

Treaty Series

*Treaties and international agreements
registered
or filed and recorded
with the Secretariat of the United Nations*

Recueil des Traités

*Traités et accords internationaux
enregistrés
ou classés et inscrits au répertoire
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies*

Copyright © United Nations 1999
All rights reserved
Manufactured in the United States of America

Copyright © Nations Unies 1999
Tous droits réservés
Imprimé aux États-Unis d'Amérique



Treaty Series

*Treaties and international agreements
registered
or filed and recorded
with the Secretariat of the United Nations*

VOLUME 1970

Recueil des Traités

*Traités et accords internationaux
enregistrés
ou classés et inscrits au répertoire
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies*

United Nations • Nations Unies

New York, 1999

***Treaties and international agreements
registered or filed and recorded
with the Secretariat of the United Nations***

VOLUME 1970

1997

Annex A

TABLE OF CONTENTS

	<i>Page</i>
ANNEX A. <i>Ratifications, accessions, subsequent agreements, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the United Nations on 31 March 1997</i>	
No. 23001. International Convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers, 1978. Concluded at London on 7 July 1978:	
Amendments to the annex to the above-mentioned Convention, adopted on 7 July 1995 by a Conference of the Contracting Parties convened at London, in accordance with its article XII	2
No. 23710. Regional Convention on the recognition of studies, diplomas, and degrees in higher education in Asia and the Pacific. Coucluded at Bangkok on 16 December 1983:	
Succession by Kazakstan	514
No. 29045. Agreement between the United Nations Industrial Development Organization and the Government of Italy on basic terms and conditions governing the UNIDO project concerning the preparatory phase for the establishment of an International Centre for Science and High Technology. Signed at Vienna on 29 June 1988:	
Letter Agreement amending and extending the above-mentioned Agreement (with project document). Vienna, 4 December 1992	515
Letter Agreement amending and extending the above-mentioned Agreement (with project document). Vienna, 19 January 1995	515
Letter Agreement amending and extending the above-mentioned Agreement (with project document). Vienna, 8 April 1995	516
Letter Agreement amending and extending the above-mentioned Agreement (with project document). Vienna, 26 May 1995	516

***Traités et accords internationaux
enregistrés ou classés et inscrits au répertoire
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies***

VOLUME 1970

1997

Annexe A

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Pages</i>
ANNEXE A. Ratifications, adhésions, accords ultérieurs, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies le 31 mars 1997	
N° 23001. Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille. Conclue à Londres le 7 juillet 1978 :	
Amendements à l'annexe de la Convention susmentionnée, adoptés le 7 juillet 1995 par une Conférence des Parties contractantes tenue à Londres, conformément à son article XII	2
N° 23710. Convention régionale sur la reconnaissance des études, des diplômes et des grades de l'enseignement supérieur en Asie et dans le Pacifique. Conclue à Bangkok le 16 décembre 1983 :	
Succession du Kazakstan	514
N° 29045. Accord entre l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel et le Gouvernement italien relatif aux termes et conditions de base régissant le projet de l'ONUDI concernant la phase préparatoire pour l'établissement d'un Centre international des sciences et des technologies de pointe. Signé à Vienne le 29 juin 1988 :	
Lettre d'accord modifiant et prorogeant l'Accord susmentionné (avec document de projet). Vienne, 4 décembre 1992	515
Lettre d'accord modifiant et prorogeant l'Accord susmentionné (avec document de projet). Vienne, 19 janvier 1995	515
Lettre d'accord modifiant et prorogeant l'Accord susmentionné (avec document de projet). Vienne, 8 avril 1995	516
Lettre d'accord modifiant et prorogeant l'Accord susmentionné (avec document de projet). Vienne, 26 mai 1995	516

	<i>Page</i>
Letter Agreement amending and extending the Agreement of 29 June 1988 between the United Nations Industrial Development Organization and the Government of Italy on basic terms and conditions governing the UNIDO project concerning the preparatory phase for the establishment of an International Centre for Science and High Technology (with project document). Vienna, 6 November 1995	517
Letter Agreement amending and extending the above-mentioned Agreement (with project document). Vienna, 11 December 1995	517

	<i>Pages</i>
Lettre d'accord modifiant et prorogeant l'Accord du 29 juin 1988 entre l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel et le Gouvernement italien relatif aux termes et conditions de base régissant le projet de l'ONUDI concernant la phase préparatoire pour l'établissement d'un Centre international des sciences et des technologies de pointe (avec document de projet). Vienne, 6 novembre 1995.....	517
Lettre d'accord modifiant et prorogeant l'Accord susmentionné (avec document de projet). Vienne, 11 décembre 1995	517

NOTE BY THE SECRETARIAT

Under Article 102 of the Charter of the United Nations every treaty and every international agreement entered into by any Member of the United Nations after the coming into force of the Charter shall, as soon as possible, be registered with the Secretariat and published by it. Furthermore, no party to a treaty or international agreement subject to registration which has not been registered may invoke that treaty or agreement before any organ of the United Nations. The General Assembly, by resolution 97 (I), established regulations to give effect to Article 102 of the Charter (see text of the regulations, vol. 859, p. VIII).

The terms "treaty" and "international agreement" have not been defined either in the Charter or in the regulations, and the Secretariat follows the principle that it acts in accordance with the position of the Member State submitting an instrument for registration that so far as that party is concerned the instrument is a treaty or an international agreement within the meaning of Article 102. Registration of an instrument submitted by a Member State, therefore, does not imply a judgement by the Secretariat on the nature of the instrument, the status of a party or any similar question. It is the understanding of the Secretariat that its action does not confer on the instrument the status of a treaty or an international agreement if it does not already have that status and does not confer on a party a status which it would not otherwise have.

*
* *

Unless otherwise indicated, the translations of the original texts of treaties, etc., published in this *Series* have been made by the Secretariat of the United Nations.

NOTE DU SECRÉTARIAT

Aux termes de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tout traité ou accord international conclu par un Membre des Nations Unies après l'entrée en vigueur de la Charte sera, le plus tôt possible, enregistré au Secrétariat et publié par lui. De plus, aucune partie à un traité ou accord international qui aurait dû être enregistré mais ne l'a pas été ne pourra invoquer ledit traité ou accord devant un organe des Nations Unies. Par sa résolution 97 (I), l'Assemblée générale a adopté un règlement destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte (voir texte du règlement, vol. 859, p. IX).

Le terme « traité » et l'expression « accord international » n'ont été définis ni dans la Charte ni dans le règlement, et le Secrétariat a pris comme principe de s'en tenir à la position adoptée à cet égard par l'Etat Membre qui a présenté l'instrument à l'enregistrement, à savoir que pour autant qu'il s'agit de cet Etat comme partie contractante l'instrument constitue un traité ou un accord international au sens de l'Article 102. Il s'ensuit que l'enregistrement d'un instrument présenté par un Etat Membre n'implique, de la part du Secrétariat, aucun jugement sur la nature de l'instrument, le statut d'une partie ou toute autre question similaire. Le Secrétariat considère donc que les actes qu'il pourrait être amené à accomplir ne confèrent pas à un instrument la qualité de « traité » ou d'« accord international » si cet instrument n'a pas déjà cette qualité, et qu'ils ne confèrent pas à une partie un statut que, par ailleurs, elle ne posséderait pas.

*
* *

Sauf indication contraire, les traductions des textes originaux des traités, etc., publiés dans ce *Recueil* ont été établies par le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

ANNEX A

*Ratifications, accessions, subsequent agreements, etc.,
concerning treaties and international agreements
registered
with the Secretariat of the United Nations
on 31 March 1997*

ANNEXE A

*Ratifications, adhésions, accords ultérieurs, etc.,
concernant des traités et accords internationaux
enregistrés
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies
le 31 mars 1997*

ANNEX A

No. 23001. INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978. CONCLUDED AT LONDON ON 7 JULY 1978¹

AMENDMENTS to the annex to the above-mentioned Convention, adopted on 7 July 1995 by a Conference of the Contracting Parties convened at London, in accordance with its article XII

The amendments came into force on 1 February 1997 for all the Contracting Parties, with the exception of Finland in accordance with article XII (1) (a) (ix) of the said Convention.

*Authentic texts of the amendments: Chinese, English, French, Russian and Spanish.*²

Certified statement was registered by the International Maritime Organization on 31 March 1997.

ANNEXE A

N° 23001. CONVENTION INTERNATIONALE DE 1978 SUR LES NORMES DE FORMATION DES GENS DE MER, DE DÉLIVRANCE DES BREVETS ET DE VEILLE. CONCLUE À LONDRES LE 7 JUILLET 1978¹

AMENDEMENTS à l'annexe de la Convention susmentionnée, adoptés le 7 juillet 1995 par une Conférence des Parties contractantes tenue à Londres, conformément à son article XII

Les amendements sont entrés en vigueur le 1^{er} février 1997 à l'égard de toutes les Parties contractantes, à l'exception de la Finlande, conformément à l'article XII 1 a ix de ladite Convention.

*Textes authentiques des amendements : chinois, anglais, français, russe et espagnol.*²

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation maritime internationale le 31 mars 1997.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1361, p. 2 (authentic Chinese and English texts), and vol. 1362, p. 3 (authentic French, Russian and Spanish texts); for subsequent actions, see references in Cumulative Index No. 23, as well as annex A in volumes 1406, 1428, 1456, 1492, 1515, 1555, 1589, 1598, 1678, 1702, 1721, 1737, 1777, 1823, 1891, 1911, 1931, 1954, 1968 and 1969.

² The authentic Russian and Spanish texts are reproduced herein. The authentic Chinese text is reproduced in volume 1968. The authentic English and French texts are reproduced in volume 1969.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1361, p. 2 (textes authentiques chinois et anglais), et vol. 1362, p. 3 (textes authentiques français, russe et espagnol); pour les faits ultérieurs, voir les références données dans l'Index cumulatif n° 23, ainsi que l'annexe A des volumes 1406, 1428, 1456, 1492, 1515, 1555, 1589, 1598, 1678, 1702, 1721, 1737, 1777, 1823, 1891, 1911, 1931, 1954, 1968 et 1969.

² Les textes authentiques russe et espagnol sont reproduits dans le présent volume. Le texte authentique chinois est reproduit dans le volume 1968. Les textes authentiques anglais et français sont reproduits dans le volume 1969.

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 К ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОМУ АКТУ
КОНФЕРЕНЦИИ

РЕЗОЛЮЦИЯ 1

ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ О ПОДГОТОВКЕ И ДИПЛОМИРОВАНИИ
МОРЯКОВ И НЕСЕНИИ ВАХТЫ 1978 ГОДА

КОНФЕРЕНЦИЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статью XII 1) b) Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (далее именуемой "Конвенция"), касающуюся процедуры внесения поправок в Конвенцию путем созыва Конференции Сторон,

РАССМОТРЕВ поправки к Приложению к Конвенции, предложенные и разосланные Членам Организации и всем Сторонам Конвенции, с целью заменить существующий текст Приложения к Конвенции,

1. ОДОБРЯЕТ, в соответствии со статьей XII 1) b) ii) Конвенции, поправки к Приложению к Конвенции, текст которых приведен в приложении к настоящей резолюции;
2. ПОСТАНОВЛЯЕТ, в соответствии со статьей XII 1) a) vii) 2 Конвенции, что поправки, приложенные к настоящей резолюции, считаются принятыми 1 августа 1996 года, если до этой даты более одной трети Сторон Конвенции или Стороны, общий торговый флот которых составляет не менее 50 процентов валовой вместимости мирового торгового флота судов вместимостью 100 регистровых тонн и более, не заявят Генеральному секретарю, что они возражают против поправок;
3. ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей XII 1) a) ix) Конвенции поправки, приложенные к настоящей резолюции, вступают в силу 1 февраля 1997 года, после того как они будут считаться принятыми в соответствии с пунктом 2, выше.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Поправки к Приложению к Международной конвенции
о подготовке и дипломировании моряков
и несении вахты 1978 года

ГЛАВА I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило I/1

Определения и разъяснения

- 1 Для целей настоящей Конвенции, если специально не предусмотрено иное:
- .1 "Правила" означают правила, содержащиеся в Приложении к Конвенции;
 - .2 "Одобен" означает: одобрен Стороной в соответствии с настоящими правилами;
 - .3 "Капитан" означает лицо, командующее судном;
 - .4 "Лицо командного состава" означает члена экипажа, не являющегося капитаном, назначаемого таковым согласно национальному законодательству или правилам либо, при отсутствии такого назначения, согласно коллективному договору или обычаю;
 - .5 "Помощник капитана" означает лицо командного состава, имеющее квалификацию в соответствии с положениями главы II Конвенции;
 - .6 "Старший помощник капитана" означает лицо командного состава, следующее по должности после капитана, на которое возлагается командование судном в случае неспособности капитана командовать судном;
 - .7 "Механик" означает лицо командного состава, имеющее квалификацию в соответствии с положениями главы III Конвенции;
 - .8 "Старший механик" означает старшего по должности механика, ответственного за двигательную установку, а также эксплуатацию и техническое обслуживание механических и электрических установок на судне;
 - .9 "Второй механик" означает механика, следующего по должности после старшего механика, на которого возлагается ответственность за двигательную установку, а также эксплуатацию и техническое обслуживание механических и электрических установок на судне в случае неспособности старшего механика нести такую ответственность;
 - .10 "Механик-стажер" означает лицо, проходящее подготовку, чтобы стать механиком, и назначаемое таковым согласно национальному законодательству или правилам;
 - .11 "Радиооператор" означает лицо, имеющее надлежащий диплом, выданный или признаваемый Администрацией на основании положений Регламента радиосвязи;
 - .12 "Лицо рядового состава" означает члена экипажа судна, не являющегося капитаном или лицом командного состава;

- .13 "Прибрежное плавание" означает плавание у берегов Стороны, как оно определено этой Стороной;
- .14 "Мощность двигательной установки" означает общую максимальную длительную выходную мощность всех главных судовых двигательных установок, выражаемую в киловаттах, которая указывается в свидетельстве о регистрации судна или в ином официальном документе;
- .15 "Обязанности по радиослужбе" охватывают, соответственно, несение радиовахты, техническое обслуживание и ремонт, проводимые согласно Регламенту радиосвязи, Международной конвенции по охране человеческой жизни на море и, по усмотрению каждой Администрации, соответствующим рекомендациям Организации;
- .16 "Нефтяной танкер" означает судно, построенное и используемое для перевозки наливом нефти и нефтепродуктов;
- .17 "Танкер-химовоз" означает судно, построенное или приспособленное и используемое для перевозки наливом любого жидкого продукта, указанного в главе 17 Международного кодекса по химовозам;
- .18 "Газовоз" означает судно, построенное или приспособленное и используемое для перевозки наливом любого сжиженного газа или другого продукта, указанного в главе 19 Международного кодекса по газовозам;
- .19 "Пассажирское судно ро-ро" означает пассажирское судно, имеющее грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения специальной категории, как они определены в Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, с поправками;
- .20 "Месяц" означает календарный месяц или 30 дней, составленных из периодов продолжительностью менее одного месяца;
- .21 "Кодекс ПДНВ" означает Кодекс по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты (Кодекс ПДНВ), одобренный резолюцией 2 Конференции 1995 года, с возможными поправками;
- .22 "Функция" означает группу задач, обязанностей и ответственности, указанных в Кодексе ПДНВ, необходимых для эксплуатации судна, обеспечения охраны человеческой жизни на море или защиты морской среды;
- .23 "Компания" означает собственника судна или любую другую организацию или лицо, например управляющего или фрахтователя по бербоут-чартеру, которые приняли от собственника судна ответственность за эксплуатацию судна и которые, приняв такую ответственность, согласились принять на себя все обязанности и ответственность, возложенные на компанию настоящими правилами;
- .24 "Надлежащий диплом" означает диплом, выданный и подтвержденный в соответствии с положениями настоящего Приложения и дающий право его законному владельцу работать в той должности и выполнять связанные с этим функции на том уровне ответственности, которые указаны в дипломе, на судне определенного типа, вместимости, мощности и типа двигательной установки во время выполнения конкретного рейса;
- .25 "Стаж работы на судне" означает работу на судне, относящуюся к выдаче диплома или присвоению иной квалификации.

2 Настоящие правила дополняются обязательными положениями, содержащимися в части А Кодекса ПДНВ, и:

- .1 любая ссылка на требование правила представляет собой также ссылку на соответствующий раздел части А Кодекса ПДНВ;
- .2 при применении настоящих правил относящиеся к ним руководства и пояснительный материал, содержащиеся в части В Кодекса ПДНВ, должны приниматься во внимание в максимально возможной степени, с тем чтобы обеспечить более единообразное осуществление положений Конвенции в глобальном масштабе;
- .3 поправки к части А Кодекса ПДНВ одобряются, принимаются и вступают в силу в соответствии с положениями статьи XII Конвенции, касающимися процедуры внесения поправок в Приложение; и
- .4 поправки в часть В Кодекса ПДНВ вносятся Комитетом по безопасности на море в соответствии с его правилами процедуры.

3 Ссылки в статье VI Конвенции на "Администрацию" и "выдающую Администрацию" не должны толковаться как препятствующие любой Стороне выдавать и подтверждать дипломы на основании положений настоящих правил.

Правило I/2

Дипломы и подтверждения

1 Дипломы составляются на государственном языке или языках страны, которая их выдает. Если диплом составлен не на английском языке, его текст должен содержать перевод на английский язык.

2 В том, что касается радиооператоров, Стороны могут:

- .1 включать дополнительные знания, требуемые соответствующими правилами, в экзаменационную программу для выдачи диплома, соответствующего Регламенту радиосвязи; или
- .2 выдавать отдельный диплом, в котором указывается, что его владелец обладает дополнительными знаниями, требуемыми соответствующими правилами.

3 Подтверждение, требуемое статьей VI Конвенции для удостоверения выдачи диплома, выдается только в том случае, если все требования Конвенции были соблюдены.

4 По усмотрению Стороны, подтверждения могут включаться в форму дипломов, выдаваемых в соответствии с разделом A-I/2 Кодекса ПДНВ. Используемая с таким включенным подтверждением форма должна быть такой, какая приведена в пункте 1 раздела A-I/2. Если подтверждение выдается иным образом, его форма должна быть такой, какая приведена в пункте 2 этого раздела.

5 Администрация, которая признает диплом на основании правила I/10, выдает подтверждение, удостоверяющее признание этого диплома. Подтверждение выдается только в том случае, если все требования Конвенции были соблюдены. Используемая форма подтверждения должна быть такой, какая приведена в пункте 3 раздела A-I/2 Кодекса ПДНВ.

6 Подтверждения, упомянутые в пунктах 3, 4 и 5:

- .1 могут выдаваться в виде отдельных документов;

- .2 получают присвоенный каждому из них индивидуальный номер, кроме подтверждений, удостоверяющих выдачу диплома, которым может присваиваться такой же номер, как у соответствующего диплома, при условии что этот номер является индивидуальным; и
- .3 прекращают действие, как только истекает срок действия подтвержденного диплома или он изымается, его действие приостанавливается или он аннулируется выдавшей его Стороной, и в любом случае не позднее чем через пять лет после даты выдачи.

7 Должность, в которой владельцу диплома разрешается работать, должна быть указана в форме подтверждения в терминах, идентичных тем, которые используются в применимых требованиях Администрации относительно безопасного укомплектования судов экипажами.

8 Принимая во внимание варианты, допускаемые согласно разделу A-I/2, Администрации могут использовать форму, отличающуюся от формы, приведенной в разделе A-I/2 Кодекса ПДНВ, при условии что, как минимум, требуемая информация представлена латинскими буквами и арабскими цифрами.

9 С учетом положений пункта 5 правила I/10, подлинник любого диплома, требуемого Конвенцией, должен находиться на судне, на котором работает его владелец.

Правило I/3

Принципы, определяющие прибрежное плавание

1 Любая Сторона при определении прибрежного плавания для целей Конвенции не должна предъявлять к морякам, работающим на судах, имеющих право плавать под флагом другой Стороны и совершающих такое прибрежное плавание, требований в отношении подготовки, опыта или дипломирования более строгих, чем предъявляемые к морякам судов, имеющих право плавать под ее собственным флагом. Ни в коем случае такая Сторона не должна предъявлять к морякам, работающим на судах, имеющих право плавать под флагом другой Стороны, требований более строгих, чем требования Конвенции в отношении судов, не совершающих прибрежного плавания.

2 Что касается судов, имеющих право плавать под флагом какой-либо Стороны и регулярно совершающих прибрежное плавание у берегов другой Стороны, то Страна, под флагом которой судно имеет право плавать, должна предписывать требования, предъявляемые к морякам, работающим на таких судах, в отношении подготовки, опыта и дипломирования, по меньшей мере равные требованиям, предъявляемым Стороной, у берегов которой судно совершает плавание, при условии что они не должны быть более строгими, чем требования Конвенции в отношении судов, не совершающих прибрежного плавания. Моряки, работающие на судне, плавание которого продолжается за пределами того, что определено какой-либо Стороной как прибрежное плавание, и которое заходит в воды, не охватываемые этим определением, должны выполнять соответствующие требования Конвенции, касающиеся компетентности.

3 Сторона может предоставлять судну, имеющему право плавать под ее флагом, послабления, предусмотренные положениями Конвенции в отношении прибрежного плавания, когда такое судно совершает регулярное прибрежное плавание, как оно определено этой Стороной, у берегов государства, не являющегося Стороной.

4 Стороны, определяющие прибрежное плавание в соответствии с требованиями настоящего правила, сообщают Генеральному секретарю, согласно требованиям правила I/7, подробные сведения о принятых положениях.

5 Ничто в настоящем правиле никоим образом не ограничивает юрисдикции какого-либо государства, независимо от того, является оно Стороной Конвенции или нет.

Правило I/4

Порядок контроля

1 Контроль, осуществляемый согласно статье X надлежащим образом уполномоченным должностным лицом, ограничивается следующим:

- .1 проверкой, в соответствии со статьей X 1), того, что все работающие на судне моряки, от которых по Конвенции требуется, чтобы они были владельцами дипломов, имеют надлежащие дипломы или действительные льготные разрешения либо располагают документальным доказательством того, что Администрации представлена заявка на подтверждение в соответствии с пунктом 5 правила I/10;
- .2 проверкой того, что количество моряков, работающих на судне, и их дипломы соответствуют применимым требованиям Администрации относительно безопасного укомплектования судов экипажами; и
- .3 оценкой, в соответствии с разделом A-I/4 Кодекса ПДНВ, способности моряков судна соблюдать требуемые Конвенцией нормы несения вахты, если имеются очевидные основания полагать, что такие нормы не соблюдаются, поскольку имело место любое из следующего:
 - .3.1 столкновение судна, посадка на мель или касание грунта; или
 - .3.2 судно, будучи на ходу, на якоре или у причала, произвело сброс веществ, который, согласно какой-либо международной конвенции, является незаконным; или
 - .3.3 судно производило беспорядочное или опасное маневрирование, не соблюдая мер по установлению путей движения, принятых Организацией, или безопасной навигационной практики и процедур; или
 - .3.4 судно в других отношениях эксплуатируется таким образом, что это создает опасность для людей, имущества или окружающей среды.

2 Недостатки, которые могут считаться создающими опасность для людей, имущества или окружающей среды, включают следующее:

- .1 отсутствие у моряков, которые должны иметь дипломы, надлежащих дипломов, действительных льготных разрешений или документального доказательства того, что Администрации представлена заявка на подтверждение в соответствии с пунктом 5 правила I/10;
- .2 невыполнение применимых требований Администрации относительно безопасного укомплектования судов экипажами;
- .3 невыполнение судном предписанных Администрацией требований, касающихся несения вахты на ходовом мостике или в машинном отделении;
- .4 отсутствие в составе вахты лица, имеющего квалификацию в вопросах эксплуатации оборудования, обеспечивающего безопасное плавание, радиосвязь в целях безопасности или предотвращение загрязнения моря; и

- .5 отсутствие возможности обеспечить первую вахту при отходе в рейс и последующие сменяющие вахты составом, который получил достаточный отдых и годен к несению вахты в других отношениях.

3 Осуществляющая контроль Сторона может задержать судно на основании статьи X лишь в том случае, если не устранены какие-либо из недостатков, упомянутых в пункте 2, которые, как установлено этой Стороной, представляют опасность для людей, имущества или окружающей среды.

Правило I/5

Национальные положения

1 Каждая Сторона устанавливает процедуры для беспристрастного расследования любых ставших известными случаев некомпетентности, действий или упущений, которые могут представлять непосредственную угрозу охране человеческой жизни или сохранности имущества на море либо морской среде, со стороны владельцев дипломов или подтверждений, выданных этой Стороной, в связи с выполнением ими обязанностей, относящихся к их дипломам, а также для изъятия, приостановления действия и аннулирования таких дипломов по этой причине и с целью предотвращения мошенничества.

2 Каждая Сторона предписывает наказания или дисциплинарные меры для случаев, когда положения ее национального законодательства, вводящие в действие Конвенцию, не соблюдаются в отношении судов, имеющих право плавать под ее флагом, или в отношении моряков, должным образом дипломированных этой Стороной.

3 В частности, такие наказания или дисциплинарные меры предписываются и осуществляются в случаях, когда:

- .1 компания или капитан наняли лицо, не имеющее диплома, требуемого Конвенцией;
- .2 капитан допустил, чтобы какая-либо функция или работа в какой-либо должности, которая согласно настоящим правилам должна выполняться лицом, имеющим надлежащий диплом, выполнялась лицом, не имеющим требуемого диплома, действительного льготного разрешения или не располагающим документальным доказательством, требуемым пунктом 5 правила I/10; или
- .3 лицо, путем обмана или предъявления поддельных документов, нанялось для выполнения какой-либо функции или работы в какой-либо должности, которая согласно настоящим правилам должна выполняться лицом, имеющим диплом или льготное разрешение.

4 Сторона, в пределах юрисдикции которой находятся какая-либо компания или какое-либо лицо, в отношении которых имеются очевидные основания полагать, что они несут ответственность за какой-либо случай явного несоблюдения Конвенции, указанный в пункте 3, или осведомлены о нем, оказывает всевозможное содействие любой Стороне, которая известит ее о своем намерении возбудить разбирательство в рамках своей юрисдикции.

Правило I/6

Подготовка и оценка

Каждая Сторона обеспечивает, чтобы:

- .1 управление, руководство и наблюдение за подготовкой и оценкой моряков, согласно требованиям Конвенции, осуществлялись в соответствии с положениями раздела A-I/6 Кодекса ПДНВ; и

- .2 лица, ответственные за подготовку и оценку компетентности моряков согласно требованиям Конвенции, имели надлежащую квалификацию в соответствии с положениями раздела A-I/6 Кодекса ПДНВ применительно к соответствующему виду и уровню подготовки или оценки.

Правило I/7

Представление информации

1 В дополнение к информации, которую требуется представлять согласно статье IV, каждая Сторона направляет Генеральному секретарю в установленные сроки и по форме, указанной в разделе A-I/7 Кодекса ПДНВ, такую другую информацию, которая может требоваться Кодексом в отношении других мер, принимаемых Стороной для полного осуществления Конвенции.

2 Когда полная информация, предписанная статьей IV и разделом A-I/7 Кодекса ПДНВ, получена и такая информация подтверждает, что положения Конвенции осуществляются полностью, Генеральный секретарь представляет доклад об этом Комитету по безопасности на море.

3 После того, как Комитет по безопасности на море в соответствии с одобренными им процедурами подтвердит, что представленная информация показывает, что положения Конвенции осуществляются полностью:

- .1 Комитет по безопасности на море определяет Стороны, к которым это относится;
- .2 другие Стороны получают право, при условии соблюдения положений правил I/4 и I/10, признавать, в принципе, что дипломы, выдаваемые указанными в пункте 3.1 Сторонами или от их имени, соответствуют Конвенции.

Правило I/8

Стандарты качества

1 Каждая Сторона обеспечивает, чтобы:

- .1 в соответствии с положениями раздела A-I/8 Кодекса ПДНВ вся деятельность по подготовке, оценке компетентности, дипломированию, подтверждению и продлению срока действия документов, осуществляемая по ее уполномочию неправительственными органами или организациями, находилась под постоянным контролем посредством системы стандартов качества, с тем чтобы обеспечить достижение поставленных целей, включая те, которые относятся к квалификации и опыту инструкторов и экзаменаторов; и
- .2 в случае, когда такая деятельность осуществляется правительственными органами или организациями, имелась система стандартов качества.

2 Каждая Сторона также обеспечивает, чтобы в соответствии с положениями раздела A-I/8 Кодекса ПДНВ периодически проводилась оценка квалифицированными лицами, которые сами не связаны с соответствующей деятельностью.

3 Информация, относящаяся к оценке, требуемой пунктом 2, направляется Генеральному секретарю.

Правило I/9

Медицинские требования - Выдача и регистрация дипломов

- 1 Каждая Сторона устанавливает требования к состоянию здоровья моряков, особенно в отношении зрения и слуха.
- 2 Каждая Сторона обеспечивает, чтобы дипломы выдавались только тем кандидатам, которые отвечают требованиям настоящего правила.
- 3 Кандидаты на получение дипломов должны представить удовлетворительное доказательство:
 - .1 их личности;
 - .2 что их возраст не менее того, который предписан в правиле, относящемся к искомому диплому;
 - .3 что они отвечают требованиям к состоянию здоровья, особенно в отношении зрения и слуха, установленным Стороной, и имеют действительный документ, удостоверяющий их годность по состоянию здоровья, выданный врачом, имеющим надлежащую квалификацию и признанным этой Стороной;
 - .4 что они имеют стаж работы на судне и прошли любую связанную с этим обязательную подготовку, требуемую настоящими правилами для искомого диплома; и
 - .5 что они отвечают стандартам компетентности, предписанным настоящими правилами для должностей, функций и уровней, которые должны быть указаны в подтверждении к диплому.
- 4 Каждая Сторона обязуется:
 - .1 вести реестр или реестры всех дипломов и подтверждений капитанов и лиц командного состава и, при необходимости, лиц рядового состава, которые были выданы, срок действия которых истек или продлен, действие которых было приостановлено, которые были аннулированы, утеряны или уничтожены, а также выданных льготных разрешений; и
 - .2 представлять информацию о состоянии таких дипломов, подтверждений и льготных разрешений другим Сторонам и компаниям, которые обращаются с просьбой проверить подлинность и действительность дипломов, предъявляемых им моряками, которые добиваются признания своих дипломов согласно правилу I/10 или работы на судне.

Правило I/10

Признание дипломов

- 1 Каждая Администрация обеспечивает, чтобы положения настоящего правила соблюдались с целью признания, путем подтверждения в соответствии с пунктом 5 правила I/2, диплома, выданного другой Стороной или по ее уполномочию капитану, лицу командного состава или радиооператору, а также чтобы:
 - .1 Администрация подтвердила, с помощью всех необходимых мер, которые могут включать проверку центров подготовки и процедур, что требования относительно стандартов компетентности, выдачи и подтверждения дипломов и ведения документации полностью соблюдаются; и
 - .2 с заинтересованной Стороной имелась договоренность, что она будет немедленно уведомлять о любых значительных изменениях в системе подготовки и дипломирования, применяемой в соответствии с Конвенцией.

2 Должны быть приняты меры для обеспечения того, чтобы моряки, которые представляют для признания дипломы, выданные на основании положений правил II/2, III/2 или III/3 или выданные на основании правила VII/1 на уровне управления, как определено в Кодексе ПДНВ, имели надлежащее знание морского законодательства Администрации, относящегося к функциям, которые им разрешено выполнять.

3 Представляемая информация и меры, согласованные на основании настоящего правила, должны сообщаться Генеральному секретарю в соответствии с требованиями правила I/7.

4 Дипломы, выданные государством, не являющимся Стороной, или по его уполномочию, не признаются.

5 Несмотря на требования пункта 5 правила I/2, Администрация, если этого требуют обстоятельства, может разрешить моряку работать в любой должности (кроме радиоспециалиста или радиооператора, за исключением случаев, предусмотренных в Регламенте радиосвязи) в течение периода, не превышающего трех месяцев, на судне, имеющем право плавать под ее флагом, если он имеет надлежащий действительный диплом, который был выдан и подтвержден другой Стороной согласно ее требованиям для использования на судах этой Стороны, но еще не был подтвержден, с тем чтобы являться надлежащим дипломом для работы на судах, имеющих право плавать под флагом этой Администрации. Должно иметься в наличии документальное доказательство того, что Администрации была представлена заявка на подтверждение.

6 Дипломы и подтверждения, выданные Администрацией на основании положений настоящего правила в порядке признания или удостоверения признания диплома, выданного другой Стороной, не должны использоваться в качестве основания для последующего признания другой Администрацией.

Правило I/11

Подтверждение действительности дипломов

1 Каждый капитан, лицо командного состава и радиооператор, имеющие диплом, выданный или признаваемый на основании любой главы Конвенции, кроме главы VI, которые работают на судне или намереваются возвратиться на судно после периода времени, проведенного на берегу, должны для подтверждения годности к работе на судах, через промежутки времени, не превышающие пяти лет:

- .1 отвечать требованиям к состоянию здоровья, предписанным правилом I/9; и
- .2 доказывать сохранение профессиональной пригодности в соответствии с разделом A-I/11 Кодекса ПДНВ.

2 Каждый капитан, лицо командного состава и радиооператор для продолжения работы на судах, в отношении которых на международном уровне согласованы специальные требования к подготовке, должны успешно пройти соответствующую одобренную подготовку.

3 Каждая Сторона должна сравнивать требования к компетентности, которые она предъявляет к кандидатам на получение дипломов, выдаваемых до 1 февраля 2002 года, с теми, которые указаны в части A Кодекса ПДНВ для получения диплома, и определять необходимость требовать от владельцев таких дипломов прохождения соответствующих курсов переподготовки и повышения квалификации или оценки.

4 Сторона, по консультации с заинтересованными лицами или организациями, должна составлять или поощрять составление структуры курсов переподготовки и повышения квалификации, как предусмотрено в разделе A-I/11 Кодекса ПДНВ.

5 С целью совершенствования знаний капитанов, лиц командного состава и радиооператоров каждая Администрация должна обеспечить, чтобы на судах, имеющих право плавать под ее флагом, имелись в наличии тексты последних изменений в национальных и международных правилах, касающихся охраны человеческой жизни на море и защиты морской среды.

Правило I/12

Использование тренажеров

1 Эксплуатационные требования и другие положения, изложенные в разделе A-I/12, и такие другие требования, которые предписаны в части A Кодекса ПДНВ для любых соответствующих дипломов, должны соблюдаться в отношении:

- .1 всей обязательной подготовки, основанной на использовании тренажеров;
- .2 любой оценки компетентности, требуемой частью A Кодекса ПДНВ, которая проводится с использованием тренажера; и
- .3 любой демонстрации, с использованием тренажера, сохранения профессиональных навыков, требуемого частью A Кодекса ПДНВ.

2 По усмотрению заинтересованной Стороны, к тренажерам, установленным или введенным в эксплуатацию до 1 февраля 2002 года, могут не применяться в полном объеме упомянутые в пункте 1 эксплуатационные требования.

Правило I/13

Проведение испытаний

1 Настоящие правила не препятствуют Администрации разрешать судам, имеющим право плавать под ее флагом, участвовать в испытаниях.

2 Для целей настоящего правила термин "испытание" означает эксперимент или серию экспериментов, проводимых в течение ограниченного периода времени, которые могут включать использование автоматизированных или интегрированных систем, для того чтобы оценить альтернативные методы выполнения определенных обязанностей или осуществления конкретных мер, предписанных Конвенцией, которые обеспечивали бы по меньшей мере такой же уровень безопасности и предотвращения загрязнения, какой предусматривается настоящими правилами.

3 Администрация, разрешающая судам участвовать в испытаниях, должна убедиться, что эти испытания проводятся таким образом, что обеспечивается по меньшей мере такой же уровень безопасности и предотвращения загрязнения, какой предусматривается настоящими правилами. Такие испытания должны проводиться в соответствии с руководством, принятым Организацией.

4 Подробные сведения о таких испытаниях должны сообщаться Организации как можно более заблаговременно, но не менее чем за шесть месяцев до даты, на которую запланировано начало испытаний. Организация рассылает такие сведения всем Сторонам.

5 Результаты испытаний, разрешенных согласно пункту 1, и любые возможные рекомендации Администрации относительно этих результатов должны сообщаться Организации, которая рассылает такие результаты и рекомендации всем Сторонам.

6 Любая Сторона, имеющая какие-либо возражения против конкретных испытаний, разрешенных в соответствии с настоящим правилом, должна как можно скорее сообщить Организации о таких возражениях. Организация рассылает подробные сведения об этих возражениях всем Сторонам.

7 Администрация, которая дала разрешение на проведение испытания, должна учитывать возражения против такого испытания, полученные от других Сторон, путем направления судам, имеющим право плавать под ее флагом, указания не проводить испытания в то время, когда они совершают плавание в водах прибрежного государства, сообщившего Организации о своих возражениях.

8 Администрация, которая на основании результатов испытания делает вывод, что конкретная система обеспечивает по меньшей мере такой же уровень безопасности и предотвращения загрязнения, какой предусматривается настоящими правилами, может разрешить судам, имеющим право плавать под ее флагом, продолжать неограниченно использовать такую систему при условии соблюдения следующих требований:

- .1 после направления сообщения о результатах испытания в соответствии с пунктом 5 Администрация должна представить Организации подробные сведения о любом таком разрешении, включая данные о конкретных судах, на которые может распространяться разрешение, а Организация должна расослать эту информацию всем Сторонам;
- .2 эксплуатация системы, разрешенная на основании настоящего пункта, должна осуществляться в соответствии с руководствами, разработанными Организацией, в той же мере, в какой они применяются во время испытания;
- .3 эксплуатация такой системы должна осуществляться с учетом любых возражений, полученных от других Сторон в соответствии с пунктом 7, в той мере, в какой такие возражения не были отозваны; и
- .4 эксплуатация системы, разрешенная на основании настоящего пункта, должна осуществляться только до принятия Комитетом по безопасности на море решения относительно того, следует ли вносить в Конвенцию поправку, и если да, то следует ли приостановить эксплуатацию системы или разрешить продолжить ее до вступления поправки в силу.

9 По просьбе любой Стороны Комитет по безопасности на море устанавливает дату рассмотрения результатов испытания и принятия соответствующих решений.

Правило I/14

Ответственность компаний

1 Каждая Администрация, в соответствии с положениями раздела A-I/14, должна возлагать на компании ответственность за назначение моряков для работы на их судах в соответствии с положениями настоящей Конвенции и требовать от каждой такой компании обеспечивать, чтобы:

- .1 каждый моряк, назначенный на какое-либо из ее судов, имел надлежащий диплом в соответствии с положениями Конвенции и согласно предписаниям Администрации;
- .2 ее суда были укомплектованы экипажами в соответствии с применимыми требованиями Администрации относительно безопасного укомплектования судов экипажами;
- .3 документы и сведения, относящиеся ко всем морякам, работающим на ее судах, содержащиеся в порядке, были легко доступны и включали, не ограничиваясь этим, документы и сведения об их опыте, подготовке, состоянии здоровья и компетентности для выполнения закрепленных за ними обязанностей;

- .4 моряки, получая назначение на любое из ее судов, были знакомы со своими конкретными обязанностями, а также со всеми судовыми устройствами, установками, оборудованием, процедурами и характеристиками судна, которые имеют отношение к их повседневным обязанностям или обязанностям при авариях; и
- .5 судовой персонал мог эффективно координировать свою деятельность в аварийной ситуации и при выполнении функций, имеющих жизненно важное значение для обеспечения безопасности, предотвращения загрязнения или смягчения его последствий.

Правило I/15

Положения переходного периода

1 До 1 февраля 2002 года Сторона может продолжать выдачу, признание и подтверждение дипломов в соответствии с положениями Конвенции, которые применялись непосредственно до 1 февраля 1997 года в отношении тех моряков, которые начали проходить одобренный стаж работы на судах, одобренную программу обучения и подготовки или одобренный курс подготовки до 1 августа 1998 года.

2 До 1 февраля 2002 года Сторона может продолжать возобновление и продление срока действия дипломов и подтверждений в соответствии с положениями Конвенции, которые применялись непосредственно до 1 февраля 1997 года.

3 В случае, когда Сторона, согласно правилу I/11, вновь выдает или продлевает срок действия дипломов, первоначально выданных этой Стороной согласно положениям Конвенции, которые применялись непосредственно до 1 февраля 1997 года, Сторона, по своему усмотрению, может заменить ограничения по вместимости, указанные в первоначальных дипломах, следующим образом:

- .1 "валовой вместимостью 200 регистровых тонн" может быть заменено на "валовой вместимостью 500"; и
- .2 "валовой вместимостью 1 600 регистровых тонн" может быть заменено на "валовой вместимостью 3 000".

ГЛАВА II

КАПИТАН И ПАЛУБНАЯ КОМАНДА

Правило II/1

Обязательные минимальные требования для дипломирования вахтенных помощников капитана судов валовой вместимостью 500 или более

- 1 Каждый вахтенный помощник капитана морского судна валовой вместимостью 500 или более должен иметь надлежащий диплом.
- 2 Каждый кандидат на получение диплома должен:
 - .1 быть не моложе 18 лет;
 - .2 иметь одобренный стаж работы на судне не менее одного года как часть одобренной программы подготовки, включающей подготовку на судне, которая отвечает требованиям раздела A-II/1 Кодекса ПНДВ и документально подтверждена в одобренной книжке регистрации подготовки, или же иметь одобренный стаж работы на судне не менее трех лет;

- .3 в ходе требуемого стажа работы на судне выполнять обязанности по несению вахты на мостике под руководством капитана или квалифицированного лица командного состава в течение периода не менее шести месяцев;
- .4 отвечать применимым требованиям правил главы IV для выполнения установленных обязанностей по радиослужбе в соответствии с Регламентом радиосвязи; и
- .5 пройти одобренное обучение и подготовку и отвечать стандарту компетентности, указанному в разделе A-II/1 Кодекса ПДНВ.

Правило II/2

Обязательные минимальные требования для дипломирования капитанов и старших помощников капитана судов валовой вместимостью 500 или более

Капитан и старший помощник капитана судов
валовой вместимостью 3 000 или более

- 1 Каждый капитан и старший помощник капитана морского судна валовой вместимостью 3 000 или более должен иметь надлежащий диплом.
- 2 Каждый кандидат на получение диплома должен:
 - .1 отвечать требованиям, предъявляемым к дипломированию вахтенного помощника капитана судов валовой вместимостью 500 или более, и иметь одобренный стаж работы на судне в этой должности:
 - .1.1 для получения диплома старшего помощника капитана — не менее 12 месяцев, и
 - .1.2 для получения диплома капитана — не менее 36 месяцев; однако этот срок может быть сокращен до 24 месяцев, если кандидат имеет стаж работы на судне в должности старшего помощника капитана не менее 12 месяцев; и
 - .2 пройти одобренное обучение и подготовку и отвечать стандарту компетентности, указанному в разделе A-II/2 Кодекса ПДНВ, для капитанов и старших помощников капитана судов валовой вместимостью 3 000 или более.

Капитан и старший помощник капитана судов
валовой вместимостью от 500 до 3 000

- 3 Каждый капитан и старший помощник капитана морского судна валовой вместимостью от 500 до 3 000 должен иметь надлежащий диплом.
- 4 Каждый кандидат на получение диплома должен:
 - .1 для получения диплома старшего помощника капитана отвечать требованиям, предъявляемым к вахтенному помощнику капитана судов валовой вместимостью 500 или более;
 - .2 для получения диплома капитана отвечать требованиям, предъявляемым к вахтенному помощнику капитана судов валовой вместимостью 500 или более и иметь одобренный стаж работы на судне не менее 36 месяцев в этой должности; однако этот срок может быть сокращен до 24 месяцев, если кандидат имеет стаж работы на судне в должности старшего помощника капитана не менее 12 месяцев; и

- .3 пройти одобренную подготовку и отвечать стандарту компетентности, указанному в разделе А-II/2 Кодекса ПДНВ, для капитанов и старших помощников капитана судов валовой вместимостью от 500 до 3 000.

Правило II/3

Обязательные минимальные требования для
дипломирования вахтенных помощников капитана и
капитанов судов валовой вместимостью менее 500

Суда, не занятые в прибрежном плавании

- 1 Каждый вахтенный помощник капитана, работающий на морском судне валовой вместимостью менее 500, не занятом в прибрежном плавании, должен иметь надлежащий диплом для работы на судах валовой вместимостью 500 или более.
- 2 Каждый капитан, работающий на морском судне валовой вместимостью менее 500, не занятом в прибрежном плавании, должен иметь надлежащий диплом для работы в должности капитана судов валовой вместимостью от 500 до 3 000.

Суда, занятые в прибрежном плавании

Вахтенный помощник капитана

- 3 Каждый вахтенный помощник капитана морского судна валовой вместимостью менее 500, занятого в прибрежном плавании, должен иметь надлежащий диплом.
- 4 Каждый кандидат на получение диплома вахтенного помощника капитана морского судна валовой вместимостью менее 500, занятого в прибрежном плавании, должен:
 - .1 быть не моложе 18 лет;
 - .2 пройти:
 - .2.1 специальную подготовку, включающую достаточный стаж соответствующей работы на судне, установленный Администрацией, или
 - .2.2 одобренный стаж работы на судне в составе палубной команды не менее трех лет;
 - .3 отвечать применимым требованиям правил главы IV для выполнения установленных обязанностей по радиослужбе в соответствии с Регламентом радиосвязи; и
 - .4 пройти одобренное обучение и подготовку и отвечать стандарту компетентности, указанному в разделе А-II/3 Кодекса ПДНВ, для вахтенных помощников капитана судов валовой вместимостью менее 500, занятых в прибрежном плавании.

Капитан

- 5 Каждый капитан, работающий на морском судне валовой вместимостью менее 500, занятом в прибрежном плавании, должен иметь надлежащий диплом.
- 6 Каждый кандидат на получение диплома капитана морского судна валовой вместимостью менее 500, занятого в прибрежном плавании, должен:
 - .1 быть не моложе 20 лет;
 - .2 иметь одобренный стаж работы на судне в должности вахтенного помощника капитана не менее 12 месяцев; и

- .3 пройти одобренное обучение и подготовку и отвечать стандарту компетентности, указанному в разделе А-II/3 Кодекса ПДНВ, для капитанов судов валовой вместимостью менее 500, занятых в прибрежном плавании.

7 Изъятия

Если Администрация считает, что в связи с размерами судна и условиями плавания применение в полном объеме требований настоящего правила и раздела А-II/3 Кодекса ПДНВ является нецелесообразным или практически невозможным, она может в определенной степени освободить капитана и вахтенного помощника капитана такого судна или класса судов от соответствия некоторым из требований, принимая во внимание безопасность всех судов, которые могут плавать в тех же водах.

Правило II/4

Обязательные минимальные требования для дипломирования лиц рядового состава, несущих ходовую навигационную вахту

- 1 Каждое лицо рядового состава, входящее в состав ходовой навигационной вахты на морском судне валовой вместимостью 500 или более, не являющееся лицом рядового состава, проходящим подготовку, и лицом рядового состава, чьи обязанности во время вахты не требуют квалификации, должно быть надлежащим образом дипломировано для выполнения таких обязанностей.
- 2 Каждый кандидат на получение диплома должен:
 - .1 быть не моложе 16 лет;
 - .2 пройти:
 - .2.1 одобренный стаж работы на судне, включая подготовку и приобретение опыта в течение не менее шести месяцев, или
 - .2.2 специальную подготовку либо на берегу, либо на судне, включая одобренный стаж работы на судне не менее двух месяцев; и
 - .3 отвечать стандарту компетентности, указанному в разделе А-II/4 Кодекса ПДНВ.
- 3 Стаж работы на судне, подготовка и опыт, требуемые подпунктами 2.2.1 и 2.2.2, должны быть связаны с функциями по несению ходовой навигационной вахты и включать выполнение обязанностей под непосредственным руководством капитана, вахтенного помощника капитана или квалифицированного лица рядового состава.
- 4 Сторона может считать, что моряки отвечают требованиям настоящего правила, если они проработали в соответствующей должности в составе палубной команды не менее одного года из последних пяти лет, предшествующих вступлению Конвенции в силу для этой Стороны.

ГЛАВА III

МАШИННАЯ КОМАНДА

Правило III/1

Обязательные минимальные требования для дипломирования
вахтенных механиков судов с обслуживаемым
или периодически не обслуживаемым
машинным отделением

- 1 Каждый вахтенный механик морского судна с обслуживаемым или периодически необслуживаемым машинным отделением и с главной двигательной установкой мощностью 750 кВт или более должен иметь надлежащий диплом.
- 2 Каждый кандидат на получение диплома должен:
 - .1 быть не моложе 18 лет;
 - .2 иметь стаж работы на судне в составе машинной команды не менее шести месяцев в соответствии с разделом А-III/1 Кодекса ПДНВ; и
 - .3 пройти одобренное обучение и подготовку продолжительностью не менее 30 месяцев, включая подготовку на судне, которая документально подтверждена в одобренной книжке регистрации подготовки, и отвечать стандарту компетентности, указанному в разделе А-III/1 Кодекса ПДНВ.

Правило III/2

Обязательные минимальные требования для дипломирования
старших механиков и вторых механиков судов
с главной двигательной установкой
мощностью 3 000 кВт или более

- 1 Каждый старший механик и второй механик морского судна с главной двигательной установкой мощностью 3 000 кВт или более должен иметь надлежащий диплом.
- 2 Каждый кандидат на получение диплома должен:
 - .1 отвечать требованиям, предъявляемым к дипломированию вахтенного механика, и:
 - .1.1 для получения диплома второго механика иметь одобренный стаж работы на судне не менее 12 месяцев в должности механика-стажера или механика, и
 - .1.2 для получения диплома старшего механика иметь одобренный стаж работы на судне не менее 36 месяцев, из которых не менее 12 месяцев — в должности механика при наличии квалификации, требуемой для работы в должности второго механика; и
 - .2 пройти одобренное обучение и подготовку и отвечать стандарту компетентности, указанному в разделе А-III/2 Кодекса ПДНВ.

Правило III/3

Обязательные минимальные требования для дипломирования
старших механиков и вторых механиков судов
с главной двигательной установкой
мощностью от 750 до 3 000 кВт

- 1 Каждый старший механик и второй механик морского судна с главной двигательной установкой мощностью от 750 до 3 000 кВт должен иметь надлежащий диплом.
- 2 Каждый кандидат на получение диплома должен:
 - .1 отвечать требованиям, предъявляемым к дипломированию вахтенного механика, и:
 - .1.1 для получения диплома второго механика иметь одобренный стаж работы на судне не менее 12 месяцев в должности механика-стажера или механика, и
 - .1.2 для получения диплома старшего механика иметь одобренный стаж работы на судне не менее 24 месяцев, из которых не менее 12 месяцев — при наличии квалификации, требуемой для работы в должности второго механика; и
 - .2 пройти одобренное обучение и подготовку и отвечать стандарту компетентности, указанному в разделе А-III/3 Кодекса ПДНВ.
- 3 Каждый механик, имеющий квалификацию, требуемую для работы в должности второго механика судов с главной двигательной установкой мощностью 3 000 кВт или более, может работать в должности старшего механика судов с главной двигательной установкой мощностью менее 3 000 кВт, при условии что он имеет одобренный стаж работы на судне не менее 12 месяцев в должности механика и соответственно подтвержденный диплом.

Правило III/4

Обязательные минимальные требования для дипломирования лиц
рядового состава машинной вахты на судах с обслуживаемым
или периодически не обслуживаемым машинным отделением

- 1 Каждое лицо рядового состава, входящее в состав машинной вахты на морском судне с обслуживаемым или периодически не обслуживаемым машинным отделением и с главной двигательной установкой мощностью 750 кВт или более, не являющееся лицом рядового состава, проходящим подготовку, и лицом рядового состава, чьи обязанности не требуют квалификации, должно быть надлежащим образом дипломировано для выполнения таких обязанностей.
- 2 Каждый кандидат на получение диплома должен:
 - .1 быть не моложе 16 лет;
 - .2 пройти:
 - .2.1 одобренный стаж работы на судне, включая подготовку и приобретение опыта в течение не менее шести месяцев, или

- .2.2 специальную подготовку либо на берегу, либо на судне, включая одобренный стаж работы на судне не менее двух месяцев; и
- .3 отвечать стандарту компетентности, указанному в разделе А-III/4 Кодекса ПДНВ.

3 Стаж работы на судне, подготовка и опыт, требуемые подпунктами 2.2.1 и 2.2.2, должны быть связаны с функциями по несению машинной вахты и включать выполнение обязанностей под непосредственным руководством квалифицированного механика или квалифицированного лица рядового состава.

4 Сторона может считать, что моряки отвечают требованиям настоящего правила, если они проработали в соответствующей должности в составе машинной команды не менее одного года из последних пяти лет, предшествующих вступлению Конвенции в силу для этой Стороны.

ГЛАВА IV

РАДИОСВЯЗЬ И РАДИОСПЕЦИАЛИСТЫ

Пояснение

Обязательные положения, относящиеся к несению радиовахты, изложены в Регламенте радиосвязи и в Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, с поправками. Положения относительно технического обслуживания радиооборудования изложены в Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, с поправками, и в руководстве, принятом Организацией.

Правило IV/1

Применение

1 За исключением предусмотренного в пункте 3, положения настоящей главы применяются к радиоспециалистам на судах, эксплуатируемых в рамках Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ), как предписано Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море 1974 года, с поправками.

2 До 1 января 1999 года радиоспециалисты на судах, соответствующих положениям Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, действовавшим непосредственно до 1 февраля 1992 года, должны соответствовать положениям Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года, действовавшим до 1 декабря 1992 года.

3 Радиоспециалисты на судах, от которых не требуется соответствия положениям главы IV Конвенции СОЛАС, касающимся ГМССБ, могут не соответствовать положениям настоящей главы. Радиоспециалисты на таких судах, тем не менее, должны соответствовать Регламенту радиосвязи. Администрация должна обеспечить, чтобы надлежащие дипломы, предписанные Регламентом радиосвязи, выдавались или признавались в отношении таких радиоспециалистов.

Правило IV/2

Обязательные минимальные требования для дипломирования радиоспециалистов ГМССБ

1 Каждое лицо, отвечающее за радиосвязь или осуществляющее ее на судне, от которого требуется участие в ГМССБ, должно иметь относящийся к ГМССБ надлежащий диплом, выданный или признаваемый Администрацией на основании положений Регламента радиосвязи.

2 Кроме того, каждый кандидат на получение на основании настоящего правила диплома для работы на судне, которое согласно Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, с поправками, должно иметь радиоустановку, должен:

- .1 быть не моложе 18 лет; и
- .2 пройти одобренное обучение и подготовку и отвечать стандарту компетентности, указанному в разделе A-IV/2 Кодекса ПДНВ.

ГЛАВА V

ТРЕБОВАНИЯ К СПЕЦИАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКЕ ПЕРСОНАЛА ОПРЕДЕЛЕННЫХ ТИПОВ СУДОВ

Правило V/1

Обязательные минимальные требования для подготовки и квалификации капитанов, лиц командного и рядового состава танкеров

1 Лица командного и рядового состава, за которыми закреплены особые обязанности и ответственность в отношении груза или грузового оборудования на танкерах, должны пройти на берегу одобренный курс противопожарной подготовки в дополнение к подготовке, требуемой правилом VI/1, и пройти:

- .1 по меньшей мере трехмесячный одобренный стаж работы на танкерах для приобретения достаточных знаний в области безопасной эксплуатации; или
- .2 одобренный ознакомительный курс для работы на танкерах, который охватывает по меньшей мере программу подготовки, приведенную для этого курса в разделе A-V/1 Кодекса ПДНВ,

при этом, однако, Администрация может допустить, чтобы период работы на судне под наблюдением ответственного лица был менее того, который предписан подпунктом .1, при условии, что:

- .3 допускаемый таким образом период составляет не менее одного месяца;
- .4 валовая вместимость танкера менее 3 000;
- .5 продолжительность каждого рейса, который выполняет танкер в течение этого периода, не превышает 72 часов; и
- .6 эксплуатационные характеристики танкера, а также количество рейсов и погрузочно-разгрузочных операций, выполненных в течение этого периода, позволяют получить такой же уровень знаний и опыта.

2 Капитаны, старшие механики, старшие помощники капитана, вторые механики и любые лица, которые несут непосредственную ответственность за погрузку, выгрузку и меры предосторожности во время перевозки или обработки груза, в дополнение к выполнению требований подпунктов 1.1 или 1.2 должны:

- .1 иметь опыт, соответствующий их обязанностям на танкере того типа, к которому относится танкер, на котором они работают; и
- .2 выполнить одобренную программу специализированной подготовки, охватывающую по меньшей мере вопросы, изложенные в разделе A-V/1 Кодекса ПДНВ, которые соответствуют их обязанностям на нефтяном танкере, танкере-химовозе или газовозе, на котором они работают.

3 В течение двух лет после вступления настоящей Конвенции в силу для Стороны можно считать, что моряки отвечают требованиям подпункта 2.2, если они проработали в соответствующей должности на танкере соответствующего типа не менее одного года из предшествующих пяти лет.

4 Администрации должны обеспечивать выдачу надлежащего диплома капитанам и лицам командного состава, которые имеют квалификацию согласно пунктам 1 или 2 соответственно, или надлежащее подтверждение существующего диплома. Каждое лицо рядового состава, имеющее такую квалификацию, должно быть надлежащим образом дипломировано.

Правило V/2

Обязательные минимальные требования для подготовки и квалификации капитанов, лиц командного и рядового состава, а также другого персонала пассажирских судов ро-ро

1 Настоящее правило применяется к капитанам, лицам командного и рядового состава, а также другому персоналу, работающему на пассажирских судах ро-ро, совершающих международные рейсы. Администрации определяют применимость этих требований к персоналу пассажирских судов ро-ро, не совершающих международных рейсов.

2 До того, как им будет поручено выполнение обязанностей на пассажирских судах ро-ро, моряки должны пройти подготовку, требуемую пунктами 4–8, ниже, в соответствии с их должностью, обязанностями и ответственностью.

3 Моряки, от которых требуется проходить подготовку в соответствии с пунктами 4, 7 и 8, ниже, должны через промежутки времени, не превышающие пяти лет, проходить соответствующие курсы повышения квалификации.

4 Капитаны, лица командного состава и другой персонал, назначенный согласно расписанию по тревогам для оказания помощи пассажирам судов ро-ро в аварийных ситуациях, должны пройти подготовку по управлению неорганизованными массами людей, указанную в пункте 1 раздела A-V/2 Кодекса ПДНВ.

5 Капитаны, лица командного состава и другой персонал, имеющие особые обязанности и ответственность на пассажирских судах ро-ро, должны пройти ознакомительную подготовку, указанную в пункте 2 раздела A-V/2 Кодекса ПДНВ.

6 Персонал, осуществляющий непосредственное обслуживание пассажиров в пассажирских помещениях пассажирских судов ро-ро, должен пройти подготовку по вопросам безопасности, указанную в пункте 3 раздела A-V/2 Кодекса ПДНВ.

7 Капитаны, старшие помощники капитана, старшие механики, вторые механики и каждое лицо, на которое возложена непосредственная ответственность за посадку и высадку пассажиров, погрузку, выгрузку или крепление груза либо закрытие отверстий в корпусе пассажирских судов ро-ро, должны пройти одобренную подготовку по вопросам безопасности пассажиров и груза, а также водонепроницаемости корпуса, указанную в пункте 4 раздела A-V/2 Кодекса ПДНВ.

8 Капитаны, старшие помощники капитана, старшие механики, вторые механики и лица, ответственные за безопасность пассажиров в аварийных ситуациях на пассажирских судах ро-ро, должны пройти одобренную подготовку в отношении управления и поведения человека в критических ситуациях, указанную в пункте 5 раздела A-V/2 Кодекса ПДНВ.

9 Администрации должны обеспечивать, чтобы каждому лицу, которое призвано иметь квалификацию, требуемую согласно положениям настоящего правила, выдавалось документальное подтверждение прохождения им подготовки.

ГЛАВА VI

ФУНКЦИИ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К АВАРИЙНЫМ СИТУАЦИЯМ,
ОХРАНЕ ТРУДА, МЕДИЦИНСКОМУ
УХОДУ И ВЫЖИВАНИЮ

Правило VI/1

Обязательные минимальные требования по ознакомлению,
начальной подготовке и инструктажу по вопросам
безопасности для всех моряков

Моряки должны пройти ознакомление и начальную подготовку или инструктаж по вопросам безопасности в соответствии с разделом A-VI/1 Кодекса ПДНВ и отвечать соответствующему стандарту компетентности, указанному в этом разделе.

Правило VI/2

Обязательные минимальные требования для выдачи
дипломов специалистов по спасательным
шлюпкам и плотам, дежурным шлюпкам
и скоростным дежурным шлюпкам

1 Каждый кандидат на получение диплома специалиста по спасательным шлюпкам и плотам и дежурным шлюпкам, не являющимся скоростными дежурными шлюпками, должен:

- .1 быть не моложе 18 лет;
- .2 иметь одобренный стаж работы на судне не менее 12 месяцев либо пройти одобренный курс подготовки и иметь одобренный стаж работы на судне не менее шести месяцев; и
- .3 отвечать стандарту компетентности для получения диплома специалиста по спасательным шлюпкам и плотам и дежурным шлюпкам, изложенному в пунктах 1-4 раздела A-VI/2 Кодекса ПДНВ.

2 Каждый кандидат на получение диплома специалиста по скоростным дежурным шлюпкам должен:

- .1 иметь диплом специалиста по спасательным шлюпкам и плотам и дежурным шлюпкам, не являющимся скоростными дежурными шлюпками;
- .2 пройти одобренный курс подготовки; и
- .3 отвечать стандарту компетентности для получения диплома специалиста по скоростным дежурным шлюпкам, изложенному в пунктах 5-8 раздела A-VI/2 Кодекса ПДНВ.

Правило VI/3

Обязательные минимальные требования к подготовке
по современным методам борьбы с пожаром

1 Моряки, назначенные руководить операциями по борьбе с пожаром, должны успешно пройти подготовку по методам борьбы с пожаром по расширенной программе, обращая особое внимание на организацию, тактику и управление, в соответствии с положениями раздела A-VI/3 Кодекса ПДНВ и отвечать стандарту компетентности, указанному в этом разделе.

2 В случаях, когда подготовка по современным методам борьбы с пожаром не включена в квалификационные требования для выдачи диплома, выдается, в зависимости от обстоятельств, специальный диплом или документальное подтверждение, в которых указывается, что их владелец прошел курс подготовки по современным методам борьбы с пожаром.

Правило VI/4

Обязательные минимальные требования в отношении оказания первой медицинской помощи и медицинского ухода

- 1 Моряки, назначенные для оказания первой медицинской помощи на судне, должны отвечать стандарту компетентности в области оказания первой медицинской помощи, указанному в пунктах 1-3 раздела A-VI/4 Кодекса ПДНВ.
- 2 Моряки, назначенные для выполнения обязанностей по медицинскому уходу на судне, должны отвечать стандарту компетентности в области медицинского ухода на судах, указанному в пунктах 4-6 раздела A-VI/4 Кодекса ПДНВ.
- 3 В случаях, когда подготовка в области первой медицинской помощи или медицинского ухода не включена в квалификационные требования для выдачи диплома, выдается, в зависимости от обстоятельств, специальный диплом или документальное подтверждение, в которых указывается, что их владелец прошел курс подготовки в области первой медицинской помощи или медицинского ухода.

ГЛАВА VII

АЛЬТЕРНАТИВНОЕ ДИПЛОМИРОВАНИЕ

Правило VII/1

Выдача альтернативных дипломов

- 1 Несмотря на требования для дипломирования, изложенные в главах II и III настоящего Приложения, Стороны могут предпочесть выдавать или уполномочивать выдавать дипломы, иные чем те, которые упомянуты в правилах этих глав, при условии, что:
 - 1 связанные между собой функции и уровни ответственности, которые должны быть указаны в дипломах и подтверждениях, выбираются из числа тех и идентичны тем, которые приведены в разделах A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4 и A-IV/2 Кодекса ПДНВ;
 - 2 кандидаты прошли одобренное обучение и подготовку и отвечают стандартам компетентности, предписанным в соответствующих разделах Кодекса ПДНВ и указанным в разделе A-VII/1 этого Кодекса, для функций и уровней, которые должны быть указаны в дипломах и подтверждениях;
 - 3 кандидаты прошли одобренный стаж работы на судне, соответствующий функциям и уровням, которые должны быть указаны в дипломе. Минимальный стаж работы на судне должен быть эквивалентен стажу работы на судне, предписанному в главах II и III настоящего Приложения. Однако минимальный стаж работы на судне должен быть не менее предписанного в разделе A-VII/2 Кодекса ПДНВ;

- .4 кандидаты на получение диплома, которые должны выполнять функцию судовождения на уровне эксплуатации, должны отвечать применимым требованиям правил главы IV для выполнения установленных обязанностей по радиослужбе в соответствии с Регламентом радиосвязи; и
 - .5 дипломы выдаются в соответствии с требованиями правила I/9 и положениями, изложенными в главе VII Кодекса ПДНВ.
- 2 Диплом не должен выдаваться на основании настоящей главы, если Сторона не представила Организации информацию в соответствии со статьей IV и правилом I/7.

Правило VII/2

Дипломирование моряков

1 Каждый моряк, выполняющий какую-либо функцию или группу функций, указанных в таблицах A-II/1, A-II/2, A-II/3 или A-II/4 главы II или в таблицах A-III/1, A-III/2, A-III/4 главы III или A-IV/2 главы IV Кодекса ПДНВ, должен иметь надлежащий диплом.

Правило VII/3

Принципы, определяющие выдачу альтернативных дипломов

1 Любая Сторона, которая предпочитает выдавать или уполномочивать выдавать альтернативные дипломы, должна обеспечивать соблюдение следующих принципов:

- .1 никакая альтернативная система дипломирования не должна применяться, если она не обеспечивает степени безопасности на море и не дает эффекта в части предотвращения загрязнения, по меньшей мере эквивалентных тем, которые предусматриваются другими главами; и
 - .2 любые меры по выдаче альтернативных дипломов на основании настоящей главы должны предусматривать взаимозаменяемость таких дипломов и дипломов, выдаваемых на основании других глав.
- 2 Принцип взаимозаменяемости, упомянутый в пункте 1, должен обеспечивать, чтобы:
- .1 моряки, получившие дипломы на основании глав II и/или III, и моряки, получившие дипломы на основании главы VII, были способны работать на судах, которые имеют либо традиционные, либо иные формы организации судовой службы; и
 - .2 моряки не проходили подготовку для специальных действий на судне таким образом, чтобы это ухудшало их способность использовать свои навыки в другом месте.
- 3 При выдаче любого диплома на основании положений настоящей главы должны приниматься во внимание следующие принципы:

- .1 выдача альтернативных дипломов сама по себе не должна использоваться для того, чтобы:
 - .1 сократить количество членов экипажа на судне,
 - .2 разрушить целостность профессии или снизить квалификацию моряков, или

- .3 оправдать возложение совмещенных обязанностей вахтенного механика и вахтенного помощника капитана на владельца какого-либо одного диплома во время любой конкретной вахты; и
 - .2 лицо, осуществляющее командование, должно назначаться в качестве капитана; примененные любой меры по альтернативному дипломированию не должны отрицательно сказываться на юридическом положении и полномочиях капитана и других лиц.
- 4 Принципы, содержащиеся в пунктах 1 и 2 настоящего правила, должны обеспечивать поддержание компетентности лиц командного состава как палубной, так и машинной команды.

ГЛАВА VIII

НЕСЕНИЕ ВАХТЫ

Правило VIII/1

Годность к выполнению обязанностей

Каждая Администрация с целью предотвращения усталости должна:

- .1 установить и обеспечить соблюдение периодов отдыха для персонала, несущего вахту; и
- .2 требовать, чтобы вахта была организована таким образом, чтобы усталость всего вахтенного персонала не влияла на эффективность несения вахты, и служба была организована таким образом, чтобы личный состав первой при отходе в рейс и последующих сменяющих вахт получал достаточный отдых и был годен к несению вахты во всех других отношениях.

Правило VIII/2

Организация и принципы несения вахты

- 1 Администрации должны обращать внимание компаний, капитанов, старших механиков и всего вахтенного персонала на требования, принципы и руководство, изложенные в Кодексе ПДНВ, которые должны соблюдаться для обеспечения непрерывного несения на всех морских судах безопасной вахты или вахт, соответствующих преобладающим обстоятельствам и условиям.
- 2 Администрации должны требовать от капитана каждого судна обеспечения того, чтобы организация вахты соответствовала требованиям по несению безопасной вахты или вахт, принимая во внимание преобладающие обстоятельства и условия, и чтобы под общим руководством капитана:
 - .1 вахтенные помощники капитана, несущие ходовую навигационную вахту, отвечали за безопасность плавания судна в течение периода их вахты, когда они должны постоянно находиться на ходовом мостике или в непосредственно связанном с ним месте, таком, как штурманская рубка или пост управления на мостике;
 - .2 радиооператоры отвечали за непрерывное несение радиовахты на соответствующих частотах во время своего дежурства;
 - .3 вахтенные механики, как определено в Кодексе ПДНВ, под руководством старшего механика постоянно были готовы по вызову прибыть в машинные помещения и, если это требуется, находились в этих помещениях во время своего дежурства; и

- 4 постоянно поддерживалась соответствующая и эффективная вахта или вахты с целью обеспечения безопасности, когда судно стоит на якоре или у причала, и, если судно перевозит опасные грузы, организация такой вахты или вахт полностью учитывала характер, количество, упаковку и размещение опасного груза, а также любые особые условия, преобладающие на судне, в море или на берегу.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 К ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОМУ АКТУ
КОНФЕРЕНЦИИ

РЕЗОЛЮЦИЯ 2

ОДОБРЕНИЕ КОДЕКСА ПО ПОДГОТОВКЕ И ДИПЛОМИРОВАНИЮ
МОРЯКОВ И НЕСЕНИЮ ВАХТЫ

КОНФЕРЕНЦИЯ,

ПРИНЯВ резолюцию 1 об одобрении поправок 1995 года к Приложению к Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (Конвенция ПДНВ) 1978 года,

ПРИЗНАВАЯ важность установления подробных обязательных стандартов компетентности и других обязательных положений, необходимых для обеспечения того, чтобы все моряки были надлежащим образом обучены и подготовлены, имели достаточный опыт, навыки и компетентность для выполнения своих обязанностей таким образом, который обеспечивает охрану человеческой жизни и сохранность имущества на море, а также защиту морской среды,

ПРИЗНАВАЯ ТАКЖЕ необходимость обеспечения возможности своевременного внесения поправок в такие обязательные стандарты и положения, для того чтобы эффективно учитывать изменения в технологии, операциях, практике и процедурах, используемых на судах,

НАПОМИНАЯ, что большой процент морских аварий и случаев загрязнения связан с ошибкой человека,

С УДОВЛЕТВОРЕНИЕМ ОТМЕЧАЯ, что одним из эффективных способов снижения рисков, связанных с ошибкой человека в процессе эксплуатации морских судов, является обеспечение поддержания практически возможных максимальных стандартов подготовки, дипломирования и компетентности в отношении моряков, занятых на таких судах,

ЖЕЛАЯ достичь и поддерживать практически возможные максимальные стандарты охраны человеческой жизни и сохранности имущества на море и в порту, а также защиты окружающей среды,

РАССМОТРЕВ Кодекс по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты (Кодекс ПДНВ), включающий часть А — Обязательные стандарты в отношении положений Приложения к Конвенции ПДНВ 1978 года, с поправками, и часть В — Рекомендованное руководство относительно положений Конвенции ПДНВ 1978 года, с поправками, предложенный и разосланный всем членам Организации и всем Сторонам Конвенции,

ОТМЕЧАЯ, что пункт 2 правила I/1 измененного Приложения к Конвенции ПДНВ 1978 года предусматривает, что часть А Кодекса ПДНВ дополняет правила, приложенные к Конвенции, и что любая ссылка на требование правила представляет собой также ссылку на соответствующий раздел части А Кодекса ПДНВ,

1. ОДОБРЯЕТ:

- .1 часть А Кодекса по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты (Кодекс ПДНВ) — Обязательные стандарты в отношении положений Приложения к Конвенции ПДНВ 1978 года, с поправками, приведенную в приложении 1 к настоящей резолюции;
- .2 часть В Кодекса по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты (Кодекс ПДНВ) — Рекомендуемое руководство относительно положений Конвенции ПДНВ 1978 года, с поправками, и Приложения к ней, приведенную в приложении 2 к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ:

- .1 что положения части А Кодекса ПДНВ вступают в силу для каждой Стороны Конвенции ПДНВ 1978 года, с поправками, в ту же дату и таким же образом, как и поправки к этой Конвенции, одобренные Конференцией;
- .2 рекомендовать, чтобы Руководство, содержащееся в части В Кодекса ПДНВ, принималось во внимание всеми Сторонами Конвенции ПДНВ 1978 года, с поправками, начиная с даты вступления в силу поправок к этой Конвенции, одобренных Конференцией;

3. ПРЕДЛАГАЕТ Международной морской организации:

- .1 осуществлять обзор положений частей А и В Кодекса ПДНВ и консультироваться, при необходимости, с Международной организацией труда, Международным союзом электросвязи и Всемирной организацией здравоохранения, а также доводить до сведения Комитета по безопасности на море предложения о внесении поправок в эти положения с целью их рассмотрения и, при необходимости, принятия;
- .2 довести настоящую резолюцию и любую поправку к ней, которая может быть принята в будущем, до сведения всех Сторон Конвенции ПДНВ.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

КОДЕКС ПО ПОДГОТОВКЕ И ДИПЛОМИРОВАНИЮ МОРЯКОВ
И НЕСЕНИЮ ВАХТЫ (КОДЕКС ПДНВ)

ЧАСТЬ А

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ СТАНДАРТЫ В ОТНОШЕНИИ
ПОЛОЖЕНИЙ ПРИЛОЖЕНИЯ К КОНВЕНЦИИ ПДНВ

ВВЕДЕНИЕ

1 Настоящая часть Кодекса ПДНВ содержит обязательные положения, на которые делается специальная ссылка в Приложении к Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года, с поправками, далее именуемой "Конвенция ПДНВ". В настоящих положениях подробно излагаются минимальные стандарты, которые должны соблюдаться Сторонами с целью полного осуществления Конвенции.

2 В настоящей части содержатся также стандарты компетентности, которые должны быть продемонстрированы кандидатами на получение и подтверждение действительности профессиональных стандартных дипломов на основании положений Конвенции ПДНВ. Для того, чтобы более четко показать связь между положениями об альтернативном дипломировании главы VII и положениями о дипломировании глав II, III и IV, способности, указанные в стандартах компетентности, разбиты на группы, соответственно, по следующим семи функциям:

- | | |
|---|--------------------------------------|
| .1 Судовождение | .2 Обработка и размещение грузов |
| .3 Управление операциями судна и забота о людях на судне | .4 Судовые механические установки |
| .5 Электрооборудование, электронная аппаратура и системы управления | .6 Техническое обслуживание и ремонт |
| .7 Радиосвязь | |
- на следующих уровнях ответственности:
- | | |
|----------------------------|-------------------------|
| .1 Уровень управления | .2 Уровень эксплуатации |
| .3 Вспомогательный уровень | |

Функции и уровни ответственности указываются в подзаголовках таблиц стандартов компетентности, приведенных в главах II, III и IV настоящей части. Объем функций на конкретном уровне ответственности, указанном в подзаголовке, определяется способностями, перечисленными в колонке I таблицы. Понятия "функция" и "уровень ответственности" в общем виде определяются в разделе А-I/1, ниже.

3 Нумерация разделов настоящей части соответствует нумерации правил, содержащихся в Приложении к Конвенции ПДНВ. Текст разделов может подразделяться на пронумерованные части и пункты, однако такая нумерация относится только к этому тексту.

ГЛАВА I

СТАНДАРТЫ В ОТНОШЕНИИ ОБЩИХ ПОЛОЖЕНИЙ

Раздел А-I/1

Определения и разъяснения

1 Определения и разъяснения, содержащиеся в статье II и правиле I/1, применяются равным образом к терминам, используемым в частях А и В настоящего Кодекса. Кроме того, следующие дополнительные определения относятся только к настоящему Кодексу:

- .1 "Стандарт компетентности" означает уровень профессиональных навыков, который должен быть достигнут для надлежащего выполнения функций на судне в соответствии с согласованными в международном плане критериями, изложенными ниже, и который включает предписанные стандарты или уровни знания, понимания и продемонстрированных навыков;
- .2 "Уровень управления" означает уровень ответственности, связанный с:
 - .2.1 работой в должности капитана, старшего помощника, старшего механика или второго механика на морском судне, и
 - .2.2 обеспечением надлежащего выполнения всех функций в рамках установленной сферы ответственности;
- .3 "Уровень эксплуатации" означает уровень ответственности, связанный с:
 - .3.1 работой в должности вахтенного помощника капитана, вахтенного механика, вахтенного механика судов с периодически не обслуживаемыми машинными помещениями или радиооператора на морском судне, и
 - .3.2 поддержанием непосредственного контроля за выполнением всех функций в рамках установленной сферы ответственности в соответствии с надлежащими процедурами и под руководством лица, работающего на уровне управления в этой сфере ответственности;
- .4 "Вспомогательный уровень" означает уровень ответственности, связанный с выполнением установленных задач, обязанностей или несением ответственности на морском судне под руководством лица, работающего на уровне эксплуатации или управления;
- .5 "Критерии для оценки" — записи, содержащиеся в колонке 4 таблиц "Спецификация минимального стандарта компетентности" в части А и позволяющие экзаменатору определить, может ли кандидат выполнять соответствующие задачи, обязанности и нести ответственность; и
- .6 "Независимая оценка" означает оценку, проводимую имеющими соответствующую квалификацию лицами, независимыми или посторонними по отношению к оцениваемым подразделению или деятельности, с целью проверки того, что административные и эксплуатационные процедуры на всех уровнях управляются, организуются, выполняются и контролируются на внутреннем уровне, с тем чтобы обеспечить соответствие этих процедур своему назначению и достижение поставленных целей.

Раздел A-I/2

Дипломы и подтверждения

1 В случаях, когда в соответствии с пунктом 4 правила I/2 подтверждение, требуемое статьей VI Конвенции, включается в текст самого диплома, диплом должен выдаваться по приведенной ниже форме, при этом слова "или до даты истечения продления срока действия настоящего диплома, которая может быть указана на обороте" на лицевой стороне формы, а также раздел текста формы на ее оборотной стороне, касающийся продления срока действия диплома, должны быть опущены, если диплом подлежит замене по истечении срока его действия. Руководство по заполнению формы содержится в разделе B-I/2 настоящего Кодекса.

(Герб страны)

(СТРАНА)

**ДИПЛОМ, ВЫДАННЫЙ НА ОСНОВАНИИ ПОЛОЖЕНИЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
О ПОДГОТОВКЕ И ДИПЛОМИРОВАНИИ МОРЯКОВ И НЕСЕНИИ ВАХТЫ
1978 ГОДА, С ПОПРАВКАМИ 1995 ГОДА**

Правительство удостоверяет, что,
как установлено, имеет надлежащую квалификацию в соответствии с положениями
правила вышеуказанной Конвенции, с поправками, и способен выполнять
нижеследующие функции на указанных уровнях, с учетом любых указанных ограни-
чений, до или до даты истечения продления срока действия настоящего
диплома, которая может быть указана на обороте:

ФУНКЦИЯ	УРОВЕНЬ	ОГРАНИЧЕНИЯ (ЕСЛИ ИМЕЮТСЯ)

Законный владелец настоящего диплома может работать в следующей должности или
должностях, указанных в применимых требованиях Администрации относительно
безопасного укомплектования судов экипажами:

ДОЛЖНОСТЬ	ОГРАНИЧЕНИЯ (ЕСЛИ ИМЕЮТСЯ)

Диплом № выдан (дата)

(Гербовая печать)

.....
Подпись надлежащим образом
уполномоченного должностного
лица

.....
Фамилия надлежащим образом
уполномоченного должностного
лица

Подлинник настоящего диплома должен, в соответствии с пунктом 9 правила 1/2
Конвенции, находиться на судне.

Дата рождения владельца диплома

Подпись владельца диплома

Фотография владельца диплома



Срок действия настоящего диплома продлен до	
(Гербовая печать)	..... Подпись надлежащим образом уполномоченного должностного лица
Дата продления .....	..... Фамилия надлежащим образом уполномоченного должностного лица
Срок действия настоящего диплома продлен до	
(Гербовая печать)	..... Подпись надлежащим образом уполномоченного должностного лица
Дата продления .....	..... Фамилия надлежащим образом уполномоченного должностного лица

2 За исключением предусмотренного в пункте 1, форма, используемая для удостоверения выдачи диплома, должна быть такой, как указано ниже, при этом слова "или до даты истечения продления срока действия настоящего подтверждения, которая может быть указана на обороте" на лицевой стороне формы, а также раздел текста формы на ее оборотной стороне, касающийся продления срока действия подтверждения, должны быть опущены, если подтверждение подлежит замене по истечении срока его действия. Руководство по заполнению формы содержится в разделе В-1/2 настоящего Кодекса.

(Герб страны)

(СТРАНА)

**ПОДТВЕРЖДЕНИЕ, УДОСТОВЕРЯЮЩЕЕ ВЫДАЧУ ДИПЛОМА НА ОСНОВАНИИ
ПОЛОЖЕНИЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ПОДГОТОВКЕ И
ДИПЛОМИРОВАНИИ МОРЯКОВ И НЕСЕНИИ ВАХТЫ
1978 ГОДА, С ПОПРАВКАМИ 1995 ГОДА**

Правительство удостоверяет, что диплом № выдан (фамилия владельца), который, как установлено, имеет надлежащую квалификацию в соответствии с положениями правила вышеуказанной Конвенции, с поправками, и способен выполнять нижеследующие функции на указанных уровнях, с учетом любых указанных ограничений, до или до даты истечения продления срока действия настоящего подтверждения, которая может быть указана на обороте:

ФУНКЦИЯ	УРОВЕНЬ	ОГРАНИЧЕНИЯ (ЕСЛИ ИМЕЮТСЯ)

Законный владелец настоящего подтверждения может работать в следующей должности или должностях, указанных в применимых требованиях Администрации относительно безопасного укомплектования судов экипажами:

ДОЛЖНОСТЬ	ОГРАНИЧЕНИЯ (ЕСЛИ ИМЕЮТСЯ)

Подтверждение № выдано (дата)

(Гербовая печать)

.....
Подпись надлежащим образом
уполномоченного должностного лица

.....
Фамилия надлежащим образом
уполномоченного должностного лица

Подлинник настоящего подтверждения должен, в соответствии с пунктом 9 правила I/2 Конвенции, находиться на судне.

Дата рождения владельца диплома

Подпись владельца диплома

Фотография владельца диплома



Срок действия настоящего подтверждения продлен до	
(Гербовая печать)	..... Подпись надлежащим образом уполномоченного должностного лица
Дата продления .....	..... Фамилия надлежащим образом уполномоченного должностного лица
Срок действия настоящего подтверждения продлен до	
(Гербовая печать)	..... Подпись надлежащим образом уполномоченного должностного лица
Дата продления .....	..... Фамилия надлежащим образом уполномоченного должностного лица

3 Форма, используемая для удостоверения признания диплома, должна быть такой, как указано ниже, при этом слова "или до даты истечения продления срока действия настоящего подтверждения, которая может быть указана на обороте" на лицевой стороне формы, а также раздел текста формы на ее оборотной стороне, касающийся продления срока действия подтверждения, должны быть опущены, если подтверждение подлежит замене по истечении срока его действия. Руководство по заполнению формы содержится в разделе В-1/2 настоящего Кодекса.

(Герб страны)

(СТРАНА)

**ПОДТВЕРЖДЕНИЕ, УДОСТОВЕРЯЮЩЕЕ ПРИЗНАНИЕ ДИПЛОМА НА ОСНОВАНИИ
ПОЛОЖЕНИЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ПОДГОТОВКЕ И
ДИПЛОМИРОВАНИИ МОРЯКОВ И НЕСЕНИИ ВАХТЫ
1978 ГОДА, С ПОПРАВКАМИ 1995 ГОДА**

Правительство удостоверяет, что диплом №, выданный (фамилия владельца) правительством или от его имени, должным образом признается в соответствии с положениями правила I/10 вышеуказанной Конвенции, с поправками, и законному владельцу разрешается выполнять нижеследующие функции на указанном уровне, с учетом любых указанных ограничений, до или до даты истечения продления срока действия настоящего подтверждения, которая может быть указана на обороте:

ФУНКЦИЯ	УРОВЕНЬ	ОГРАНИЧЕНИЯ (ЕСЛИ ИМЕЮТСЯ)

Законный владелец настоящего подтверждения может работать в следующей должности или должностях, указанных в применимых требованиях Администрации относительно безопасного укомплектования судов экипажами:

ДОЛЖНОСТЬ	ОГРАНИЧЕНИЯ (ЕСЛИ ИМЕЮТСЯ)

Подтверждение № выдано (дата)

(Гербовая печать)

.....
Подпись надлежащим образом
уполномоченного должностного лица

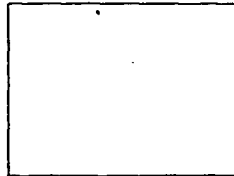
.....
Фамилия надлежащим образом
уполномоченного должностного лица

Подлинник настоящего подтверждения должен, в соответствии с пунктом 9 правила I/2 Конвенции, находиться на судне.

Дата рождения владельца диплома

Подпись владельца диплома

Фотография владельца диплома



Срок действия настоящего подтверждения продлен до	
(Гербовая печать)	..... Подпись надлежащим образом уполномоченного должностного лица
Дата продления .....	..... Фамилия надлежащим образом уполномоченного должностного лица
Срок действия настоящего подтверждения продлен до	
(Гербовая печать)	..... Подпись надлежащим образом уполномоченного должностного лица
Дата продления .....	..... Фамилия надлежащим образом уполномоченного должностного лица

4 При использовании, согласно пункту 8 правила 1/2, форм, которые отличаются от приведенных в настоящем разделе, Стороны должны обеспечивать, чтобы в любом случае:

- .1 вся информация, относящаяся к личности владельца, включая фамилию, дату рождения, фотографию и подпись, вместе с датой выдачи документа, размещалась на одной стороне документа; и
- .2 вся информация, относящаяся к должности или должностям, в которых владелец может работать в соответствии с применимыми требованиями Администрации относительно безопасного укомплектования судов экипажами, а также любые ограничения вписывались таким образом, чтобы они были хорошо заметны и легко различимы.

Раздел А-I/3

Принципы, определяющие прибрежное плавание

(Положения отсутствуют)

Раздел А-I/4

Порядок контроля

1 Процедура оценки, предусмотренной в пункте 1.3 правила 1/4, которая проводится в результате любого из упомянутых в нем происшествий, должна иметь форму проверки того, что члены экипажа, от которых требуется наличие компетентности, фактически обладают необходимыми навыками, связанными с данным происшествием.

2 Проводя такую оценку, необходимо иметь в виду, что внутрисудовые процедуры имеют отношение к Международному кодексу по управлению безопасностью (МКУБ), а положения настоящей Конвенции ограничены компетентностью, требующейся для безопасного выполнения этих процедур.

3 Порядок контроля на основании настоящей Конвенции должен быть ограничен стандартами компетентности отдельных моряков на судне и их навыками, связанными с несением вахты, как определено в части А настоящего Кодекса. Оценка компетентности, проводимая на борту, должна начинаться с проверки дипломов моряков.

4 Несмотря на проверку диплома, в ходе оценки, предусмотренной пунктом 1.3 правила 1/4, может потребоваться, чтобы моряк продемонстрировал соответствующую компетентность на своем рабочем месте. Такая демонстрация может включать проверку того, что эксплуатационные требования в отношении несения вахты соблюдаются и что в аварийных ситуациях предпринимаются надлежащие действия в пределах уровня компетентности моряка.

5 При оценке должны использоваться только те методы демонстрации компетентности вместе с критериями их оценки и сферой стандартов, которые приведены в части А настоящего Кодекса.

Раздел А-I/5

Национальные положения

Положения правила 1/5 не должны толковаться как препятствующие постановке задач по подготовке, проводимой под наблюдением, или для случаев форс-мажора.

Раздел А-I/6

Подготовка и оценка

1 Каждая Сторона обеспечивает, чтобы вся подготовка и оценка моряков для дипломирования на основании настоящей Конвенции:

- 1.1 имела структуру в соответствии с письменными программами, включая методы и средства передачи знаний, процедуры и учебный материал, необходимые для достижения предписанного стандарта компетентности;
- и

- .2 проводилась, контролировалась, оценивалась и обеспечивалась лицами, имеющими квалификацию в соответствии с пунктами 4, 5 и 6.

2 Лица, которые проводят подготовку во время работы или оценку на судне, должны заниматься этим только тогда, когда такая подготовка или оценка не будет отрицательно влиять на нормальную эксплуатацию судна и они смогут посвятить свое время и внимание подготовке или оценке.

Квалификация инструкторов, руководителей подготовки и экзаменаторов

3 Каждая Сторона обеспечивает, чтобы инструкторы, руководители подготовки и экзаменаторы имели надлежащую квалификацию для конкретных видов и уровней подготовки или оценки компетентности моряков как на судне, так и на берегу, согласно требованиям Конвенции, в соответствии с положениями настоящего раздела.

Подготовка во время работы

4 Любое лицо, проводящее подготовку моряков во время работы, как на судне, так и на берегу, которая предназначена для получения ими квалификации, требующейся для дипломирования согласно Конвенции, должно:

- .1 хорошо разбираться в программе подготовки и понимать специальные задачи конкретного вида проводимой подготовки; и
- .2 обладать квалификацией в вопросах, по которым проводится подготовка; и
- .3 если подготовка проводится с использованием тренажера:
 - .3.1 получить соответствующее руководство по технике инструктажа с использованием тренажера, и
 - .3.2 иметь практический опыт работы на тренажере того типа, к которому относится используемый тренажер.

5 Любое лицо, отвечающее за руководство подготовкой моряков во время работы, которая предназначена для получения ими квалификации, требующейся для дипломирования согласно Конвенции, должно полностью понимать программу подготовки и специальные задачи каждого вида проводимой подготовки.

Оценка компетентности

6 Любое лицо, проводящее оценку компетентности моряков во время работы, как на судне, так и на берегу, которая предназначена для получения ими квалификации, требующейся для дипломирования согласно Конвенции, должно:

- .1 иметь надлежащий уровень знаний и понимания компетентности, которая подлежит оценке;
- .2 обладать квалификацией в вопросах, по которым проводится оценка;
- .3 получить соответствующее руководство по методам и практике оценки;
- .4 иметь практический опыт оценки; и
- .5 если оценка проводится с использованием тренажера, иметь практический опыт оценки в отношении конкретного типа тренажера под наблюдением опытного экзаменатора и к его удовлетворению.

Подготовка и оценка в учебном заведении

7 Каждая Сторона, которая признает курс подготовки, учебное заведение или квалификацию, предоставляемую учебным заведением, в качестве части своих требований для выдачи диплома, требуемого согласно Конвенции, должна обеспечивать, чтобы при применении положений раздела A-I/8 относительно стандартов качества охватывались квалификация и опыт инструкторов и экзаменаторов. Такие квалификация, опыт и применение стандартов качества должны включать соответствующую подготовку по технике инструктажа, а также методы и практику подготовки и оценки и соответствовать всем применимым требованиям пунктов 4-6.

Раздел A-I/7

Представление информации

1 Информация, требуемая пунктом 1 правила I/7, должна представляться Генеральному секретарю по форме, предписанной в пункте 2, ниже.

2 К 1 августа 1998 года или в течение одного календарного года после даты вступления в силу правила I/7, в зависимости от того, какая дата наступит позднее, каждая Сторона должна сообщить о мерах, которые она приняла для полного осуществления Конвенции, при этом сообщение должно включать следующее:

- .1 название, почтовый адрес и номера телефона и факсимильного аппарата, а также организационную структуру министерства, департамента или правительственного учреждения, ответственного за осуществление Конвенции;
- .2 краткое объяснение юридических и административных мер, предусмотренных и применяемых для обеспечения соблюдения положений Конвенции, в особенности правил I/6 и I/9;
- .3 четкое заявление о принятой политике в отношении обучения, подготовки, экзаменов, оценки компетентности и дипломирования;
- .4 краткую информацию о курсах, программах подготовки, экзаменах и оценках, предусмотренных для каждого диплома, выдаваемого в соответствии с Конвенцией;
- .5 краткое описание процедур, соблюдаемых при предоставлении полномочий, аккредитации или одобрении подготовки и экзаменов, оценки состояния здоровья и компетентности, требуемой Конвенцией, связанных с этим условий, а также список предоставленных полномочий, аккредитаций и одобрений;
- .6 краткое изложение процедур, соблюдаемых при выдаче льготных разрешений согласно статье VIII Конвенции; и
- .7 результаты сравнения, проводимого согласно правилу I/11, и краткое описание курсов переподготовки и повышения квалификации.

3 Каждая Сторона должна в течение шести месяцев после:

- .1 сохранения существующих или принятия любых эквивалентных методов теоретической и практической подготовки на основании статьи IX представить полное описание таких методов;
- .2 признания дипломов, выданных другой Стороной, представить доклад, обобщающий меры, принятые для обеспечения соблюдения правила I/10; и

- 3 предоставления полномочия на прием моряков, имеющих альтернативные дипломы, выданные на основании правила VII/1, на работу на судах, имеющих право плавать под ее флагом, направить Генеральному секретарю типовые образцы документов о безопасном составе экипажа, выдаваемых таким судам.
- 4 Каждая Сторона должна сообщать о результатах каждой оценки, проводимой согласно пункту 2 правила I/8, в течение шести месяцев после ее завершения, указывая в сообщении круг ведения лиц, проводивших оценку, их квалификацию и опыт, дату и сферу оценки, обнаруженные недостатки, а также рекомендованные и выполненные меры по их исправлению.
- 5 Генеральный секретарь должен вести список компетентных лиц, одобренных Комитетом по безопасности на море, включая компетентных лиц, выделенных или рекомендованных Сторонами, которых можно приглашать для оказания содействия в подготовке доклада, требуемого пунктом 2 правила I/7. Эти лица обычно присутствуют на соответствующих сессиях Комитета по безопасности на море или его вспомогательных органов, однако их работа может проводиться не только в ходе таких сессий.
- 6 Что касается пункта 2 правила I/7, компетентные лица должны быть хорошо осведомлены о требованиях Конвенции, и по меньшей мере один из них должен знать систему подготовки и дипломирования соответствующей Стороны.
- 7 Любое совещание компетентных лиц должно:
 - 1 созываться по усмотрению Генерального секретаря;
 - 2 состоять из нечетного числа участников, обычно не превышающего 5 человек;
 - 3 назначать своего председателя; и
 - 4 представлять Генеральному секретарю согласованное мнение участников или, если согласия не было достигнуто, мнения большинства и меньшинства.
- 8 Компетентные лица должны, на конфиденциальной основе, высказывать свое мнение в письменной форме относительно:
 - 1 сравнения фактов, о которых сообщалось в информации, представленной Генеральному секретарю Стороной, со всеми соответствующими требованиями Конвенции;
 - 2 информации о любой соответствующей оценке, представленной согласно пункту 3 правила I/8; и
 - 3 любой дополнительной информации, представленной Стороной.
- 9 При подготовке доклада Комитету по безопасности на море, требуемого пунктом 2 правила I/7, Генеральный секретарь:
 - 1 запрашивает и принимает во внимание мнения компетентных лиц, выбранных из списка, установленного согласно пункту 5;
 - 2 при необходимости, запрашивает у Стороны разъяснения по любому вопросу, связанному с информацией, представленной согласно пункту 1 правила I/7; и
 - 3 определяет области, в которых Сторона может запросить содействия в целях осуществления Конвенции.

10 Заинтересованная Сторона должна быть информирована об организации совещаний компетентных лиц, а ее представители имеют право присутствовать на них для разъяснения любого вопроса, относящегося к информации, представленной согласно пункту 1 правила I/7.

11 Если Генеральный секретарь не может представить доклад, предусмотренный пунктом 2 правила I/7, заинтересованная Сторона может просить Комитет по безопасности на море предпринять действия, указанные в пункте 3 правила I/7, принимая во внимание информацию, представленную согласно настоящему разделу, и мнения, высказанные в соответствии с пунктами 7 и 8.

Раздел A-I/8

Стандарты качества

Национальные цели и стандарты качества

1 Каждая Сторона должна обеспечивать, чтобы цели обучения и подготовки и относящиеся к этому стандарты компетентности, которые должны быть достигнуты, четко определялись, и устанавливать уровни знания, понимания и профессиональных навыков, соответствующие экзаменам и оценкам, требуемым согласно Конвенции. Цели и относящиеся к ним стандарты качества могут указываться отдельно для различных курсов и программ подготовки и должны охватывать ведение дел по применению системы дипломирования.

2 Область применения стандартов качества должна охватывать ведение дел по применению системы дипломирования, все курсы и программы подготовки, экзамены и оценки, проводимые Стороной или по ее уполномочию, а также квалификацию и опыт, требуемые от инструкторов и экзаменаторов, с учетом политики, систем, контроля и обзоров внутренних систем обеспечения качества, установленных для обеспечения достижения поставленных целей.

3 Каждая Сторона должна обеспечивать, чтобы независимая оценка деятельности по приобретению и оценке знаний, понимания, навыков и компетентности, а также ведения дел по применению системы дипломирования проводилась через промежутки времени, не превышающие пяти лет, с целью удостовериться в том, что:

- .1 любые внутренние меры по контролю и наблюдению, а также последующие действия соответствуют запланированным мерам и документально оформленным процедурам и эффективно применяются для обеспечения достижения поставленных целей;
- .2 результаты каждой независимой оценки документально оформлены и доведены до сведения лиц, ответственных за оцениваемую область; и
- .3 предпринимаются своевременные действия для исправления недостатков.

4 Доклад о независимой оценке, требуемый пунктом 3 правила I/8, должен включать круг ведения по проведению оценки, а также квалификацию и опыт лиц, проводящих оценку.

Раздел A-I/9

Медицинские требования - Выдача и регистрация дипломов

(Положения отсутствуют)

Раздел А-I/10

Признание дипломов

1 Положения пункта 4 правила I/10 относительно непризнания дипломов, выданных государством, не являющимся Стороной, не должны толковаться как препятствующие Стороне при выдаче ее собственных дипломов признавать стаж работы на судне, обучение и подготовку, приобретенные по уполномочию такого государства, при условии что Сторона действует в соответствии с правилом I/9 при выдаче каждого такого диплома и обеспечивает соблюдение требований Конвенции относительно стажа работы на судне, обучения, подготовки и компетентности.

2 Если Администрация, которая признала диплом, отзывает свое подтверждение признания по причинам дисциплинарного характера, она должна информировать об этом Сторону, которая выдала диплом.

Раздел А-I/11

Подтверждение действительности дипломов

Профессиональная пригодность

1 Сохранение профессиональной пригодности, требуемое согласно правилу I/11, доказывается:

- .1 наличием одобренного стажа работы на судне с выполненным при этом функций, соответствующих имеющемуся диплому, в общей сложности не менее одного года из предшествующих пяти лет; или
- .2 выполнением функций, которые считаются равноценными стажу работы на судне, требуемому пунктом 1.1; или
- .3 одним из следующего:
 - .3.1 прохождением одобренной проверки, или
 - .3.2 успешным окончанием одобренного курса или курсов, или
 - .3.3 прохождением одобренного стажа работы на судне с выполнением при этом функций, соответствующих имеющемуся диплому, в течение не менее чем трех месяцев на сверхштатной должности или на должности командного состава ниже той, для которой имеющийся диплом действителен, непосредственно перед занятием должности, для которой этот диплом действителен.

2 Курсы переподготовки и повышения квалификации, требуемые правилом I/11, должны быть одобрены и включать изменения в соответствующих национальных и международных правилах, касающихся охраны человеческой жизни на море и защиты морской среды, а также учитывать любые усовершенствования соответствующего стандарта компетентности.

Раздел А-I/12

Стандарты, определяющие использование тренажеров

ЧАСТЬ 1 - ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Общие эксплуатационные требования к тренажерам, используемым при подготовке

1 Каждая Сторона должна обеспечивать, чтобы любой тренажер, используемый для обязательной подготовки на тренажере:

- .1 был подходящим для конкретных целей и задач подготовки;
- .2 был способен воспроизводить эксплуатационные возможности соответствующего судового оборудования с такой степенью реальности, которая соответствует целям подготовки, и включал возможности, ограничения и вероятные ошибки такого оборудования;
- .3 создавал условия для поведения человека с достаточной реальностью, позволяющей лицу, проходящему подготовку, приобрести навыки, соответствующие целям подготовки;
- .4 обеспечивал контролируемую эксплуатационную среду, способную воспроизводить разнообразные условия, которые могут включать аварию, опасные или необычные ситуации, имеющие отношение к целям подготовки;
- .5 обеспечивал взаимосвязь, с помощью которой лицо, проходящее подготовку, может взаимодействовать с оборудованием, воспроизводимой окружающей обстановкой и, если необходимо, инструктором; и
- .6 позволял инструктору контролировать, наблюдать и вести запись действий лиц, проходящих подготовку, для проведения их эффективного опроса после занятий.

Общие эксплуатационные требования к тренажерам, используемым при оценке компетентности

2 Каждая Сторона должна обеспечивать, чтобы любой тренажер, используемый для оценки компетентности, требуемой согласно Конвенции, или для требуемой демонстрации сохранения профессиональных навыков:

- .1 был способен удовлетворять специальным целям оценки;
- .2 был способен воспроизводить эксплуатационные возможности соответствующего судового оборудования с такой степенью реальности, которая соответствует целям оценки, и включал возможности, ограничения и вероятные ошибки такого оборудования;
- .3 создавал условия для поведения человека с достаточной реальностью, позволяющей кандидату проявить навыки, соответствующие целям оценки;
- .4 обеспечивал взаимосвязь, с помощью которой кандидат может взаимодействовать с оборудованием и воспроизводимой окружающей обстановкой;
- .5 обеспечивал контролируемую эксплуатационную среду, способную воспроизводить разнообразные условия, которые могут включать аварию, опасные или необычные ситуации, имеющие отношение к целям оценки; и
- .6 позволял экзаменатору контролировать, наблюдать и вести запись действий кандидатов с целью эффективной оценки таких действий.

Дополнительные эксплуатационные требования

3 В дополнение к соответствию основным требованиям, изложенным в пунктах 1 и 2, тренажерное оборудование, к которому применяется настоящий раздел, должно отвечать эксплуатационным требованиям, приведенным ниже, согласно его конкретному типу.

Радиолокационный тренажер

4 Оборудование радиолокационного тренажера должно быть способно воспроизводить эксплуатационные возможности навигационного радиолокационного оборудования, которое отвечает всем применимым эксплуатационным требованиям, принятым Организацией, и включать устройства для:

- .1 работы в режиме стабилизации относительного движения и режимах истинного движения относительно воды и грунта;
- .2 моделирования метеорологических условий, приливных потоков, течений, затемненных секторов, ложных эхосигналов и других факторов, влияющих на распространение радиоволн, а также воспроизведения береговой линии, навигационных буев и транспондеров, используемых при поиске и спасании; и
- .3 создания эксплуатационной среды в реальном времени, включающей по меньшей мере две судовые станции, способные изменять курс и скорость своего судна, и включения параметров по меньшей мере для 20 судов, выполняющих роль целей, и соответствующих средств связи.

Тренажер средств автоматической радиолокационной прокладки (САРП)

5 Тренажерное оборудование САРП должно быть способно воспроизводить эксплуатационные возможности САРП, которые отвечают всем применимым эксплуатационным требованиям, принятым Организацией, и включать устройства для:

- .1 ручного и автоматического захвата цели;
- .2 информации о прошлых целях;
- .3 использования запретных зон;
- .4 воспроизведения на экране векторно-графической временной шкалы и данных; и
- .5 испытательных маневров судна.

ЧАСТЬ 2 - ПРОЧИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Цели подготовки на тренажере

6 Каждая Сторона должна обеспечивать, чтобы цели и задачи подготовки с использованием тренажеров определялись в рамках общей программы подготовки, а специальные цели и задачи подготовки выбирались таким образом, чтобы они были как можно теснее связаны с задачами и практической работой на судне.

Процедуры подготовки

7 При проведении обязательной подготовки с использованием тренажеров инструкторы должны обеспечивать, чтобы:

- .1 лица, проходящие подготовку, были в достаточной степени проинформированы заранее о целях и задачах занятия и располагали достаточным временем для подготовки к занятиям до их начала;

- .2 лица, проходящие подготовку, располагали достаточным временем для ознакомления с тренажером и его оборудованием до начала занятий, проводимых с целью подготовки или оценки;
- .3 указания, которые они дают, и ожидаемые реакции во время занятия соответствовали выбранным целям и задачам занятия, а также опыту лица, проходящего подготовку;
- .4 за проведением занятий осуществлялось эффективное наблюдение, включая, при необходимости, речевой контакт и визуальное наблюдение за деятельностью лица, проходящего подготовку, а также доклады по оценке, составляемые до и после занятия;
- .5 лица, проходящие подготовку, были эффективно опрошены после занятий, с тем чтобы убедиться, что цели подготовки достигнуты и что продемонстрированные практические навыки находятся на приемлемом уровне;
- .6 поощрялось проведение оценки в ходе опроса лиц, проходящих подготовку, после занятий с участием нескольких экзаменаторов; и
- .7 занятия на тренажере планировались и проверялись таким образом, чтобы обеспечить их приемлемость для конкретных целей обучения.

Процедуры оценки

8 В случаях, когда для оценки способности кандидатов продемонстрировать уровни компетентности используются тренажеры, экзаменаторы должны обеспечивать, чтобы:

- .1 критерии эффективности работы на тренажере были изложены в ясной и четкой форме, подходили для кандидатов и были доступны для них;
- .2 критерии оценки были четко установлены и ясно выражены, с тем чтобы обеспечить надежность и единообразие оценки, а также максимально повысить объективность оценки, так чтобы субъективные оценки были сведены к минимуму;
- .3 кандидаты получили четкую информацию о задачах и/или навыках, которые будут оцениваться, а также о задачах и критериях эффективности работы на тренажере, на основе которых будет определяться их компетентность;
- .4 при оценке работы на тренажере принимались во внимание обычные эксплуатационные процедуры и поведение при взаимодействии с другими кандидатами, работающими на тренажере, или с персоналом, обслуживающим тренажер;
- .5 при выставлении оценок за результаты выполненной работы проявлялась осмотрительность до тех пор пока они не будут подтверждены; и
- .6 главным критерием являлось то, что кандидат демонстрирует способность выполнять задание безопасно и эффективно к удовлетворению экзаменатора.

Квалификация инструкторов и экзаменаторов

9 Каждая Сторона должна обеспечивать, чтобы инструкторы и экзаменаторы имели надлежащую квалификацию и опыт применительно к конкретным видам и уровням подготовки и соответствующей оценке компетентности, как указано в правиле I/6 и разделе A-I/6.

Раздел А-I/13

Проведение испытаний

(Положения отсутствуют)

Раздел А-I/14

Ответственность компаний

1 Как компании, так и капитаны и члены экипажа несут ответственность за обеспечение полного выполнения обязанностей, изложенных в настоящем разделе, и принятие любых других мер, которые могут оказаться необходимыми для обеспечения того, чтобы каждый член экипажа мог с полным знанием дела вносить вклад в безопасную эксплуатацию судна.

2 Компания снабжает капитана каждого судна, к которому применяется Конвенция, письменной инструкцией, в которой излагаются политика и процедуры, подлежащие выполнению для обеспечения того, чтобы все моряки, вновь принятые на работу на судно, получили разумную возможность ознакомиться с судовым оборудованием, эксплуатационными процедурами и другими мерами и устройствами, необходимыми для надлежащего выполнения своих обязанностей, до того как эти обязанности будут на них возложены. Такая политика и процедуры должны включать:

- .1 предоставление каждому вновь принятому на работу моряку разумного периода времени, в течение которого он будет иметь возможность ознакомиться со:
 - .1.1 специальным оборудованием, которое моряк будет использовать или эксплуатировать, и
 - .1.2 специальными процедурами и мерами, касающимися несения вахты, безопасности, защиты окружающей среды и действий при авариях, которые необходимо знать моряку для надлежащего выполнения возложенных на него обязанностей; и
- .2 назначение знающего члена экипажа, который будет отвечать за обеспечение того, чтобы каждому вновь принятому на работу моряку предоставлялась возможность получить основную информацию на языке, который он понимает.

Раздел А-I/15

Положения переходного периода

(Положения отсутствуют)

Глава II

СТАНДАРТЫ В ОТНОШЕНИИ КАПИТАНА И ПАЛУБНОЙ КОМАНДЫ

Раздел А-II/1

Обязательные минимальные требования для дипломирования вахтенных помощников капитана судов валовой вместимостью 500 или более

Стандарт компетентности

1 Каждый кандидат на получение диплома должен:

- .1 продемонстрировать компетентность, позволяющую ему принять на себя на уровне эксплуатации задачи, обязанности и ответственность, перечисленные в колонке 1 таблицы А-II/1;

- .2 иметь по меньшей мере надлежащий диплом для выполнения функций по УКВ радиосвязи в соответствии с требованиями Регламента радиосвязи; и
- .3 если он назначен ответственным за радиосвязь во время бедствия, иметь надлежащий диплом, выданный или признаваемый согласно пожеланиям Регламента радиосвязи.

2 Минимальные знание, понимание и профессиональные навыки, требуемые для дипломирования, перечислены в колонке 2 таблицы A-II/1.

3 Уровень знаний по вопросам, перечисленным в колонке 2 таблицы A-II/1, должен быть достаточным для того, чтобы вахтенные помощники капитана могли выполнять свои обязанности по несению вахты.

4 Подготовка и опыт, требующиеся для достижения необходимого уровня теоретических знаний, понимания и профессиональных навыков, должны основываться на разделе A-VIII/1, часть 3-1 - Основные принципы несения ходовой навигационной вахты, и принимать во внимание соответствующие требования настоящей части и руководство, приведенное в части B настоящего Кодекса.

5 Каждый кандидат на получение диплома должен представить доказательство того, что он достиг требуемого стандарта компетентности, в соответствии с методами демонстрации компетентности и критериями для оценки компетентности, приведенными в колонках 3 и 4 таблицы A-II/1.

Подготовка на судне

6 Каждый кандидат на получение диплома вахтенного помощника капитана судов валовой вместимостью 500 или более, чей стаж работы на судне в соответствии с пунктом 2.2 правила II/1 составляет часть программы подготовки, одобренной как отвечающей требованиям настоящего раздела, должен пройти одобренную программу подготовки на судне, которая:

- .1 обеспечивает, что в течение требуемого стажа работы на судне кандидат получает систематическую практическую подготовку и опыт по выполнению задач, обязанностей и несению ответственности вахтенного помощника капитана, принимая во внимание руководство, приведенное в разделе B-II/1 настоящего Кодекса;
- .2 осуществляется под непосредственным руководством и наблюдением квалифицированных лиц командного состава судов, на которых кандидат проходит одобренный стаж работы; и
- .3 надлежащим образом заносится в книжку регистрации подготовки или подобный документ.

Прибрежное плавание

7 Что касается выдачи ограниченных дипломов для работы на судах прибрежного плавания, следующие вопросы из перечисленных в колонке 2 таблицы A-II/1 могут быть исключены, принимая во внимание безопасность всех судов, которые могут плавать в тех же водах:

- .1 мореходная астрономия; и
- .2 радионавигационные системы, не охватывающие воды, для которых диплом действителен.

Таблица А-II/1

Спецификация минимального стандарта компетентности для вахтенных помощников капитана судов валовой вместимостью 500 или более

Функция: Судовождение на уровне эксплуатации

Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4
СВЕРХ КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Планирование и осуществление перехода и определение местоположения</p>	<p>Мореходная астрономия</p> <p>Умение использовать небесные тела для определения местоположения судна</p> <p>Плавание с использованием наземных и береговых ориентиров</p> <p>Умение определять местоположение судна с помощью:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. береговых ориентиров 2. средств навигационного ограждения, включая маяки, знаки и буи 3. счисления с учетом ветра, приливов, течений и рассчитанной скорости <p>Глубокое знание и умение пользоваться навигационными картами и пособиями, такими, как лоции, таблицы приливов, извлечения мореплавателей, навигационные предупреждения, передаваемые по радио, и информация о путях движения судов</p> <p>ПРИМЕЧАНИЕ. Системы отображения электронных карт и информации (ECDIS) считаются подпадающими под термин "карты".</p>	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. одобренный опыт работы 2. одобренный опыт подготовки на учебном судне 3. одобренная подготовка на тренажере, где это применимо 4. одобренная подготовка с использованием лабораторного оборудования <p>с использованием каталогов карт, карт, навигационных пособий, навигационных предупреждений, передаваемых по радио, секстага, азимутального зеркала, радионавигационного оборудования, эхолота, компаса</p>	<p>Информация, полученная с помощью навигационных карт и пособий, является уместной, правильно истолковывается и надлежшим образом применяется. Все потенциальные навигационные опасности точно определяются</p> <p>Главный метод, используемый для определения местоположения судна, является наиболее подходящим для преобладающих обстоятельств и условий</p> <p>Местоположение определено в пределах приемлемых погрешностей приборов/систем</p> <p>Надежность информации, полученной с помощью главного метода определения местоположения, проверяется через соответствующие промежуточные времена</p> <p>Расчеты и измерения, относящиеся к навигационной информации, точны</p> <p>Выбранные карты имеют самый большой масштаб, подходящий для данного района плавания, а карты и пособия откорректированы в соответствии с последней доступной информацией</p>

Таблица А-II/1
стр. 1 из 10

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Планирование и осуществление перехода и определение местоположения (продолжение)</p>	<p>Радионавигационные системы</p> <p>Способность определять местоположение судна с использованием радионавигационных средств</p> <p>ЭХОЛОТЫ</p> <p>Способность работать с этими приборами и правильно использовать получаемую от них информацию</p> <p>Гиро- и магнитные компасы</p> <p>Знание принципов гиро- и магнитных компасов</p> <p>Умение определять поправки гиро- и магнитных компасов, с использованием средств морской астрономии и наземных ориентиров, и учитывать такие поправки</p> <p>Системы управления рулем</p> <p>Знание систем управления рулем, эксплуатационных процедур и перехода с ручного на автоматическое управление и обратно. Настройка органов управления для работы в оптимальном режиме</p> <p>Метеорология</p> <p>Умение использовать и расшифровывать информацию, получаемую от судовых метеорологических приборов</p> <p>Знание характеристик различных систем погоды, порядка передачи сообщений и систем записи</p> <p>Умение использовать имеющуюся метеорологическую информацию</p>		<p>Проверка работы и испытание навигационных систем соответствуют рекомендациям изготовителя и хорошей морской практике</p> <p>Поправки гиро- и магнитных компасов определяются и правильно применяются к курсам и пеленгам</p> <p>Выбранный способ управления рулем является наиболее подходящим для преобладающих метеорологических условий моря и суполого, а также предопределяемых маневров</p> <p>Метеорологические измерения и наблюдения точны и соответствуют переходу</p> <p>Метеорологическая информация правильно истолковывается и применяется</p>

Таблица А-II/1
Стр. 2 из 10

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Несение безопасной ходовой навигационной вахты	<p>Несение вахты</p> <p>Глубокое знание содержания, применения и целей Международных правил предупреждения столкновения судов в море</p> <p>Глубокое знание основных принципов несения ходовой навигационной вахты</p> <p>Глубокое знание методов, обеспечивающих эффективность работы вахтенного персонала на ходовой мостике</p> <p>Использование путей движения в соответствии с Общими положениями об установлении путей движения судов</p>	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо .4 одобренная подготовка с использованием лабораторного оборудования 	<p>Несение, передача и уход с вахты соответствуют принятым принципам и процедурам</p> <p>Постоянно ведется надлежащее наблюдение такни образом, который соответствует принятым принципам и процедурам</p> <p>Огни, знаки и звуковые сигналы соответствуют требованиям, содержащимся в Международных правилах предупреждения столкновения судов в море, и правильно опознаются</p> <p>Частота и полнота наблюдений за судопотоком, судном и окружающей средой соответствуют принятым принципам и процедурам</p> <p>Надлежащим образом фиксируются действия, имеющие отношение к плаванью судна</p> <p>Ответственность за безопасность плаваня всегда четко определяется, включая периоды, когда капитан находится на мостике и когда осуществляется лодманская проводка</p>

Таблица А-II/1
Стр. 3 из 10

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Использование радиолокатора и САРП для обеспечения безопасности плавания</p> <p>ПРИМЕЧАНИЕ. Подготовка по использованию САРП и оценка компетентности в этом вопросе не требуется для тех, кто работает исключительно на судах, не оснащенных САРП.</p> <p>Это ограничение должно быть отложено в подтверждении, выданном соответствующему морскому.</p>	<p>Судоводение с использованием радиолокатора</p> <p>Знание принципов радиолокации и средств автоматической радиолокационной прокладки (САРП)</p> <p>Умение пользоваться радиолокатором и расшифровывать и анализировать полученную информацию, включая следующее:</p> <p>Работа, включая следующее:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 факторы, влияющие на работу и точность .2 настройку индикаторов и обеспечение их работы .3 обнаружение неправильных показаний, ложных экосигналов, засветки от моря и т.д., радиолокационные маяки-ответчики и транспондеры, используемые при поиске и спасании <p>Использование, включая следующее:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 дальность и пеленг; курс и скорость других судов; время и дистанция кратчайшего сближения с судами, следующими пересекаясь и встречными курсами или обгоняющими .2 опознавание критических экосигналов; обнаружение изменений курса и скорости других судов; влияние изменений курса и/или скорости своего судна .3 применение Международных правил предотвращения столкновений судов в море 	<p>Оценка результатов опробенной подготовки на радиолокационном тренажере и тренажере САРП, а также опыта работы</p>	<p>Информация, полученная от радиолокатора и САРП, правильно расшифровывается и анализируется, принимая во внимание ограничения оборудования и преобладающие обстоятельства и условия</p> <p>Действия, предпринятые для избежания чрезмерного сближения или столкновения с другими судами, соответствуют Международным правилам предотвращения столкновений судов в море</p> <p>Решения по изменению курса и/или скорости своевременны и соответствуют принятой практике мореплавания</p> <p>Изменения курса и скорости судна способствуют обеспечению безопасности плавания</p> <p>Связь четкая, точная и постоянно подтверждается согласно хорошей морской практике</p> <p>Сигналы при маневрировании даются в надлежащее время и соответствуют Международным правилам предотвращения столкновений судов в море</p>

Таблица А-II/1
Стр. 4 из 10

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Использование радиолокатора и САРП для обеспечения безопасности плавания (продолжение)</p> <p>ПРИМЕЧАНИЕ. Подготовка по использованию САРП и оценка компетентности в этом вопросе не требуются для тех, кто работает исключительно на судах, не оснащенных САРП. Это ограничение должно быть отражено в подтверждении, выданном соответствующему моряку.</p>	<p>.4 технику радиолокационной прокладки и концепции относительного и истинного движений</p> <p>.5 параллельную индексацию</p> <p>Основные типы САРП, их характеристики отображения, эксплуатационные требования и опасность чрезмерного доверия САРП</p> <p>Умение пользоваться САРП и расшифровывать и анализировать полученную информацию, включая:</p> <p>.1 работу системы и ее точность, возможности слежения и ограничения, а также задержки, связанные с обработкой данных</p> <p>.2 использование эксплуатационных предложений и проверок системы</p> <p>.3 методы захвата цели и их ограничения</p> <p>.4 истинные и относительные векторы, графическое представление информации о цели и опасных районах</p> <p>.5 получение и анализ информации, критических эхосигналов, запретных районов и ингибитий маневров</p>		

Таблица А-II/1
Стр. 5 из 10

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Действия при авариях</p>	<p>Действия в аварийной ситуации</p> <p>Меры предосторожности для защиты и безопасности пассажиров в аварийных ситуациях</p> <p>Первоначальные действия после столкновения или посадки на мель; первоначальная оценка повреждений и борьба за живучесть</p> <p>Правильное понимание процедур, которые необходимо выполнять при спасении людей на море, при оказании помощи терпящему бедствие судну; при аварии, произошедшей в порту</p>	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 одобренный опыт работы 2 одобренный опыт подготовки на учебном судне 3 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо 4 практическая подготовка 	<p>Вид и масштабы аварии быстро определяются</p> <p>Первоначальные действия и, если это имело место, маневры судна соответствуют планам действий в чрезвычайных ситуациях и соответствуют срочности ситуации и характеру аварии</p>
<p>Действия при получении сигнала бедствия на море</p>	<p>Поиск и спасание</p> <p>Знание содержания Руководства ИМО для торговых судов по поиску и спасанию (МЕРСАР)</p>	<p>Экзамен и оценка результатов практического инструктажа или одобренной подготовки на тренажере, где это применимо</p>	<p>Сигнал бедствия или сообщение об аварии немедленно узнаются</p> <p>Планы действий в чрезвычайных ситуациях и инструкции, содержащиеся в постоянно действующих распоряжениях, применяются и соблюдаются</p>
<p>Использование Стандартного морского навигационного словаря-разговорника, замечаний Стандартным морским разговорником ИМО, и использование английского языка в письменной и устной форме</p>	<p>Английский язык</p> <p>Достаточное знание английского языка, позволяющее лицу командного состава пользоваться картами и другими навигационными пособиями, понимать метеорологическую информацию и сообщения относительно безопасности и эксплуатации судна, поддерживать связь с другими судами и береговыми станциями, а также выполнять обязанности лица командного состава в многоязычном экипаже, включая способность использовать и понимать Стандартный морской навигационный словарь-разговорник, замененный Стандартным морским разговорником ИМО</p>	<p>Экзамен и оценка результатов практического инструктажа</p>	<p>Навигационные пособия и сообщения на английском языке, относящиеся к безопасности судна, правильно понимаются или составляются</p> <p>Связь является четкой и хорошо понимаемой</p>

Таблица A-II/1
Стр. 6 из 10

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Передача и получение информации посредством визуальных сигналов</p>	<p>Визуальные сигналы</p> <p>Способность передавать и принимать световые сигналы с помощью азбуки Морзе</p> <p>Способность пользоваться Международным сводом сигналов</p>	<p>Оценка результатов практического инструктажа</p>	<p>Связь в пределах ответственности опе- ратора постоянно осуществляется успешно</p>
<p>Маневрирование судна</p>	<p>Маневрирование и управление судном</p> <p>Знание:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 влияния водозащиты, осадки, дифференца, скорости и запаса воды под килем на диаметр циркуляции и тормозной путь .2 влияния ветра и течения на управление судном .3 маневров и процедур при спасании человека за бортом .4 влияния эффекта проседания, влияния мелководья и т.п. .5 наллемаших процедур постановки на якорь и швартовки 	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо .4 одобренная подготовка на управленческой модели судна, если она использовалась 	<p>Безопасные пределы эксплуатации судовой двигательной установки, рулевых и энергетических систем не превышаются при нормальных маневрах</p> <p>Изменения курса и скорости судна способствуют обеспечению безопасности плавания</p>

Таблица А-II/1
Стр. 7 из 10

Функция: Обработка и размещение грузов на уровне эксплуатации

Сфера КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ, ПЕМОЧСТВА И КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Наблюдение за погрузкой, размещением, креплением и выгрузкой грузов, а также обработкой с ними во время рейса	Обработка и размещение грузов Обработка, размещение и крепление грузов Знание влияния груза, включая тяжеловесные грузы, на мореходность и остойчивость судна Знание безопасной обработки, размещения и крепления грузов, включая опасные и вредные грузы, и их влияния на безопасность человеческой жизни и судна	Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм: .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо	Грузовые операции выполняются в соответствии с грузовым планом или другими документами и установленными правилами/нормами безопасности, инструкциями по эксплуатации оборудования и судовой ограничительными по размещению груза Обработка опасных и вредных грузов соответствует международным правилам и признанным стандартам, а также кодексам безопасной практики

Функция: Управление операциями судна и работа о людях на судне на уровне эксплуатации

Обеспечение выполнения требований по предотвращению загрязнения	Предотвращение загрязнения морской среды и меры по борьбе с загрязнением Знание мер предосторожности, которые необходимо принимать для предотвращения загрязнения морской среды Меры по борьбе с загрязнением и все связанное с этим оборудование	Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм: .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне	Процедуры наблюдения за судовой операцией и обеспечения выполнения требований Конвенции МАРПОП полностью соблюдаются МТСС
---	---	--	---

Таблица А-II/1
Стр. 8 из 10

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Поддержание судна в мореходном состоянии</p>	<p>Остойчивость судна</p> <p>Рабочее знание и применение информации об устойчивости, посадке и напряжениях, диаграмм и устройств для расчета напряжений в корпусе</p> <p>Понимание основных действий, которые должны предприниматься в случае частичной потери плавучести в неповрежденном состоянии</p> <p>Понимание основ водопроницаемости</p> <p>Конструкция судна</p> <p>Общее знание основных конструктивных элементов судна и правильных названий их различных частей</p>	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо .4 одобренная подготовка с использованием лабораторного оборудования 	<p>Остойчивость судна соответствует критериям ИМО по устойчивости в неповрежденном состоянии для всех условий загрузки судна</p> <p>Действия по обеспечению и поддержанию водопроницаемости судна соответствуют принятой практике</p>
<p>Предотвращение пожара и борьба с пожарами на судах</p>	<p>Противопожарная безопасность и средства пожаротушения</p> <p>Знание мер противопожарной безопасности</p> <p>Умение организовывать учения по борьбе с пожаром</p> <p>Знание видов и химической природы возгорания</p> <p>Знание систем пожаротушения</p> <p>Знание действий, которые должны предприниматься в случае пожара, включая пожары в топливных системах</p>	<p>Оценка результатов одобренной противопожарной подготовки и опыта, как указано в разделе A-VI/3</p>	<p>Вид и масштабы проблемы быстро определяются, и первоначальные действия соответствуют судовым инструкциям и планам действий в чрезвычайных ситуациях</p> <p>Процедуры эвакуации, аварийного выключения и изоляции соответствуют характеру аварии и быстро осуществляются</p> <p>Очерочность действий, уровни и время подачи сообщений и информирования персонала на судне соответствуют характеру аварии и отражают срочность проблемы</p>

Таблица A-II/1
Стр. 9 из 10

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Использование спасательных средств	<p>Спасание людей</p> <p>Умение организовывать учения по оставлению судна и умение обращаться со спасательными шлюпками, спасательными плотами и дежурными шлюпками, их спусковыми устройствами и приспособлениями, а также с их оборудованием, включая радиоборудование спасательных средств, спутниковые АРБ, транспондеры, используемые при поиске и спасании, гидролокосты и теплозащитные средства</p> <p>Знание способов выживания в море</p>	Оценка результатов одобренной подготовки и опыта, как указано в пунктах 1-4 раздела A-VI/2	Действия при оставлении судна и способы выживания соответствуют преобладающим обстоятельствам и условиям и отвечают принятой практике и требованиям в области безопасности
Применение средств первой медицинской помощи на судах	<p>Медицинская помощь</p> <p>Практическое применение медицинских руководств и медицинских консультаций, передаваемых по радио, включая умение принимать на их основе эффективные меры при несчастных случаях или заболеваниях, типичных для судовых условий</p>	Оценка результатов одобренной подготовки, как указано в пунктах 1-3 раздела A-VI/4	Выявление возможных причины, характера и степени тяжести травм или заболеваний произойдет быстро и лечение сводит к минимуму непосредственную угрозу жизни
Наблюдение за соблюдением требований законодательства	Начальное рабочее знание соответствующих конвенций ИМО, касающихся охраны человеческой жизни на море и защиты морской среды	Оценка результатов экзамена или одобренной подготовки	Требования законодательства относительно охраны человеческой жизни на море и защиты морской среды правильно определяются

Таблица A-II/1
Стр. 10 из 10

Раздел А-II/2

Обязательные минимальные требования для дипломирования капитанов и старших помощников капитана судов валовой вместимостью 500 или более

Стандарт компетентности

1 Каждый кандидат на получение диплома капитана или старшего помощника капитана судов валовой вместимостью 500 или более должен продемонстрировать компетентность, позволяющую ему принять на себя на уровне управления задачи, обязанности и ответственность, перечисленные в колонке 1 таблицы А-II/2.

2 Минимальные знание, понимание и профессиональные навыки, требуемые для дипломирования, перечислены в колонке 2 таблицы А-II/2. Этот перечень включает, расширяет и углубляет вопросы, перечисленные в колонке 2 таблицы А-II/1 для вахтенных помощников капитана.

3 Принимая во внимание тот факт, что ответственность за безопасность судна, его пассажиров, экипажа и груза, а также защиту морской среды от загрязнения с судна в конечном счете несет капитан и что старший помощник капитана должен быть постоянно готов принять на себя эту ответственность, оценка по этим вопросам должна выявить способность кандидатов усвоить всю доступную информацию, влияющую на обеспечение безопасности судна, его пассажиров, экипажа и груза или защиту морской среды.

4 Уровень знаний по вопросам, перечисленным в колонке 2 таблицы А-II/2, должен быть достаточным для того, чтобы кандидат мог работать в должности капитана или старшего помощника капитана.

5 Уровень теоретических знаний, понимания и профессиональных навыков, требуемый согласно различным разделам в колонке 2 таблицы А-II/2, может изменяться в зависимости от того, должен ли диплом быть действителен для судов валовой вместимостью 3 000 или более или для судов валовой вместимостью от 500 до 3 000.

6 Подготовка и опыт, требующиеся для достижения необходимого уровня теоретических знаний, понимания и профессиональных навыков, должны принимать во внимание соответствующие требования настоящей части и руководство, приведенное в части В настоящего Кодекса.

7 Каждый кандидат на получение диплома должен представить доказательство того, что он достиг требуемого стандарта компетентности, в соответствии с методами демонстрации компетентности и критериями для оценки компетентности, приведенными в колонках 3 и 4 таблицы А-II/2.

Прибрежное плавание

8 Администрация может выдавать ограниченный диплом для работы на судах, совершающих исключительно прибрежное плавание, и для выдачи такого диплома может исключать те вопросы, которые не применимы в отношении такого плавания или таких судов, принимая во внимание безопасность всех судов, которые могут плавать в тех же водах.

Таблица А-II/2

Спецификация минимального стандарта компетентности для капитанов и старших помощников капитана судов валовой вместимостью 500 или более

Функция: Судовождение на уровне управления

Колонка 1 СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	Колонка 2 ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	Колонка 3 МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	Колонка 4 КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Планирование рейса и судовождение	<p>Планирование рейса и судовождение в любых условиях с применением подходящих методов прокладки океанских путей, принимаемая во внимание, например:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 стесненные воды .2 метеорологические условия .3 льды .4 ограниченную видимость .5 системы разделения движения .6 районы с сильными приливами <p>Движение в соответствии с Общими положениями об установлении путей движения судов</p> <p>Передача сообщений в соответствии с Общими положениями о системах судовых сообщений</p>	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо .3 одобренная подготовка с использованием лабораторного оборудования <p>с использованием: каталогов карт, карт, навигационных пособий и характеристик судна</p>	<p>Оборудование, карты и навигационные пособия, требуемые для рейса, подобраны и соответствуют безопасности осуществления рейса</p> <p>Основой для выбора маршрута являются факты и статистические данные, полученные из соответствующих источников и изданий</p> <p>Расчеты местоположения, курсов, расстояний и времени выполнены правильно в соответствии с принятыми требованиями к точности навигационного оборудования</p> <p>Все потенциальные навигационные опасности точно определяются</p>

Таблица А-II/2
Стр. 1 из 17

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Определение местоположения и точность определения местоположения различными способами</p>	<p>Определение местоположения во всех условиях:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1. астрономическими методами .2. с использованием береговых ориентиров, включая умение использовать надлежашие карты, названия мореплавателей и другие пособия для оценки точности определения местоположения .3. с использованием современных радионавигационных средств, обршая особое внимание на знание принципов их работы, ограничений, источников ошибок, на умение обнаруживать неправильные показания и владение методами коррекции для получения точного определения местоположения 	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1. одобренный опыт работы .2. одобренная подготовка на тренажере, где это применимо .3. одобренная подготовка с использованием лабораторного оборудования <p>с использованием:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1. карт, морских сборников, плашето, хронометра, секстана и калькулятора .2. карт, навигационных пособий и приборов (азимутального зеркала, секстана, лага, эхолота, компаса) и инструкций изготовителя .3. радиолокатора, систем "Декка" и "Лоран", спутниковых навигационных систем и надлежаших навигационных карт и пособий 	<p>Главный метод, использованный для определения местоположения судна, является наиболее подходящим для преобладающих обстоятельств и условий</p> <p>Определение местоположения, полученное с помощью астрономических методов, находится в пределах допустимых уровней точности</p> <p>Определение местоположения, полученное с помощью наземных ориентиров, находится в пределах допустимых уровней точности</p> <p>Точность определения местоположения надлежашим образом оценена</p> <p>Определение местоположения с помощью радионавигационных средств находится в пределах требований к точности используемых систем. Возможные ошибки, влияющие на точность определения местоположения, устанавливаются, а методы сведения к минимуму влияния ошибок системы на определение местоположения надлежашим образом применяются</p>

Таблица A-II/2
Стр. 2 из 17

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Определение и учет поправок компаса</p>	<p>Умение определять и учитывать поправки гиро- и магнитных компасов</p> <p>Знание принципов работы гиро- и магнитных компасов</p> <p>Понимание систем, контролируемых основных приборов гирокомпаса, и знание принципов действия и обслуживания основных типов гирокомпасов</p>	<p>Указан и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо .3 одобренная подготовка с использованием лабораторного оборудования <p>с использованием:</p> <p>астрономических методов, пленгов береговых ориентиров и сравнения между гиро- и магнитными компасами</p>	<p>Методы и частота определения поправок гиро- и магнитных компасов обеспечивают точность информации</p>

Таблица А-II/2
Стр. 3 из 17

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Координация поисково-спасательных операций	Глубокое знание и умение применять процедуры, содержащиеся в Руководстве ИМО для торговых судов по поиску и спасанию (MERSAR)	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо .3 одобренная подготовка с использованием лабораторного оборудования <p>С использованием:</p> <ul style="list-style-type: none"> подходящих пособий, карт, метеорологических данных, характеристик во-влекенных в операцию судов, оборудования радиосвязи и других доступных средств, а также одной или нескольких из следующих форм: <ul style="list-style-type: none"> .1 одобренный курс подготовки по поиску и спасанию .2 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо .3 одобренная подготовка с использованием лабораторного оборудования 	<p>План координации поисково-спасательных операций соответствует международным руководствам и требованиям</p> <p>Радиосвязь устанавливается и правильные процедуры радиосвязи соблюдаются на всех стадиях поисково-спасательных операций</p>

Таблица А-II/2
Стр. 4 из 17

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Организация и процедура несения вахты</p>	<p>Глубокое знание содержания, применения и целей Международных правил предупреждения столкновений Судов в море</p> <p>Глубокое знание содержания, применения и целей основных принципов несения ходовой навигационной вахты. Методы, обеспечивающие эффективность работы вахтенного персонала на ходовом мостике</p>	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо 	<p>Организация и процедура несения вахты установлены и поддерживаются в соответствии с международными правилами и руководящими таким образом, что обеспечиваются безопасность плавания, защита морской среды и безопасность судна и людей на борту</p>

Таблица А-II/2
Стр. 5 из 17

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Обеспечение безопасного плавания путем использования радиолокатора и САРП, а также современных навигационных систем, облегчающих процесс принятия решения</p> <p>ПРИМЕЧАНИЕ. Подготовка по использованию САРП и оценка компетентности в этом процессе не требуются для тех, кто работает исключительно на судах, не оснащенных САРП. Это отграничение должно быть отражено в подтверждении, выдаваемом соответствующему моряку.</p>	<p>Знание потребностей систем и глубокое знание эксплуатационных аспектов современных навигационных систем, включая радиолокаторы и САРП</p> <p>Техника судовождения при отсутствии видности</p> <p>Оценка навигационной информации, получаемой из всех источников, включая радиолокатор и САРП, с целью принятия решений и выполнения команд для избежания столкновения и для управления безопасным плаванием судна</p> <p>Взаимосвязь и оптимальное использование всех навигационных данных, имеющихся для осуществления плавания</p>	<p>Оценка результатов одобренной подготовки на радиолокационном тренажере и тренажере САРП</p>	<p>Информация, полученная от радиолокатора и САРП, правильно расшифровывается и анализируется, принята во внимание ограничения оборудования и предоставляемые обстоятельства и условия</p> <p>Действия, предпринимаемые для избежания чрезвычайного сближения или столкновения с другим судном, соответствуют Международным правилам предупреждения столкновения судов в море</p>

Таблица А-II/2
Стр. 6 из 17

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Прогноз погоды и океанографических условий	<p>Способность понимать и читать синоптическую карту и прогнозировать погоду в районе плавания с учетом местных метеословий и метеорологической информации, полученной по факсимильной связи</p> <p>Знание характеристик различных систем погоды, включая тропические циклоны и умение избегать их центра и опасных четвертей</p> <p>Знание океанических течений</p> <p>Умение рассчитывать элементы приливов</p> <p>Использование всех соответствующих навигационных пособий по приливам и течениям</p>	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <p>.1 олобренный опыт работы</p> <p>.2 одобренная подготовка с использованием лабораторного оборудования</p>	<p>Прогнозы погоды на определенный период основаны на всей доступной информации</p> <p>Действия, предпринятые для обеспечения безопасности плавания, сводят к минимуму угрозу безопасности судна</p> <p>Основной для предполагаемых действий являются статистические данные и наблюдения за фактическими погодными условиями</p>

Таблица А-II/2
Стр. 7 из 17

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Действия при авариях, возникающих во время плавания</p>	<p>Меры предосторожности при намеренной посадке судна на мель</p> <p>Действия, которые должны предприниматься, если посадка на мель неизбежна, и после посадки на мель</p> <p>Снятие судна с мели с посторонней помощью и своими силами</p> <p>Действия, которые должны предприниматься, если столкновение неизбежно, после столкновения или при нарушении водонепроницаемости корпуса, произошедшем по какой-либо причине</p> <p>Оценка борьбы за живучесть</p> <p>Аварийное управление рулем</p> <p>Устройства аварийной буксировки и процедуры буксировки</p>	<p>Экзамен и оценка результатов практического инструктажа, опыта работы и практических учений по действиям в аварийных ситуациях</p>	<p>Вид и масштабы любой проблемы быстро определяются, решения и действия сводят к минимуму влияние любой несправности судовых систем</p> <p>Связь осуществляется эффективно и соответствует установленным процедурам</p> <p>Решения и действия максимально способствуют безопасности людей на борту</p>

Таблица А-II/2
Стр. 8 из 17

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Маневрирование и управление судном в любых условиях	<p>Маневрирование и управление судном в любых условиях, включая:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 маневрирование при приближении к лодочной станции и посадке или высадке пассажиров с учетом погоды, состояния прилива, вывета и торжозного пути .2 управление судном при плавании в реках, эстуариях и стесненных водах с учетом влияния течения, ветра и стесненных вод на управляемость .3 использование техники поворота с постоянной угловой скоростью .4 маневрирование на мелководье, включая уменьшение запаса воды под килем из-за эффекта проседания, бортовой и килевой качки .5 взаимодействие между проходами судна, а также взаимодействие собственными силами с близлежащими берегами (качальный эффект) .6 швартовку и отшвартовку при различных ветрах, приливах и течениях с использованием буксиров и без них .7 взаимодействие судна и буксира .8 использование двигательной установки и систем маневрирования 	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо .3 одобренная подготовка на управленной модели судна, если она использовалась 	<p>Все решения относительно швартовки и постановки на якорь основаны на надлежащей оценке маневренных характеристик судна и его двигательной установки, а также сил, которые, как ожидается, будут действовать во время стоянки у причала или на якоре</p> <p>На холу судна производится полная оценка возможного влияния мелководья и стесненных вод, льда, откелен, условий прилива, проходящих судов и попутной волны своего судна, так что судно может безопасно управляться при различных условиях загрузки и погоды</p>

Таблица A-II/2
Стр. 9 из 17

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕКОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Маневрирование и управление Судном в любых условиях (продолжение)	<p>.9 выбор якорной стоянки; постановку на один или два якоря на стесненной якорной стоянке и факторы, влияющие на выбор необходимой длины якорной цепи</p> <p>.10 ситуация "якорь не держит", очистку якоря</p> <p>.11 постановку в сухой док поврежденного и неповрежденного судна</p> <p>.12 управление Судном в штормовых условиях, включая оказание помощи терпящему бедствие Судну или летательному аппарату; буксировку; средства удержания неуправляемого Судна в безопасном положении относительно волны и уменьшения дрейфа, а также использование мачла</p> <p>.13 меры предосторожности при маневрировании с целью спуска дежурных шлюпок или спасательных шлюпок и плотов в штормовую погоду</p> <p>.14 способы приема оставшихся в живых людей на борт Судна с дежурных шлюпок и спасательных шлюпок и плотов</p> <p>.15 умение определять маневренные характеристики обычных типов Судов и их выкатных устройств, обладая особым вниманием на тормозные пути и диаметр циркуляции при различных осадках и скоростях</p>		

Таблица А-II/2
Стр. 10 из 17

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Маневрирование и управление судном в любых условиях (проползание)	<p>.16 важность плавания с уменьшенной скоростью для избежания повреждений, причиняемых попутной волной своего судна</p> <p>.17 практические меры, принимаемые при плавании во льдах или вблизи льда, или в условиях обледенения судна</p> <p>.18 пользование системами разделения движения и системами управления движением судов и маневрирование при плавании в них или вблизи них</p>		
Эксплуатация систем дистанционного управления двигательной установкой и системami и службами машинного отделения	<p>Принципы работы судовых силовых установок</p> <p>Судовые вспомогательные механизмы</p> <p>Общее знание морских технических терминов</p>	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <p>.1 одобренный опыт работы</p> <p>.2 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо</p>	<p>Силовая установка, вспомогательные механизмы и оборудование постоянно эксплуатируются в соответствии с техническими спецификациями и в безопасных пределах</p>

Таблица A-II/2
Стр. 11 из 17

Функция: Обработка и размещение грузов на уровне управления

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕКОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Планирование и обеспечение безопасной погрузки, размещения, крепления грузов, а также обращения с ними во время рейса и выгрузки</p>	<p>Знание и умение применять соответствующие международные правила, кодексы и стандарты, касающиеся безопасной обработки, размещения, крепления и транспортировки грузов</p> <p>Знание влияния груза и грузовых операций на посадку и остойчивость</p> <p>Использование диаграмм остойчивости и дифферента и устройств для расчета напряжений в корпусе, включая автоматическое оборудование, используемое базу данных, и знание правил погрузки грузов и балластировки для того, чтобы удерживать напряжения в корпусе в приемлемых пределах</p> <p>Размещение и крепление грузов на судах, включая судовые грузовые устройства и оборудование для крепления груза</p> <p>Погрузочно-разгрузочные операции, обрамная особое внимание на транспортировку грузов, указанных в Кодексе безопасной практики размещения и крепления грузов</p> <p>Общее знание танкеров и операций на танкерах</p>	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо <p>с использованием: информации об остойчивости, посадке и напряжениях, диаграмм и устройств для расчета напряжений в корпусе</p>	<p>Частота и полнота наблюдений за состоянием груза соответствуют его характеру и преобладающим условиям</p> <p>Непрямые или непрямые изменения в состоянии или спецификации груза быстро определяются и немедленно принимаются меры по исправлению положения, направленные на обеспечение безопасности судна и людей на борту</p> <p>Грузовые операции планируются и выполняются в соответствии с установленными процедурами и требованиями законодательства</p> <p>Грузы размещены и закреплены таким образом, что остойчивость и напряжения в корпусе постоянно остаются в безопасных пределах в течение рейса</p>

Таблица А-II/2
Стр. 12 из 17

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Перевозка опасных грузов	<p>Международные правила, стандарты, кодексы и рекомендации по перевозке опасных грузов, включая Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ) и Кодекс безопасной практики перевозки навалочных грузов (Кодекс НУ)</p> <p>Перевозка опасных и вредных грузов; меры предосторожности во время погрузки и выгрузки и обращение с грузами во время рейса</p>	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо .3 одобренная специальная подготовка 	<p>План распределения груза основан на надежной информации и соответствует установленным руководствам и требованиям законодательства</p> <p>Информация об опасностях и специальных требованиях записывается по форме, позволяющей быстро обнаружить нужную запись в случае инцидента</p>

Таблица А-II/2
Стр. 13 из 17

Функция: Управление операциями судна и забота о людях на судне на уровне управления

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ПЕХОТСТРАНИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Контроль за посадкой, устойчивостью и напряжениями в корпусе в порту	Понимание основных принципов устройства судна, теории и факторов, влияющих на посадку и устойчивость, а также мер, необходимых для обеспечения безопасной посадки и устойчивости Знание влияния повреждения и последующего затопления какого-либо отсека на посадку и устойчивость судна, а также контрмер, подлежащих принятию Знание рекомендаций ИМО, касающихся устойчивости судна	Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм: .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо	Остойчивость и напряжения в корпусе постоянно остаются в безопасных пределах
Наблюдение и контроль за выполнением требований законодательства и мер по обеспечению охраны человеческой жизни на море и защиты морской среды	Знание норм международного морского права, содержащихся в международных соглашениях и конвенциях Особое внимание должно быть уделено следующим вопросам: .1 свидетельства и другие документы, наличие которых на судах требуется международными конвенциями; порядок их получения и срок действия	Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм: .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо	Процедуры наблюдения за операциями и техническим обслуживанием соответствуют требованиям законодательства Потенциальное несоответствие быстро и в полной мере обнаруживается Планируемые возобновления и продления срока действия свидетельства обеспечивают их постоянную действительность в отношении подлежащих освидетельствованию объектов и оборудования

Таблица A-II/2
Стр. 14 из 17

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Наблюдение и контроль за выполнением требований законодательства и мер по обеспечению охраны человеческой жизни на море и защиты морской среды (продолжение)	<p>.2 обязанности, вытекающие из соответствующих требований Международной конвенции о грузовой марке</p> <p>.3 обязанности, вытекающие из соответствующих требований Международной конвенции по охране человеческой жизни на море</p> <p>.4 обязанности, вытекающие из Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов</p> <p>.5 морские санитарные декларации и требования Международных санитарных правил</p> <p>.6 обязанности, вытекающие из международных документов, касающихся безопасности судна, пассажиров, экипажа и груза</p> <p>.7 методы и средства предотвращения загрязнения морской среды с судов</p> <p>.8 национальное законодательство по осуществлению международных соглашений и конвенции</p>		

Таблица А-II/2
Стр. 15 из 17

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Обеспечение безопасности членов экипажа судна и пассажиров и экслуатационного состояния спасательных средств и устройств, противопожарной системы и других систем безопасности	<p>Глубокое знание правил, касающихся спасательных средств (международная конвенция по охране человеческой жизни на море)</p> <p>Организация учений по борьбе с пожаром и оставлению судна</p> <p>Поддержание в эксплуатационном состоянии спасательных средств и устройств, противопожарной системы и других систем безопасности</p> <p>Действия, которые необходимо предпринимать для защиты и охраны всех лиц на судне в случае аварии</p> <p>Действия по локализации последствий повреждения и спасанию судна после пожара, взрыва, столкновения или посадки на мель</p>	<p>Экзамен и оценка результатов практического инструктажа, одобренной подготовки во время работы и опыта</p>	<p>Процедуры наблюдения за системами обнаружения пожара и безопасности обеспечения быстрого обнаружения всех аварийных сигналов и принятие мер в соответствии с установленными действиями при авариях</p>
Разработка планов действий в аварийных ситуациях и слек по борьбе за живучесть судна, а также действия в аварийных ситуациях	<p>Подготовка планов действий в чрезвычайных ситуациях для предпринятия действий в случае аварии</p> <p>Конструкция судна, включая средства борьбы за живучесть</p> <p>Методы и средства предотвращения, обнаружения и тушения пожара</p> <p>Функции и использование спасательных средств</p>	<p>Экзамен и оценка результатов одобренной подготовки во время работы и опыта</p>	<p>Действия при авариях соответствуют установленным планам действий в аварийных ситуациях</p>
Организация и руководство экипажем	<p>Умение руководить личным составом, организовывать его работу и подготовку на судне</p> <p>Знание относящихся к этому вопросу международных морских конвенций и рекомендаций, а также национального законодательства</p>	<p>Экзамен и оценка результатов одобренной подготовки во время работы и опыта</p>	<p>Обязанности членов экипажа устанавливаются и они информируются о требованиях к их работе и поведению с учетом индивидуального подхода к каждому человеку</p> <p>Цели и проведение подготовки основаны на оценке фактической компетентности и способностей, а также эксплуатационных требований</p>

Таблица А-II/2
Стр. 16 из 17

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Организация и руководство оказанием медицинской помощи на судне</p>	<p>Должное умение применять на практике следующие следующие пособия:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 Международного медицинского руководства для судов или соответствующих национальных Пособий .2 медицинского раздела Международного свода сигналов .3 Руководства по оказанию первой медицинской помощи при несчастных случаях, связанных с перевозкой опасных грузов 	<p>Экзамен и оценка результатов образовательной подготовки</p>	<p>При принятии мер и выполнении процедур правильно применяются и полностью используются имеющиеся рекомендации</p>

Таблица A-II/2
Стр. 17 из 17

Раздел А-II/3

Обязательные минимальные требования для дипломирования вахтенных помощников капитана и капитанов судов валовой вместимостью менее 500, занятых в прибрежном плавании

Вахтенный помощник капитана

Стандарт компетентности

1 Каждый кандидат на получение диплома должен:

- .1 продемонстрировать компетентность, позволяющую ему принять на себя на уровне эксплуатации задачи, обязанности и ответственность, перечисленные в колонке 1 таблицы А-II/3;
- .2 иметь по меньшей мере надлежащий диплом для выполнения функций по УКВ радиосвязи в соответствии с требованиями Регламента радиосвязи; и
- .3 если он назначен ответственным за радиосвязь во время бедствия, иметь надлежащий диплом, выданный или признаваемый согласно положениям Регламента радиосвязи.

2 Минимальные знания, понимание и профессиональные навыки, требуемые для дипломирования, перечислены в колонке 2 таблицы А-II/3.

3 Уровень знаний по вопросам, перечисленным в колонке 2 таблицы А-II/3, должен быть достаточным для того, чтобы кандидат мог работать в должности вахтенного помощника капитана.

4 Подготовка и опыт, требуемые для достижения необходимого уровня теоретических знаний, понимания и профессиональных навыков, должны основываться на разделе А-VIII/2, часть 3-1 - Принципы несения ходовой навигационной вахты, и принимать во внимание соответствующие требования настоящей части и руководство, приведенное в части В настоящего Кодекса.

5 Каждый кандидат на получение диплома должен представить доказательство того, что он достиг требуемого стандарта компетентности в соответствии с методами демонстрации компетентности и критериями для оценки компетентности, приведенными в колонках 3 и 4 таблицы А-II/3.

Специальная подготовка

6 Каждый кандидат на получение диплома вахтенного помощника капитана судов валовой вместимостью менее 500, занятых в прибрежном плавании, от которого в соответствии с пунктом 4.2.1 правила II/3 требуется пройти специальную подготовку, должен пройти одобренную программу подготовки на судне, которая:

- .1 обеспечивает, что в течение требуемого стажа работы на судне кандидат получает систематическую практическую подготовку и опыт по выполнению задач, обязанностей и несению ответственности вахтенного помощника капитана, принимая во внимание руководство, приведенное в разделе В-II/1 настоящего Кодекса;
- .2 осуществляется под непосредственным руководством и наблюдением квалифицированных лиц командного состава судов, на которых кандидат проходит одобренный стаж работы; и

- .3 надлежащим образом заносится в книжку регистрации подготовки или подобный документ.

Капитан

7 Каждый кандидат на получение диплома капитана судов валовой вместимостью менее 500, занятых в прибрежном плавании, должен отвечать изложенным выше требованиям, предъявляемым к вахтенному помощнику капитана, и, кроме того, представить доказательство знания всех обязанностей такого капитана и способности выполнять их.

Таблица А-II/3

Спецификация минимального стандарта компетентности для вахтенных помощников капитана и капитанов судов валовой вместимостью менее 500, занятых в прибрежном плавании

Функция: Судовождение на уровне эксплуатации

Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4
СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Планирование и осуществление перехода в прибрежном плавании и определение местоположения	Судовождение Умение определять местоположение судна с помощью: .1 береговых ориентиров .2 средств навигационного ограждения, включая маяки, знаки и буи .3 счисления с учетом ветра, приливов, течений и рассчитанной скорости	Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм: .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо .4 одобренная подготовка с использованием лабораторного оборудования с использованием каталогов карт, навигационных пособий, навигационных предпрещений, перелачиваемых по радио, секстана, азимутального зеркала, радионавигационного оборудования, эхолота, компаса	Информация, получаемая с помощью навигационных карт и пособий, является уместной, правильно истолковывается и надлежащим образом применяется Главный метод, использованный для определения местоположения судна, является наиболее подходящим для преобладающих обстоятельств и условий Местоположение определено в пределах приемлемых погрешностей приборов/систем Надлежащая информация, получаемой с помощью главного метода определения местоположения, проверяется через соответствующие промежуточные звенья Расчеты и измерения, относящиеся к навигационной информации, точны

Таблица А-II/3
Стр. 1 из 10

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Планирование и осуществление перехода в прибрежном плавании и определение местоположения (продолжение)</p>	<p>Глубокое знание и умение пользоваться навигационными картами и пособиями, таблицами, таблицами приливов, извещения мореплавателей, навигационные предупреждения, передаваемые по радио, и информация о путях движения судов</p> <p>Передача сообщений в соответствии с Общими положениями о системах судовых сообщений</p> <p>ПРИМЕЧАНИЕ. Данный пункт требуется только для дипломирования капитана</p> <p>Навигационные средства и оборудование</p> <p>Умение безопасно управлять судном и определять его местоположение с помощью всех навигационных средств и оборудования, обычно установленных на соответствующих судах</p>	<p>Оценка результатов одобренной программы на радиолокационном тренажере и тренажере SAR</p>	<p>Выборные карты и пособия имеют самый большой масштаб, подходящий для района плавания, а карты откорректированы в соответствии с последней имеющейся информацией</p> <p>Проверка работы и испытание навигационных систем соответствует рекомендациям изготовителя, хорошей морской практике и резолюциям ДЮ по эксплуатационным требованиям к навигационному оборудованию</p> <p>Расшифровка и анализ информации, полученной от радиолокатора, соответствуют принятой навигационной практике и учитывают ограничения и уровни точности радиолокатора</p> <p>Поправки магнитных компасов определяются и правильно применяются к курсам и пеленгам</p>
<p>Компасы</p> <p>Знание ошибок и поправок магнитных компасов</p> <p>Умение определять поправки компаса с использованием наземных ориентиров и учитывать также поправки</p>			

Таблица A-II/3
Стр. 2 из 10

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Планирование и осуществление перехода в прибрежном плавании и определение местоположения (продолжение)</p>	<p>Авторулевой</p> <p>Знание систем авторулевых и процедур пользования ими; переход с ручного на автоматическое управление и наоборот; настройка органов управления для работы в оптимальном режиме</p> <p>Метеорология</p> <p>Умение использовать и расшифровывать информацию, получаемую от судовых метеорологических приборов</p> <p>Знание характеристик различных систем погоды, порядка передачи сообщений и систем записи</p> <p>Умение использовать имеющуюся метеорологическую информацию</p>		<p>Выбранный способ управления рулемым приводом является наиболее подходящим для преобладающих метеоситуаций, состояния моря и судотока, а также предлогаемых маневров</p> <p>Метеорологические измерения и наблюдения точны и соответствуют переходу</p> <p>Метеорологическая информация оценивается и применяется для обеспечения безопасного перехода судна</p>

Таблица А-II/3
Стр. 3 из 10

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Несение безопасной навигационной вахты	<p>Несение вахты</p> <p>Глубокое знание содержания, применения и целей международных правил предупреждения столкновений судов в море</p> <p>Знание содержания основных принципов несения ходовой навигационной вахты</p> <p>Использование путей движения в соответствии с Общими положениями об установлении путей движения судов</p>	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо .4 одобренная подготовка с использованием лабораторного оборудования 	<p>Несение, передача и уход с вахты соответствуют принятым принципам и процедурам</p> <p>Постоянно ведется надлежащее наблюдение в соответствии с принятыми принципами и процедурами</p> <p>Огни, знаки и звуковые сигналы соответствуют требованиям, содержащимся в Международных правилах предупреждения столкновений судов в море, и правильно опознаются</p> <p>Частота и полнота наблюдений за судопотоком, судном и окружающей средой соответствуют принятым принципам и процедурам</p>

Таблица А-II/3
Стр. 4 из 10

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Несение безопасной навигационной вахты (продолжение)			<p>Действия, предпринимаемые для избежания чрезмерного соприкосновения и столкновения с другими судами, соответствуют международным правилам предупреждения столкновений судов в море</p> <p>Решения по изменению курса и/или скорости своевременны и соответствуют принятой практике мореплавания</p> <p>Надлежащим образом фиксируются действия, имеющие отношение к плаванью судла</p> <p>Ответственность за безопасность плавания всегда четко определяется, включая периоды, когда капитан находится на мостике и когда осуществляется лощманская проводка</p>
Действия при авариях	<p>Действия в аварийной ситуации, включая:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 меры предосторожности для защиты и безопасности пассажиров в аварийных ситуациях .2 первоначальная оценка повреждений и борьба за живучесть .3 действия после столкновения .4 действия после посадки на мель 	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо .4 практический инструктаж 	<p>Вид и масштабы аварии быстро определяются</p> <p>Первоначальные действия и, если это имело место, маневры судна соответствуют планам действий в чрезвычайных ситуациях и соответствуют срочности ситуации и характеру аварии</p>

Таблица А-II/3
Стр. 5 из 10

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Действия при авариях (продолжение)	<p>Кроме того, для дипломирования капитанов следует включать следующий материал:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 аварийное управление рулем .2 меры и устройства для буксировки другого судна и буксировки своего судна .3 спасание людей на море .4 оказание помощи судну, терпящему бедствие .5 правильное понимание процедур, которые необходимо выполнять при аварии, произошедшей в порту 		
Действия при получении сигнала бедствия на море	<p>Поиск и спасание</p> <p>Знание содержания Руководства ИМО для торговых судов по поиску и спасанию (MERSAR)</p>	<p>Экзамен и оценка результатов практического инструктажа или одобренной подготовки на тренажере, где это применимо</p>	<p>Сигнал бедствия или сообщение об аварии немедленно узнаются</p> <p>Планы действий в чрезвычайных ситуациях и инструкции, содержащиеся в постоянно действующих распоряжениях, применяются и соблюдаются</p>

Таблица А-II/3
Стр. 6 из 10

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Маневрирование судна и эксплуатация силовых установок малых судов	Маневрирование и управление судном Знание факторов, влияющих на безопасное маневрирование и управление Эксплуатация силовых установок и вспомогательных механизмов малых судов Надлежащие процедуры постановки на якорь и швартовки	Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм: .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо	Безопасные пределы эксплуатации судовой двигательной установки, рулевых и энергетических систем не превышаются при нормальных маневрах Изменения курса и скорости судна способствуют обеспечению безопасности плавания Силовая установка, вспомогательные механизмы и оборудование постоянно эксплуатируются в соответствии с техническими спецификациями и в безопасных пределах

Функция: Обработка и размещение грузов на уровне эксплуатации

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Наблюдение за погрузкой, размещением, креплением и выгрузкой грузов, а также обращение с ними во время рейса	Обработка, размещение и крепление грузов Знание безопасной обработки, размещения и крепления грузов, включая опасные и вредные грузы, и их влияние на безопасность человеческой жизни и судна Использование Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (МКПОГ)	Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм: .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо	Грузовые операции выполняются в соответствии с грузовым плаком или другими документами и установленными правилами/нормами безопасности, инструкциями по эксплуатации оборудования и судовыми ограничениями по размещению груза Обработка опасных и вредных грузов соответствует международным правилам и признанным стандартам, а также кодексам безопасной практики

Таблица А-II/3
Стр. 7 из 10

Функция: Управление операциями судна и забота о людях на судне на уровне эксплуатации

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Обеспечение выполнения требований по предотвращению загрязнения	<p>Предотвращение загрязнения морской среды и меры по борьбе с загрязнением</p> <p>Знание мер предосторожности, которые необходимо принимать для предотвращения загрязнения морской среды</p> <p>Меры по борьбе с загрязнением и все связанное с этим оборудование</p>	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне 	<p>Процедуры наблюдения за судовыми операциями и обеспечения выполнения требований Конвенции MARPOL полностью соблюдаются</p>
Поддержание судна в мореходном состоянии	<p>Остойчивость судна</p> <p>Рабочее знание и применение информации об остойчивости, посадке и напряжениях, диаграмм и устройств для расчета напряжений в корпусе</p> <p>Понимание основных действий, которые должны предприниматься в случае частичной потери плавучести в неповрежденном состоянии</p> <p>Понимание основ водонепроницаемости</p> <p>Конструкция судна</p> <p>Общее знание основных конструктивных элементов судна и правильных названий их различных частей</p>	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо .4 одобренная подготовка с использованием лабораторного оборудования 	<p>Остойчивость судна соответствует критериям ИМО по остойчивости в неповрежденном состоянии для всех условий загрузки судна</p> <p>Действия по обеспечению и поддержанию водонепроницаемости судна соответствуют принятой практике</p>

Таблица A-II/3
Стр. 8 из 10

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Предотвращение пожаров и борьба с пожарами на судах</p>	<p>Противопожарная безопасность и средства пожаротушения</p> <p>Знание мер противопожарной безопасности</p> <p>Умение организовывать учения по борьбе с пожарами</p> <p>Знание видов и химической природы возгорания</p> <p>Знание систем пожаротушения</p> <p>Знание действий, которые должны предприниматься в случае пожара, включая пожары в топливных системах</p>	<p>Оценка результатов одобренной противопожарной подготовки и опыта, как указано в разделе A-VI/3</p>	<p>Вид и масштабы проблемы быстро определяются, и первоначальные действия соответствуют судовым инструкциям и планам действий в чрезвычайных ситуациях</p> <p>Процедура эвакуации, аварийного выключения и изоляции соответствует характеру аварии и быстро осуществляется</p> <p>Очередность действий, уровни и время подачи сообщений и информирования персонала на судне соответствуют характеру аварии и отражают срочность проблемы</p>
<p>Использование спасательных средств</p>	<p>Спасание людей</p> <p>Умение организовывать учения по оставлению судна и умение обращаться со спасательными шлюпками, спасательными плотами и дежурными шлюпками, их спусковыми устройствами и приспособлениями, а также с их оборудованием, включая радиоборудование спасательных средств, спутниковые АРБ, транспондеры, используемые при поиске и спасении, гидрокостюмы и теплозащитные средства</p> <p>Знание способов выживания в море</p>	<p>Оценка результатов одобренной подготовки и опыта, как указано в пунктах 1-4 раздела A-VI/2</p>	<p>Действия при оставлении судна и способы выживания соответствуют преобладающим обстоятельствам и условиям и отвечают принятой практике и требованиям в области безопасности</p>

Таблица A-II/3
Стр. 9 из 10

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Приложение средств первой медицинской помощи на судах</p>	<p>Медицинская помощь</p> <p>Практическое применение медицинских руководств и медицинских консультаций, передаваемых по радио, включая умение принимать на их основе эффективные меры при несчастных случаях или заболеваниях, типичных для судовых условий</p>	<p>Оценка результатов одобренной подготовки, как указано в пунктах 1-3 раздела А-VI/4</p>	<p>Выявление возможной причины, характера и степени тяжести травмы или заболевания произойдет быстро и лечение сводит к минимуму непосредственную угрозу жизни</p>
<p>Наблюдение за соблюдением требований законодательства</p>	<p>Начальное рабочее знание соответствующих конвенций ИМО, касающихся охраны человеческой жизни на море и защиты морской среды</p>	<p>Оценка результатов экзамена или одобренной подготовки</p>	<p>Требования законодательства относительно охраны человеческой жизни на море и защиты морской среды правильно определяются</p>

Таблица А-II/3
Стр. 10 из 10

Раздел А-II/4

Обязательные минимальные требования к рядовому составу, входящему в состав ходовой навигационной вахты

Стандарт компетентности

1 Каждое лицо рядового состава, входящее в состав ходовой навигационной вахты на морском судне валовой вместимостью 500 или более, должно продемонстрировать указанию в колонке 1 таблицы А-II/4 компетентность, позволяющую ему выполнять на вспомогательном уровне функцию, связанную с судоводжением.

2 Минимальные знание, понимание и профессиональные навыки, требуемые от лиц рядового состава, входящих в состав ходовой навигационной вахты на морском судне валовой вместимостью 500 или более, перечислены в колонке 2 таблицы А-II/4.

3 Каждый кандидат на получение диплома должен представить доказательство того, что он достиг требуемого стандарта компетентности, в соответствии с методами демонстрации компетентности и критериями для оценки компетентности, приведенными в колонках 3 и 4 таблицы А-II/4. Ссылка на "практическую проверку" в колонке 3 может включать одобренную подготовку на берегу, в ходе которой обучающиеся проходят проверку на практике.

4 В случае, если в отношении определенных функций на вспомогательном уровне таблицы компетентности отсутствуют, Администрация обязана установить соответствующие требования по подготовке, оценке и дипломированию, которые должны применяться к персоналу, назначенному выполнять эти функции на вспомогательном уровне.

Таблица А-II/4

Спецификация минимального стандарта компетентности для лиц рядового состава, входящих в состав ходовой навигационной вахты

Функция: Судовождение на вспомогательном уровне

Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4
СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Управление рулем и выполнение команд, подаваемых на руль, включая команды, подаваемые на английский язык	Использование gyro- и магнитных компасов Команды, подаваемые на руль Переход с автоматического управления рулем на ручное и наоборот.	Оценка результатов подготовки, полученной в форме: .1 практической проверки либо .2 одобренного опыта работы или одобренного опыта подготовки на учебном судне	Заданный курс поддерживается в допустимых пределах, принимая во внимание район плавания и преобладающее состояние моря. Изменение курса производится плавно и под контролем Связь постоянно четкая и точная, а команды подтверждаются согласно хорошей морской практике
Ведение надлежащего визуального и слухового наблюдения	Обязанности, связанные с ведением наблюдения, включая сообщения о приближении и направлении на звуковой сигнал, огонь или другой объект в гудисах или четвертях	Оценка результатов подготовки, полученной в форме: .1 практической проверки либо .2 одобренного опыта работы или одобренного опыта подготовки на учебном судне	Звуковые сигналы, огни и другие объекты быстро обнаруживаются и соответствующее направление на них в гудисах или четвертях сообщается лицу командного состава, несущему вахту

Таблица А-II/4

Стр. 1 из 2

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Содействие наблюдению и управлению безопасной вахтой	<p>Термины и определения, употребляемые на судне</p> <p>Пользование соответствующими системами внутрисудовой связи и аварийной сигнализации</p> <p>Умение понимать команды и общаться с лицом командного состава, несущим вахту, по вопросам, связанным с выполнением обязанностей по несению вахты</p> <p>Процедуры ухода с вахты, несения и передачи вахты</p> <p>Информация, требуемая для несения безопасной вахты</p> <p>Основные действия, связанные с защитой окружающей среды</p>	<p>Оценка результатов одобренного опыта работы или одобренного опыта подготовки на учебном судне</p>	<p>Связь четкая и точная, и в случае, если информация или инструкции по несению вахты неясно поняты, у лица командного состава, несущего вахту, запрашивается совет или разъяснение</p> <p>Несение, передача и уход с вахты соответствуют принятым практике и процедурам</p>
Использование аварийного оборудования и действия в аварийной ситуации	<p>Знание обязанностей в аварийной ситуации и аварийной сигнализации</p> <p>Знание сигналов бедствия, подаваемых техническими средствами; спутниковые АРБ и транспондеры, используемые при поиске и спасении</p> <p>Избежание подачи ложных сигналов бедствия и действия, которые должны предприниматься при случайной подаче сигнала бедствия</p>	<p>Оценка результатов демонстрации и одобренного опыта работы или одобренного опыта подготовки на учебном судне</p>	<p>Первоначальные действия в аварийной или ненормальной ситуации соответствуют установленным практике и процедурам</p> <p>Связь постоянно четкая и точная, а команды подтверждаются согласно хорошей морской практике</p> <p>Готовность к действиям в аварийной ситуации поддерживается постоянно</p>

Таблица А-II/4
Стр. 2 из 2

ГЛАВА III

СТАНДАРТЫ В ОТНОШЕНИИ МАШИННОЙ КОМАНДЫ

Раздел А-III/1

Обязательные минимальные требования для дипломирования вахтенных механиков судов с обслуживаемым или периодически не обслуживаемым машинным отделением

Подготовка

1 Обучение и подготовка, требуемые пунктом 2.3 правила III/1, должны включать подготовку в мастерских, дающую навыки в эксплуатации механических и электрических установок, которые имеют отношение к обязанностям механика.

Подготовка на судне

2 Каждый кандидат на получение диплома вахтенного механика судов с обслуживаемым или периодически не обслуживаемым машинным отделением и с главной двигательной установкой мощностью 750 кВт или более должен пройти одобренную программу подготовки на судне, которая:

- .1 обеспечивает, что в течение требуемого стажа работы на судне кандидат получает систематическую практическую подготовку и опыт по выполнению задач, обязанностей и несению ответственности вахтенного механика, принимая во внимание руководство, приведенное в разделе В-III/1 настоящего Кодекса;
- .2 осуществляется под непосредственным руководством и наблюдением квалифицированного и дипломированного механика судов, на которых кандидат проходит одобренный стаж работы; и
- .3 надлежащим образом заносится в книжку регистрации подготовки.

Стандарт компетентности

3 Каждый кандидат на получение диплома вахтенного механика морского судна с обслуживаемым или периодически не обслуживаемым машинным отделением и с главной двигательной установкой мощностью 750 кВт или более должен продемонстрировать способность принять на себя на уровне эксплуатации задачи, обязанности и ответственность, перечисленные в колонке 1 таблицы А-III/1.

4 Минимальные знание, понимание и профессиональные навыки, требуемые для дипломирования, перечислены в колонке 2 таблицы А-III/1.

5 Уровень знания материала, перечисленного в колонке 2 таблицы А-III/1, должен быть достаточным для того, чтобы механики могли выполнять свои обязанности по несению вахты.

6 Подготовка и опыт, требуемые для достижения необходимого уровня теоретических знаний, понимания и профессиональных навыков, должны основываться на разделе А-VIII/1, часть 3-2 — Принципы несения ходовой машинной вахты, и принимать во внимание соответствующие требования настоящей части и руководство, приведенное в части В настоящего Кодекса.

7 Кандидаты на получение диплома для работы на судах, на которых паровые котлы не являются частью механической установки, могут быть освобождены от выполнения соответствующих требований таблицы A-III/1. Диплом, выдаваемый на такой основе, не действителен для работы на судах, на которых паровые котлы составляют часть механической установки, до тех пор, пока механик не будет соответствовать стандарту компетентности в отношении требований таблицы A-III/1, от выполнения которых он был освобожден. Любое такое ограничение должно быть указано в дипломе и подтверждении.

8 Каждый кандидат на получение диплома должен представить доказательство того, что он достиг требуемого стандарта компетентности, в соответствии с методами демонстрации компетентности и критериями для оценки компетентности, приведенными в колонках 3 и 4 таблицы A-III/1.

Прибрежное плавание

9 Требования пунктов 2.2 и 2.3 правила III/1 могут изменяться для механиков судов с главной двигательной установкой мощностью менее 3 000 кВт, занятых в прибрежном плавании, принимая во внимание безопасность всех судов, которые могут плавать в тех же водах. Любое такое ограничение должно быть указано в дипломе и подтверждении.

Таблица А-III/1

Спецификация минимального стандарта компетентности для вахтенных механиков судов с обслуживаемым или периодически не обслуживаемым машинным отделением

Функция: Судовые механические установки на уровне эксплуатации

Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4
СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Использование пошедших инструментов для изготовления деталей и ремонта, обычно выполняемых на судах	Характеристики и ограничения материалов, используемых при постройке и ремонте судов и оборудования Характеристики и ограничения процессов, используемых для изготовления и ремонта Свойства и параметры, учитываемые при изготовлении и ремонте систем и их компонентов Техника безопасности в условиях мастерских	Оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм: .1 одобренная подготовка в мастерских .2 одобренные практический опыт и проверки	Параметры, важные для изготовления типовых компонентов судна, определяются надлежащим образом Материал выбирается надлежащим образом При изготовлении соблюдаются установленные допуски Оборудование и станки используются надлежащим образом
Использование ручных инструментов и измерительных приборов для разборки, технического обслуживания, ремонта и сборки судовых силовых установок и оборудования	Проектные характеристики и выбор материалов, используемых при изготовлении оборудования Чтение чертежей и справочников, относящихся к механизмам Эксплуатационные характеристики оборудования и систем	Оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм: .1 одобренная подготовка в мастерских .2 одобренные практический опыт и проверки	Меры безопасности применяются надлежащим образом Инструменты и запасные части выбираются надлежащим образом Разборка, осмотр, ремонт и сборка оборудования производится в соответствии с наставлениями и хорошей практикой Ввод в эксплуатацию после ремонта и рабочие испытания производятся в соответствии с наставлениями и хорошей практикой

Таблица А-III/1
Стр. 1 из 9

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Использование ручных инструментов, электрического и электронного измерительного и испытательного оборудования для обнаружения неисправностей, технического обслуживания и ремонта	Требования по безопасности при работе с судовой электрическими системами Конструкция и эксплуатационные характеристики судовых электрических систем и оборудования, работающих на постоянном и переменном токе Конструкция и эксплуатация электрического испытательного и измерительного оборудования	Оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм: .1 одобренная подготовка в мастерских .2 одобренные практический опыт и проверки	Процедуры безопасности принимаются удовлетворительно Выбор и использование испытательного оборудования производится удовлетворительно, расщелровка результатов точная Выбор процедур для проведения ремонта и технического обслуживания производится в соответствии с наставлениями и хорошей практикой Ввод в эксплуатацию и рабочие испытания оборудования и систем после проведения ремонта производятся в соответствии с наставлениями и хорошей практикой

Таблица А-III/1
Стр. 2 из 9

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Несение безопасной машинной вахты	<p>Глубокое знание основных принципов несения машинной вахты, включая:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 обязанности, связанные с принятием вахты .2 общие обязанности, выполняемые во время несения вахты .3 ведение машинного журнала и значение снимаемых показаний приборов .4 обязанности, связанные с передачей вахты 	<p>Оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо .4 одобренная подготовка с использованием лабораторного оборудования 	<p>Несение, передача и уход с вахты соответствуют принятым принципам и процедурам</p> <p>Частота и полнота наблюдений за механическим оборудованием и системами соответствуют рекомендациям изготовителя и принятым принципам и процедурам, включая основные принципы несения машинной вахты</p> <p>Надлежащим образом фиксируются действия, являющиеся отклонением к судовым, механическим системам</p>

Таблица А-III/1
Стр. 3 из 9

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Несение безопасной машинной вахты (прополнение)	<p>Процедуры безопасности и порядок действий при авариях, переход с дистанционного/автоматического на местное управление всеми системами</p> <p>Мера предосторожности, соблюдаемые во время несения вахты, и неотложные действия в случае пожара или аварии, особенно затрагивающих топливные и масляные системы</p>		
Использование английского языка в письменной или устной форме	Достаточное знание английского языка, позволяющее лицу командного состава использовать технические пособия и выполнять обязанности механика	Экзамен и оценка результатов практического инструктажа	Пособия на английском языке, относящиеся к обязанностям механика, правильно понимаются Связь четкая и понятная

Таблица А-III/1
Стр. 4 из 9

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Эксплуатация главных установок и вспомогательных механизмов и связанных с ними систем управления</p>	<p>Главные установки и вспомогательные механизмы:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 подготовка к работе главной установки и вспомогательных механизмов .2 эксплуатация паровых котлов, включая системы сжигания топлива .3 способы проверки уровня воды в паровых котлах и необходимые действия при нарушении нормального уровня .4 обнаружение типичных неисправностей механизмов и установок в машинном и котельном отделениях и меры по предотвращению поломок 	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо .4 одобренная подготовка с использованием лабораторного оборудования 	<p>Операции планируются и выполняются в соответствии с установленными правилами и процедурами по обеспечению безопасности операций и избежанию загрязнения морской среды</p> <p>Отклонения от нормы быстро выявляются</p> <p>Работа силовой установки и механических систем постоянно отвечает требованиям, включая команды с мостика, относящиеся к изменению скорости и направлению движения</p> <p>Причины неисправностей механизмов быстро выявляются и предпринимается действия для обеспечения безопасности судна и установки в целом с учетом преобладающих обстоятельств и условий</p>
<p>Эксплуатация насосных систем и связанных с ними систем управления</p>	<p>Насосные системы:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 обычные обязанности при эксплуатации насосных систем .2 эксплуатация льяльной, балластной и грузовой насосных систем 	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо .4 одобренная подготовка с использованием лабораторного оборудования 	<p>Операции планируются и выполняются в соответствии с установленными правилами и процедурами по обеспечению безопасности операций и избежанию загрязнения морской среды</p>

Таблица A-III/1
Стр. 5 из 9

Функция: Техническое обслуживание и ремонт на уровне эксплуатации

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Обслуживание судовых механических систем, включая системы управления	Судовые системы Надлежащие начальные знания и навыки в области механики Обеспечение безопасности и порядок действий при авариях Безопасное отключение электрических и иных типов установок и оборудования, необходимое до выдачи персоналу разрешения на работу с такими установками или оборудованием Техническое обслуживание и ремонт установок и оборудования	Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм: .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо .4 одобренная подготовка с использованием лабораторного оборудования	Отключение, разборка и сборка установок и оборудования производится в соответствии с принятыми практикой и процедурами. Предпринятые действия приводят к восстановлению работы установки методами, наиболее соответствующими требованиям, обстоятельствам и условиям

Функция: Электрооборудование, электронная аппаратура и системы управления на уровне эксплуатации

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Эксплуатация преобразователей, генераторов и систем управления	Генераторная установка: Надлежащие начальные знания и навыки в области электротехники Подготовка, пуск, подключение и переключение преобразователей или генераторов Локализация обычных неисправностей и предотвращение повреждений Системы управления: Локализация обычных неисправностей и предотвращение повреждений	Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм: .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо .4 одобренная подготовка с использованием лабораторного оборудования	Операции планируются и выполняются в соответствии с установленными правилами и процедурами по обеспечению безопасности операций

Таблица A-III/1
Стр. 6 из 9

Функция: Управление операциями судна и забота о людях на судне на уровне эксплуатации

Сфера компетенции	Знание, понимание и профессиональные навыки	Методы демонстрации компетенции	Критерии для оценки компетенции
Обеспечение выполнения требований по предотвращению загрязнения	<p>Предотвращение загрязнения морской среды</p> <p>Знание мер предосторожности, принимаемых для предотвращения загрязнения морской среды</p> <p>Меры по борьбе с загрязнением и всё связанное с этим оборудование</p>	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <p>.1 одобренный опыт работы</p> <p>.2 одобренный опыт подготовки на учебном судне</p>	<p>Процедура наблюдения за судовой операцией и обеспечения выполнения требований Конвенции МАРПОЛ полноты соблюдения</p>
Поддержание судна в мореходном состоянии	<p>Остойчивость судна</p> <p>Рабочее знание в применении информации об остойчивости, посылке и направлении, дуги в устройствах для расчета наклонений в море</p> <p>Понимание осевых водонепроницаемости</p> <p>Понимание осевых действий, которые должны предприниматься в случае частичной потери плавучести в неповрежденном состоянии</p> <p>Конструкция судна</p> <p>Общее знание осевых конструктивных элементов судна и правильных названий их различных частей</p>	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <p>.1 одобренный опыт работы</p> <p>.2 одобренный опыт подготовки на учебном судне</p> <p>.3 одобренный подготовка на тренажере, где это применимо</p> <p>.4 одобренная подготовка с использованием лабораторного оборудования</p>	<p>Остойчивость судна соответствует критериям ИМО по остойчивости в неповрежденном состоянии для всех условий загрузки судна</p> <p>Действия по обеспечению и поддержанию водонепроницаемости судна соответствуют принятой практике</p>

Таблица А-III/1
Стр. 7 из 9

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОЛЮЩАЮЩЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ ВЫПОЛНЕНИЯ
<p>Предотвращение пожаров и борьба с пожарами на судах</p>	<p>Противопожарная безопасность и средства пожаротушения</p> <p>Знание мер противопожарной безопасности</p> <p>Умение организовывать учения по борьбе с пожаром</p> <p>Знание выходов и имитационной практики возгорания</p> <p>Знание систем пожаротушения</p> <p>Знание действий, которые должны предприниматься в случае пожара, включая пожары в топливных и масляных системах</p> <p>Спасание людей</p>	<p>Оценка результатов одобренной противопожарной подготовки и отчета, как указано в разделе A-VI/3</p>	<p>Вид и масштабы проблем быстро определяются, и первоначальные действия осуществляются судами надлежащим образом в соответствии с требованиями Службы</p> <p>Процедуры эвакуации, аварийного вытаскивания и изоляции соответствуют требованиям в области безопасности</p> <p>Оперативность действий, уровень и время поиска сообщений и информирования персонала на судна соответствуют характеристикам в области оперативности проблем</p>
<p>Использование спасательных средств</p>	<p>Умение организовывать учения по оставлению судна и умение обращаться со спасательными жилками, спасательными плотами и резиновыми лодками, их спасательные устройства и приспособлениями, а также с их оборудованием, включая радиоборудование спасательных средств, спутниковые АРБ, транспондеры, используемые при поиске и спасании, гидролокаторы и тепловизионные средства</p> <p>Знание способов выживания в море</p>	<p>Оценка результатов одобренной подготовки и отчета, как указано в пунктах 1-4 раздела A-VI/2</p>	<p>Действия при оставлении судна в соответствии с требованиями выполняются в соответствии с требованиями практики в области безопасности</p>

Таблица A-III/1
Стр. 8 из 9

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Применение средств первой медицинской помощи на судах	Медицинская помощь Практическое применение медицинских руко- вопств и медицинских консультаций, переда- ваемых по радио, включая Умение принимать на их основе эффективные меры при несчаст- ных случаях или заболеваниях, типичных для судовых условий	Оценка результатов одобренной подго- товки, как указано в пунктах 1-3 раз- дела A-VI/4	Выявление возможной причины, характера и степени тяжести травмы или заболева- ний произойдет быстро, и лечение сво- дит к минимуму непосредственную угрозу жизни
Наблюдение за соблю- дением требований законодательства	Начальное рабочее знание соответствующих конвенций ИМО, касающихся охраны челове- ческой жизни на море и защиты морской среды	Оценка результатов экзамена или одобренной подготовки	Требования законодательства относительно охраны человеческой жизни на море и защиты морской среды правильно опреде- ляются

Таблица A-III/1
Стр. 9 из 9

Раздел А-III/2

Обязательные минимальные требования для дипломирования старших механиков и вторых механиков судов с главной двигательной установкой мощностью 3 000 кВт или более

Стандарт компетентности

1 Каждый кандидат на получение диплома старшего механика и второго механика морских судов с главной двигательной установкой мощностью 3 000 кВт или более должен продемонстрировать способность принять на себя на уровне управления задачи, обязанности и ответственность, перечисленные в колонке 1 таблицы А-III/2.

2 Минимальные знание, понимание и профессиональные навыки, требуемые для дипломирования, перечислены в колонке 2 таблицы А-III/2. Этот перечень включает, расширяет и углубляет вопросы, перечисленные в колонке 2 таблицы А-III/1 для вахтенных механиков.

3 Принимая во внимание тот факт, что второй механик должен быть постоянно готов принять на себя обязанности старшего механика, оценка по этим вопросам должна выявить способность кандидата усвоить всю доступную информацию, влияющую на обеспечение безопасной эксплуатации судовых механизмов и защиту морской среды.

4 Уровень знаний по вопросам, перечисленным в колонке 2 таблицы А-III/2, должен быть достаточным для того, чтобы кандидат мог работать в должности старшего механика или второго механика.

5 Подготовка и опыт, требуемые для достижения необходимого уровня теоретических знаний, понимания и профессиональных навыков, должны приниматься во внимание соответствующие требования настоящей части и руководство, приведенное в части В настоящего Кодекса.

6 Администрация может не предъявлять требований к знанию типов двигательных установок, не являющихся двигательными установками, в отношении которых выдаваемый диплом действителен. Выдаваемый на такой основе диплом не действителен в отношении любой категории двигательных установок, которые в нем не указаны, до тех пор, пока механик не подтвердит свою компетентность в этих вопросах. Любое такое ограничение должно быть указано в дипломе и подтверждено.

7 Каждый кандидат на получение диплома должен представить доказательство того, что он достиг требуемого стандарта компетентности, в соответствии с методами демонстрации компетентности и критериями для оценки компетентности, приведенными в колонках 3 и 4 таблицы А-III/2.

Прибрежное плавание

8 Уровень знания, понимания и профессиональных навыков, требуемый согласно различным разделам в колонке 2 таблицы А-III/2, может изменяться для лиц командного состава судов с двигательной установкой ограниченной мощности, занятых в прибрежном плавании, если это будет сочтено необходимым, принимая во внимание безопасность всех судов, которые могут плавать в тех же водах. Любое такое ограничение должно быть указано в дипломе и подтверждено.

Таблица А-III/2

Спецификация минимального стандарта компетентности для старших механиков и вторых механиков судов с главной двигательной установкой мощностью 3 000 кВт или более

Функция: Судовые механические установки на уровне управления

Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4
СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Планирование и график работы	Теоретические знания Термодинамика и теплопередача Механика и гидромеханика Принципы работы судовых силовых установок (дизель, паровых и газовых турбин) и рефрижераторных установок	Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм: .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо	Планирование и подготовка к работе соответствуют проектным параметрам силовой установки и требованиям рейса
Пуск и остановка главной двигательной установки и вспомогательных механизмов, включая связанные с ними системы	Физические и химические свойства топлива и смазочных материалов Технология материалов Теория устройства судна, включая борьбу за живучесть	Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм: .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо	Методы подготовки к пуску и подготовке топлива, смазочных материалов, охлаждающей воды и воздуха в высшей степени удовлетворительны Проверка давлений, температур и оборотов во время пуска и прогревания производится в соответствии с техническими спецификациями и согласованными рабочими планами Наблюдение за работой главной двигательной установки и вспомогательных систем является достаточным для поддержания безопасных условий эксплуатации Методы подготовки к остановке и наблюдения за остыванием двигателя в высшей степени удовлетворительны

Таблица А-III/2

Стр. 1 из 8

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Эксплуатация, наблюдение и оценка работы и нагрузки двигателя	<p>Практические знания</p> <p>Эксплуатация и техническое обслуживание:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 судовых дизелей .2 судовых паросиловых установок .3 судовых газовых турбин 	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо 	<p>Метод измерения нагрузки двигателя соответствует техническим спецификациям</p> <p>Работа двигателя проверяется согласно командам, поступающим с мостика</p> <p>Рабочие характеристики соответствуют техническим спецификациям</p>
Подпорание машинного оборудования, систем и служб в безопасном состоянии	<p>Эксплуатация и техническое обслуживание вспомогательных механизмов, включая системы котельную установку и рулевой привод</p> <p>Эксплуатация, проверка и техническое обслуживание систем управления</p> <p>Эксплуатация и техническое обслуживание грузовых устройств и палубных механизмов</p>	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне 	<p>Меры по обеспечению безопасной и эффективной эксплуатации и состояния машинной установки приемлемы для всех режимов работы</p>
Управление топливными и балластными операциями	<p>Эксплуатация и техническое обслуживание механизмов, включая системы насосов и трубопроводов</p>	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо 	<p>Топливные и балластные операции отвечают эксплуатационным требованиям и проводятся таким образом, чтобы предотвратить загрязнение морской среды</p>

Таблица A-III/2
Стр. 2 из 8

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕКОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Использование систем внутрисудовой связи	Эксплуатация всех систем внутрисудовой связи	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо .4 одобренная подготовка с использованием лабораторного оборудования 	<p>Передача и прием сообщений постоянно осуществляется успешно</p> <p>Регистрация сообщений ведется полно, точно и соответствует установленным требованиям</p>

Таблица А-III/2
Стр. 3 из 8

Функция: Электрооборудование, электронная аппаратура и системы управления на уровне управления

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Эксплуатация электрического и электронного оборудования Управление	Теоретические знания Норская электротехника, электронное и электрическое оборудование Основы автоматизации, контрольно-измерительных систем и систем управления	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо .4 одобренная подготовка с использованием лабораторного оборудования 	<p>Эксплуатация оборудования и систем соответствует инструкциям по эксплуатации</p> <p>Рабочие характеристики соответствуют техническим спецификациям</p>
Проверки, обнаружение неисправностей, а также принятие и поддержание в рабочем состоянии электрического и электронного оборудования управления	<p>Практические знания</p> <p>Эксплуатация, проверки и техническое обслуживание электрического и электронного оборудования управления, включая диагностику неисправностей</p>	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо .4 одобренная подготовка с использованием лабораторного оборудования 	<p>Правильность по техническому обслуживанию правильно планируется в соответствии с техническими спецификациями, требованиями законодательства, а также инструкциями по безопасности и процедурами</p> <p>Влияние неисправной работы на установку и связанные с ней системы точно определяется, судовые технические чертежи правильно читаются, измерительные и калибровочные приборы правильно используются, предпринятые действия обоснованы</p>

Таблица A-III/2

Стр. 4 из 8

Функция: Техническое обслуживание и ремонт на уровне управления

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ПЕРИОСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Организация безопасного проведения технического обслуживания и ремонта</p>	<p>Теоретические знания</p> <p>Работа судовых механических установок</p> <p>Практические знания</p> <p>Организация и безопасное проведение технического обслуживания и ремонта</p>	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка в мастерских 	<p>Деятельность по техническому обслуживанию правильно планируется и осуществляется в соответствии с техническими спецификациями, требованиями законодательства, а также инструкциями по безопасности и процедурами</p> <p>Соответствующие планы, спецификации, материалы и оборудование для технического обслуживания и ремонта имеются в наличии</p> <p>Предпринимаемые действия приводят к восстановлению работоспособности наиболее приемлемым способом</p>
<p>Обнаружение и выявление причин неисправной работы механизмов и устранение неисправностей</p>	<p>Практические знания</p> <p>Обнаружение неисправной работы механизмов, локализация неисправностей и предотвращение повреждений</p>	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренажере, где это применимо 	<p>Методы сравнения фактических условий эксплуатации соответствует рекомендациям практики и процедурам</p> <p>Действия и решения соответствуют рекомендуемым эксплуатационным спецификациям и ограничениям</p>
<p>Обеспечение техники безопасности</p>	<p>Практические знания</p> <p>Техника безопасности</p>	<p>Экзамен и оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне 	<p>Техника безопасности соответствует требованиям законодательства, кодексам практики, разрешениям на проведение работ и требованиям относительно окружающей среды</p>

Таблица A-III/2
Стр. 5 из 8

Функция: Управление операциями судна и забота о людях на судне на уровне управления

СФЕРА КОМПЕТЕНТОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТОСТИ
Контроль за посадкой, устойчивостью и на-пряжениями в корпусе	Понимание основных принципов устройства судна, теорий и факторов, влияющих на по-садку и устойчивость, а также мер, необхо-димых для обеспечения безопасной посадки и устойчивости Знание влияния повреждения и последующего затопления какого-либо отсека на посадку и устойчивость судна, а также контрмер, подлежащих принятию Знание рекомендаций ИМО, касающихся устой-чивости судна	Экзамен и оценка результатов подго-товки, полученной в одной или не-скольких из следующих форм: .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренаже-ре, где это применимо	Остойчивость и напряжения в корпусе по-стоянно остаются в безопасных пределах
Наблюдение и контроль за выполнением требо-ваний законодатель-ства и мер по обеспе-чению охраны челове-ческой жизни на море и защиты морской сре-ды	Знание норм международного морского права, содержащихся в международных соглашениях и конвенциях Особое внимание должно быть уделено следу-ющим вопросам: .1 свидетельства и другие документы, или-чие которых на судах требуется междуна-родными конвенциями; порядок их получе-ния и срок действия .2 обязанности, вытекающие из соответствую-щих требований Международной конвен-ции о грузовой марке	Экзамен и оценка результатов подго-товки, полученной в одной или не-скольких из следующих форм: .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 одобренная подготовка на тренаже-ре, где это применимо	Процедуры наблюдения за операциями и техническим обслуживанием соответствуют требованиям законодательства Потенциальное несоответствие быстро и в полной мере обнаруживается Требования по возобновлению и продлению срока действия свидетельства обеспечи-вают их постоянную действительность в от-ношении подлежащих освидетельствованию объектов и оборудования

Таблица A-III/2
Стр. 6 из 8

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Наблюдение и контроль за выполнением требований законодательства и мер по обеспечению охраны человеческой жизни на море и защиты морской среды (продолжение)	<p>.3 обязанности, вытекающие из соответствующих требований Международной конвенции по охране человеческой жизни на море</p> <p>.4 обязанности, вытекающие из Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов</p> <p>.5 морские санитарные декларации и требования Международных санитарных правил</p> <p>.6 обязанности, вытекающие из международных документов, касающихся безопасности судов, пассажиров, экипажа и груза</p> <p>.7 методы и средства предотвращения загрязнения морской среды с судов</p> <p>.8 знание национального законодательства по осуществлению международных соглашений и конвенций</p>		

Таблица А-III/2
Стр. 7 из 8

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Обеспечение безопасности членов экипажа судна и пассажиров и эксплуатационного состояния спасательных средств и устройств, противопожарной системы и других систем безопасности	<p>Глубокое знание правил, касающихся спасательных средств (Международная конвенция по охране человеческой жизни на море)</p> <p>Организация учений по борьбе с пожаром и оставления судна</p> <p>Поддержание в эксплуатационном состоянии спасательных средств и устройств, противопожарной системы и других систем безопасности</p> <p>Действия, которые необходимо предпринимать для защиты и охраны всех лиц на судне в случае аварий</p> <p>Действия по локализации последствий повреждения и спасанию судна после пожара, взрыва, столкновения или посадки на мель</p>	<p>Экзамен и оценка результатов практического инструктажа, одобренной подготовки во время работы и опыта</p>	<p>Процедуры наблюдения за системами обнаружения пожара и безопасности обеспечивают быстрое обнаружение всех аварийных сигналов и принятие мер в соответствии с установленными действиями при авариях</p>
Разработка плана действий в аварийных ситуациях и схем по борьбе за живучесть судна, а также действия в аварийных ситуациях	<p>Конструкция судна, включая средства борьбы за живучесть</p> <p>Методы и средства предотвращения, обнаружения и тушения пожара</p> <p>Функции и использование спасательных средств</p>	<p>Экзамен и оценка результатов одобренной подготовки во время работы и опыта</p>	<p>Действия при авариях соответствуют установленным планам действий в аварийных ситуациях</p>
Организация и руководство экипажем	<p>Умение руководить личным составом, организовывать его работу и подготовку на судне</p> <p>Знание международных морских конвенций и рекомендаций, а также отнесение к этому вопросу национального законодательства</p>	<p>Экзамен и оценка результатов одобренной подготовки во время работы и опыта</p>	<p>Обязанности членов экипажа устанавливаются и они информируются о требованиях к их работе и поведению с учетом индивидуальных особенностей каждого человека</p> <p>Цели и проведение подготовки основаны на оценке фактической компетентности и способностей, а также эксплуатационных требований</p>

Таблица A-III/2
Стр. 8 из 8

Раздел А-III/3

Обязательные минимальные требования для дипломирования старших механиков и вторых механиков судов с главной двигательной установкой мощностью от 750 до 3 000 кВт

Стандарт компетентности

1 Каждый кандидат на получение диплома старшего механика и второго механика морских судов с главной двигательной установкой мощностью от 750 до 3 000 кВт должен продемонстрировать способность принять на себя на уровне управления задачи, обязанности и ответственность, перечисленные в колонке 1 таблицы А-III/2.

2 Минимальные знания, понимание и профессиональные навыки, требуемые для дипломирования, перечислены в колонке 2 таблицы А-III/2. Этот перечень включает, расширяет и углубляет вопросы, перечисленные в колонке 2 таблицы А-III/1 для вахтенных механиков судов с обслуживаемым или периодически обслуживаемым машинным отделением.

3 Принимая во внимание тот факт, что второй механик должен быть постоянно готов принять на себя обязанности старшего механика, оценка по этим вопросам должна выявить способность кандидата усвоить всю доступную информацию, влияющую на обеспечение безопасной эксплуатации судовых механизмов и защиту морской среды.

4 Уровень знаний по вопросам, перечисленным в колонке 2 таблицы А-III/2, может быть снижен, но должен быть достаточным для того, чтобы кандидат мог работать в должности старшего механика или второго механика на судне с двигательной установкой мощностью в пределах, указанных в настоящем разделе.

5 Подготовка и опыт, требующиеся для достижения необходимого уровня теоретических знаний, понимания и профессиональных навыков, должны принимать во внимание соответствующие требования настоящей части и руководство, приведенное в части В настоящего Кодекса.

6 Администрация может не предъявлять требований к знанию типов двигательных установок, не являющихся двигательными установками, в отношении которых выдаваемый диплом действителен. Выдаваемый на такой основе диплом не действителен в отношении любой категории двигательных установок, которые в нем не указаны, до тех пор, пока механик не подтвердит свою компетентность в этих вопросах. Любое такое ограничение должно быть указано в дипломе и подтверждено.

7 Каждый кандидат на получение диплома должен представить доказательство того, что он достиг требуемого стандарта компетентности, в соответствии с методами демонстрации компетентности и критериями для оценки компетентности, приведенными в колонках 3 и 4 таблицы А-III/2.

Прибрежное плавание

8 Уровень знания, понимания и профессиональных навыков, требуемый согласно различным разделам в колонке 2 таблицы А-III/2, а также требования пунктов 2.1.1 и 2.1.2 правила III/3 могут изменяться для лиц командного состава судов, занятых в прибрежном плавании, если это будет сочтено необходимым, принимая во внимание безопасность всех судов, которые могут плавать в тех же водах. Любое такое ограничение должно быть указано в дипломе и подтверждено.

Раздел A-III/4

Обязательные минимальные требования для дипломирования лиц рядового состава машинной вахты на судах с обслуживаемым или периодически не обслуживаемым машинным отделением

Стандарт компетентности

1 Каждое лицо рядового состава, входящее в состав машинной вахты на морском судне, должно продемонстрировать указанную в колонке 1 таблицы A-III/4 компетентность, позволяющую ему выполнять на вспомогательном уровне функцию, связанную с судовыми механическими установками.

2 Минимальные знание, понимание и профессиональные навыки, требуемые от лиц рядового состава, входящих в состав машинной вахты, перечислены в колонке 2 таблицы A-III/4.

3 Каждый кандидат на получение диплома должен представить доказательство того, что он достиг требуемого стандарта компетентности, в соответствии с методами демонстрации компетентности и критериями для оценки компетентности, приведенными в колонках 3 и 4 таблицы A-III/4. Ссылка на "практическую проверку" в колонке 3 может включать одобренную подготовку на берегу, в ходе которой обучающиеся проходят проверку на практике.

4 В случае, если в отношении определенных функций на вспомогательном уровне таблицы компетентности отсутствуют, Администрация обязана установить соответствующие требования по подготовке, оценке и дипломированию, которые должны применяться к персоналу, назначенному выполнять эти функции на вспомогательном уровне.

Таблица А-III/4
 Спецификация минимального стандарта компетентности для рядового состава машинной вахты

Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4
СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Выполнение обычных обязанностей по вахте в машинном отделении, которые поручаются лицам рядового состава</p> <p>Понимание команд и умение быть понятым по вопросам, относящимся к обязанностям по несению вахты</p>	<p>Терминология, применяемая в машинном отделении, и названия механизмов и оборудования</p> <p>Порядок несения вахты в машинном отделении</p> <p>Техника безопасности, связанная с работой в машинном отделении</p> <p>Основные действия, связанные с защитой окружающей среды</p> <p>Использование соответствующей системы внутрисудовой связи</p> <p>Системы аварийной сигнализации в машинном отделении и умение различать сигналы, особенно при подаче сигнала о включении газовой системы</p>	<p>Оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 практическая проверка 	<p>Связь четкая и точная, и в случае, если информация или инструкции по несению вахты неясно поняты, у лица командного состава, несущего вахту, запрашивается совет или разъяснение</p> <p>Несение, передача и уход с вахты соответствуют принятым практике и процедурам</p>
<p>Для несения вахты в котельном отделении:</p> <p>Поддержание нужного уровня воды и давления пара</p>	<p>Безопасная эксплуатация котлов</p>	<p>Оценка результатов подготовки, полученной в одной или нескольких из следующих форм:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 одобренный опыт работы .2 одобренный опыт подготовки на учебном судне .3 практическая проверка 	<p>Оценка состояния котла точная и основывается на соответствующей информации, получаемой с помощью местных и дистанционных датчиков и непосредственных проверок</p> <p>Последовательность и время корректировок обеспечивают безопасность и оптимальную эффективность</p>

Таблица А-III/4
 Стр. 1 из 2

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Использование аварийного оборудования и действия в аварийной ситуации	<p>Знание обязанностей при аварии</p> <p>Пути эвакуации из машинных помещений</p> <p>Знание расположения и умение пользоваться противопожарным оборудованием в машинных помещениях</p>	Оценка результатов демонстрации и приобретенного опыта работы или одобренного опыта подготовки на учебном судне	<p>Первоначальные действия в аварийной или ненормальной ситуации соответствуют установленным практике и процедурам</p> <p>Связь постоянно четкая и точная, а команды подтверждаются согласно хорошей морской практике</p>

Таблица А-III/4
Стр. 2 из 2

ГЛАВА IV

СТАНДАРТЫ В ОТНОШЕНИИ РАДИОСПЕЦИАЛИСТОВ

Раздел А-IV/1

Применение

- * (Положения отсутствуют)

Раздел А-IV/2

Обязательные минимальные требования для дипломирования радиоспециалистов Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ)

Стандарт компетентности

1 Минимальные знание, понимание и профессиональные навыки, требуемые для дипломирования радиоспециалистов ГМССБ, должны быть достаточны для того, чтобы радиоспециалисты могли выполнять свои обязанности по радиослужбе. Знания, требуемые для получения каждого типа диплома, определенного в Регламенте радиосвязи, должны соответствовать этому Регламенту. Кроме того, каждый кандидат на получение диплома должен продемонстрировать способность принять на себя задачи, обязанности и ответственность, перечисленные в колонке 1 таблицы А-IV/2.

2 Знание, понимание и профессиональные навыки, требуемые для подтверждения на основании Конвенции дипломов, выданных на основании положений Регламента радиосвязи, перечислены в колонке 2 таблицы А-IV/2.

3 Уровень знаний по вопросам, перечисленным в колонке 2 таблицы А-IV/2, должен быть достаточным для того, чтобы кандидат мог выполнять свои обязанности.

4 Каждый кандидат должен представить доказательство того, что он достиг требуемого стандарта компетентности путем:

- .1 демонстрации компетентности, позволяющей ему принять на себя задачи, обязанности и ответственность, перечисленные в колонке 1 таблицы А-IV/2, в соответствии с методами демонстрации компетентности и критериями для оценки компетентности, приведенными в колонке 3 и 4 этой таблицы; и
- .2 сдачи экзамена или систематической оценки как части одобренного курса подготовки, основанного на материале, изложенном в колонке 2 таблицы А-IV/2.

Таблица А-IV/2
 Спецификация минимального стандарта компетентности для радиооператоров ГМССБ

Колонка 1 СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	Колонка 2 ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	Колонка 3 МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	Колонка 4 КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Передача и прием информации, используя подсистемы и оборудование ГМССБ, а также выполнение функциональных требований ГМССБ</p>	<p>В дополнение к требованиям Регламента радиосвязи, знание:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 радиосвязи при поиске и спасании, включая процедуры, указанные в Руководстве ИМО для торговых судов по поиску и спасанию (МЕРСАР) .2 средства предотвращения передачи ложных сигналов бедствия и процедур сжигания последствий таких ложных сигналов .3 систем судовых сообщений .4 порядка предоставления медицинских консультаций по радио .5 пользования Международным сводом сигналов и Стандартным морским навигационным словарем-разговорником, замененным Стандартным морским разговорником .6 английского языка в письменной и устной форме для передачи информации, относящейся к охране человеческой жизни на море <p>Примечание. Настоящее требование может применяться более гибко в случае ограниченного диплома радиооператора</p>	<p>Экзамен и оценка результатов практической демонстрации эксплуатационных процедур с использованием:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 одобренного оборудования .2 тренажера по радиосвязи ГМССБ, где это применимо .3 лабораторного оборудования радиосвязи 	<p>Передача и прием сообщений соответствует международным правилам и процедурам и осуществляется эффективно</p> <p>Сообщения на английском языке, относящиеся к безопасности судна и людей на судне, а также защите морской среды, правильно обрабатываются</p>

Таблица А-IV/2
 Стр. 1 из 2

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Обеспечение радиосвязи при авариях	<p>Обеспечение радиосвязи при авариях, включая:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 оставление судна .2 пожар на судне .3 частичный или полный выход из строя радиостановок <p>Предупредительные меры по обеспечению безопасности судна и персонала в связи с опасностями, возникающими при использовании радиоборудования, включая электрические опасности и опасности от неионизирующего излучения</p>	<p>Экзамен и оценка результатов практической демонстрации эксплуатационных процедур с использованием:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 одобренного оборудования .2 тренажера по радиосвязи ГИССБ, где это применимо .3 лабораторного оборудования радиосвязи 	<p>Действия по реагированию выполняются эффективно</p>

Таблица А-IV/2
Стр. 2 из 2

ГЛАВА V

СТАНДАРТЫ В ОТНОШЕНИИ ТРЕБОВАНИЙ К СПЕЦИАЛЬНОЙ
ПОДГОТОВКЕ ПЕРСОНАЛА ОПРЕДЕЛЕННЫХ ТИПОВ СУДОВ

Раздел A-V/1

Обязательные минимальные требования для подготовки и квалификации капитанов, лиц командного и рядового состава танкеров

Ознакомительный курс для работы на танкерах

1 Ознакомительный курс для работы на танкерах, упомянутый в пункте 1.2 правила V/1, должен охватывать по меньшей мере программу, приведенную в пунктах 2-7, ниже.

Характеристики грузов

2 Общее изложение вопроса, включая практическую демонстрацию физических свойств нефти, химических грузов и газов, перевозимых наливом; зависимость между давлением и температурой паров; влияние давления на температуру кипения; объяснение таких понятий, как давление насыщенных паров, диффузия, парциальное давление, пределы воспламеняемости, температура вспышки и самовоспламеняемости; практическое значение температуры вспышки и нижнего предела воспламеняемости; элементарное объяснение типов образования электростатических зарядов; химические символы и структуры; основы химии кислот и оснований и химические реакции хорошо известных классов соединений. Такое общее изложение должно быть достаточным для правильного применения кодексов.

Токсичность

3 Элементарное объяснение принципов и основных понятий; пределы токсичности, острые и хронические последствия отравления; обескураживающие вещества и вещества раздражающего действия.

Опасности

4 Объяснение опасностей, включая:

- .1 опасности взрыва и воспламенения; пределы воспламеняемости; источники воспламенения и взрыва;
- .2 опасности для здоровья, включая: опасность попадания на кожу, при вдыхании и во время приема пищи; кислородную недостаточность, обращающую особое внимание на системы инертных газов; вредные свойства перевозимых грузов; несчастные случаи с членами персонала и рекомендуемые и запрещаемые действия при оказании первой помощи;
- .3 опасности для окружающей среды, включая: влияние сброса нефти, химических веществ или газов на человеческую жизнь и морскую флору и фауну; влияние удельного веса и растворимости; опасность, вызываемую дрейфующим облаком испарений; влияние давления паров и атмосферных условий;
- .4 опасности реактивности; самопроизвольную реакцию; полимеризацию; влияние температуры; примеси в качестве катализаторов реакций; реакцию с воздухом, водой и другими химическими агентами; и

- .5 опасности коррозии, включая: опасность для персонала, разрушение конструкционных материалов; влияние концентрации и выделения водорода.

Предотвращение возникновения опасностей

5 Инертизация, водяные подушки, сиккативы и мониторинг; снятие электростатических зарядов; вентиляция; отделение грузов. Ингибирование груза и важность совместимости материалов.

Оборудование, обеспечивающее безопасность, и защита персонала

6 Назначение и калибровка измерительных приборов и подобного оборудования; специализированные средства пожаротушения; дыхательные аппараты и снаряжение для эвакуации, имеющиеся на танкерах; безопасное использование защитной одежды и снаряжения; использование средств приведения в сознание и другого снаряжения для спасания и эвакуации.

Предотвращение загрязнения

7 Процедуры по предотвращению загрязнения воздуха и воды, а также меры, принимаемые в случае разлива, включая необходимость:

- .1 немедленной передачи всей соответствующей информации надлежащим должностным лицам при обнаружении разлива или в случае неисправности, угрожающей разливом;
- .2 срочного уведомления берегового персонала, в задачи которого входит борьба с последствиями загрязнения; и
- .3 надлежащего выполнения судовых процедур для ограничения разлива.

ПРОГРАММА ПОДГОТОВКИ ДЛЯ РАБОТЫ НА НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРАХ

8 Программа специализированной подготовки, упомянутая в пункте 2.2 правила V/1, в отношении выполнения обязанностей на нефтяных танкерах должна предусматривать получение теоретических и практических знаний по вопросам, указанным в пунктах 9-14, ниже.

Правила и кодексы практики

9 Ознакомление с соответствующими положениями международных конвенций; международными и национальными кодексами; Руководством ИМО по борьбе с загрязнением нефтью; соответствующими руководствами по безопасности танкеров и обычно применяемыми портовыми правилами.

Устройство и оборудование нефтяных танкеров

10 Ознакомление с устройствами трубопроводов, насосов, танков и палуб; типами грузовых насосов и их использованием для различных видов груза; системами очистки, дегазации и инертизации танков; газоотводными системами грузовых танков и вентиляцией жилых помещений; измерительными приборами и аварийно-предупредительной сигнализацией; системами подогрева груза; условиями безопасности электрических систем.

Характеристики груза

11 Знание химических и физических свойств различных нефтяных грузов.

Судовые операции

12 Расчеты, связанные с грузовыми операциями; планы погрузки и разгрузки; погрузочно-разгрузочные операции, включая перекачку груза с судна на судно; контрольные списки; использование контрольного оборудования; значение правильного руководства персоналом; операции по дегазации и очистке танков; где это уместно, порядок мойки сырой нефтью, а также эксплуатация и техническое обслуживание систем инертного газа; контроль за входом в насосные отделения и закрытые помещения; использование оборудования для обнаружения газов и оборудования, обеспечивающего безопасность; способ погрузки "поверх остатков" и правильная процедура балластировки и разбалластировки; предотвращение загрязнения воздуха и воды.

Ремонт и техническое обслуживание

13 Меры предосторожности, принимаемые до и во время выполнения работ по ремонту и техническому обслуживанию, включая работы, затрагивающие насосные, трубопроводные, электрические системы и системы управления; условия безопасности при проведении горячих работ; контроль за проведением горячих работ и правильная процедура их выполнения.

Действия при авариях

14 Важность разработки судовых планов действий в аварийных ситуациях; аварийное прекращение грузовых операций; действия в случае выхода из строя служб, имеющих важное значение для груза; борьба с пожаром на нефтяных танкерах; действия, предпринимаемые после столкновения, посадки на мель или разлива; порядок оказания первой медицинской помощи и использование средств приведения в сознание; использование дыхательных аппаратов для безопасного входа в закрытые помещения и спасания находящихся в них людей.

ПРОГРАММА ПОДГОТОВКИ ДЛЯ РАБОТЫ НА ТАНКЕРАХ-ХИМОВОЗАХ

15 Программа специализированной подготовки, упомянутая в пункте 2.2 правила V/1, в отношении выполнения обязанностей на танкерах-химовозах должна предусматривать получение теоретических и практических знаний по вопросам, указанным в пунктах 16-21, ниже.

Правила и кодексы практики

16 Ознакомление с соответствующими международными конвенциями, кодексами ИМО и национальными кодексами, а также соответствующими руководствами по безопасности танкеров и обычно применяемыми портовыми правилами.

Устройство и оборудование танкеров-химовозов

17 Краткое описание устройств специальных трубопроводов, насосов и танков и устройств контроля за переливом; типов грузовых насосов и их использования для различных видов груза; систем очистки и дегазации емкостей; газоотводных систем грузовых емкостей; паровозвратных систем; вентиляции жилых помещений, воздушных шлюзов; измерительных приборов и аварийно-предупредительной сигнализации; условий безопасности электрических систем.

Характеристики груза

18 Достаточное знание характеристик жидких химических грузов, обеспечивающее правильное применение соответствующих кодексов по безопасности груза.

Судовые операции

19 Расчеты, связанные с грузовыми операциями; планы погрузки и разгрузки; погрузочно-разгрузочные операции; паровозвратные системы; контрольные списки; использование контрольного оборудования; операции по дегазации и очистке емкостей, включая надлежащее использование абсорбентов, увлажнителей и детергентов; использование и поддержание инертных атмосфер; контроль за входом в насосные отделения и закрытые помещения; использование оборудования для обнаружения газов и оборудования, обеспечивающего безопасность; удаление отходов и промывочных вод.

Ремонт и техническое обслуживание

20 Меры предосторожности, принимаемые до начала ремонта и технического обслуживания насосных, трубопроводных, электрических систем и систем управления.

Действия при авариях

21 Важность разработки судовых планов действий в аварийных ситуациях; аварийное прекращение грузовых операций; действия в случае выхода из строя служб, имеющих важное значение для груза; борьба с пожаром на танкерах-химовозах; действия, предпринимаемые после столкновения, посадки на мель или разлива; порядок оказания первой медицинской помощи и использование средств приведения в сознание и оборудования для дегазации; использование дыхательных аппаратов и снаряжения для эвакуации; безопасный вход в закрытые помещения и спасание находящихся в них людей.

ПРОГРАММА ПОДГОТОВКИ ДЛЯ РАБОТЫ НА ГАЗОВОЗАХ

22 Программа специализированной подготовки, упомянутая в пункте 2.2 правила V/1, в отношении выполнения обязанностей на газовозах должна предусматривать получение теоретических и практических знаний по вопросам, указанным в пунктах 23-24, ниже.

Правила и кодексы практики

23 Ознакомление с соответствующими международными конвенциями, а также соответствующими кодексами ИМО, национальными и отраслевыми кодексами.

24 Ознакомление с устройством и оборудованием газовозов; типами газовозов; системами грузовых емкостей (конструкция, освидетельствования); оборудованием для обработки груза (насосы, системы трубопроводов); системами кондиционирования груза (подогрев, охлаждение); системами контроля за состоянием атмосферы в емкостях (инертный газ, азот); контрольно-измерительными приборами грузовых емкостей и грузовых систем; системами пожаротушения, а также оборудованием, обеспечивающим безопасность, и спасательным снаряжением.

Борьба с пожаром

25 Современные практические методы и тактика борьбы с пожаром, применимые к газовозам, включая использование систем водяного орошения.

Химия и физика

26 Ознакомление с основами химии и физики в той мере, в какой это относится к безопасной перевозке на судах сжиженных газов наливом, включая:

- .1 свойства и характеристики сжиженных газов и их паров, включая определение газа; элементарные законы газов; уравнение состояния газа; плотность газов; диффузию и смешение газов; сжатие газов; сжижение газов; охлаждение газов; критическую температуру; практическое значение температуры вспышки; верхние и нижние взрывоопасные пределы; температуру самовоспламенения; совместимость газов; реактивность; полимеризацию и ингибиторы;
- .2 свойства отдельных жидкостей, включая плотность жидкостей и паров; изменение свойств в зависимости от температуры; давление и температуру паров; энтальпию; парообразование и кипение жидкости; и
- .3 природу и свойства растворов, включая растворимость газов в жидкостях; смешиваемость жидкостей и влияние изменения температуры; плотность растворов и зависимость от температуры и концентрации; влияние растворенных веществ на точки плавления и кипения; гидраты, их образование и дисперсию; гигроскопичность; осушение воздуха и других газов; точку росы и влияние низкой температуры.

Опасности для здоровья

27 Ознакомление с опасностями для здоровья в связи с перевозкой сжиженных газов, включая:

- .1 токсичность, включая условия, при которых сжиженные газы и их пары могут быть токсичными; токсические свойства ингибиторов и продуктов сгорания как конструкционных материалов, так и перевозимых сжиженных газов; острые и хронические последствия отравления, общедовидные вещества и вещества раздражающего действия; величину порогового предела (TLV);
- .2 опасность попадания на кожу, при вдыхании и во время приема пищи;
- .3 оказание первой медицинской помощи и применение противоядий.

Грузовые емкости

28 Принципы систем грузовых емкостей; правила; освидетельствования; конструкция емкостей, материалы, покрытия, изоляция и совместимость.

Загрязнение

29 Опасности для человеческой жизни и морской среды; влияние удельного веса и растворимости; опасность, вызываемая дрейфующим облаком испарений; сброс криогенных жидкостей в море.

Системы обработки груза

30 Описание основных типов насосов, насосного оборудования, паровозвратных систем, систем трубопроводов и клапанов; объяснение понятий давления, вакуума, всасывания, потока, напора; фильтры и приемные сетки; расширительные устройства; огнепреграждающие экраны; обычно используемые инертные газы; системы хранения, генерации и распределения; системы регулирования температуры и давления; газоотводные системы грузовых емкостей; системы рециркуляции жидкости и повторного сжижения газов; системы замера груза; контрольно-измерительная аппаратура и аварийно-предупредительная сигнализация; системы обнаружения и контроля газов; системы контроля углекислого газа; системы удаления выпара и вспомогательные системы.

Порядок судовых операций

31 Подготовка и проведение погрузки и выгрузки; контрольные списки; условия хранения грузов во время перехода и в порту; разделение грузов и порядок их перекачки; смена грузов, процедуры очистки грузовых емкостей; отбор проб; балластировка и разбалластировка; процедуры подогрева и дегазации; процедуры по охлаждению газоотводной системы ниже температуры окружающей среды и соответствующие меры безопасности.

Техника безопасности и соответствующее оборудование

32 Назначение, калибровка и использование переносных измерительных приборов; противопожарное оборудование и его использование; дыхательные аппараты; средства приведения в сознание; комплекты снаряжения для эвакуации; спасательное снаряжение; защитная одежда и снаряжение; вход в закрытые помещения; меры предосторожности, принимаемые до и во время ремонта и технического обслуживания грузовых систем и систем управления; руководство персоналом во время выполнения потенциально опасных видов работы; типы и принципы работы электрооборудования, имеющего сертификат о безопасности, и источники возгорания.

Действия при авариях

33 Важность разработки судовых планов действий в аварийных ситуациях; аварийное прекращение грузовых операций; системы аварийного закрытия грузовых клапанов; действия, предпринимаемые в случае выхода из строя систем или служб, имеющих важное значение для груза; действия, предпринимаемые после столкновения или посадки на мель, разлива и попадания судна в облако токсичных или воспламеняющихся паров.

Общие принципы грузовых операций

34 Заполнение инертным газом грузовых емкостей и пустых пространств; охлаждение и загрузка емкостей; операции, осуществляемые во время рейса с грузом и в балласте; разгрузка и зачистка емкостей и действия в аварийных ситуациях, включая запланированные действия в случае появления течи, при пожаре, столкновении, посадке на мель, аварийной выгрузке груза и несчастном случае с членом персонала.

Раздел A-V/2

Обязательные минимальные требования для подготовки и квалификации капитанов, лиц командного и рядового состава, а также другого персонала пассажирских судов ро-ро

Подготовка по управлению неорганизованными массами людей

1 Подготовка по управлению неорганизованными массами людей, требуемая пунктом 4 правила V/2 для лиц, назначенных согласно расписанию по тревогам для оказания помощи пассажирам в аварийных ситуациях, должна включать, но не обязательно ограничиваясь этим, следующее:

- .1 знание спасательных средств и аварийных планов, включая:
 - .1.1 знание расписания по тревогам и инструкций на случай аварии,
 - .1.2 знание аварийных выходов, и
 - .1.3 ограничения в отношении пользования лифтами;

- .2 умение оказывать помощь пассажирам на пути к местам сбора и посадки в спасательные средства, включая:
 - .2.1 умение отдавать четкие, ободряющие распоряжения,
 - .2.2 управление пассажирами в коридорах, выгородках трапов и проходах,
 - .2.3 поддержание путей эвакуации свободными от препятствий,
 - .2.4 имеющиеся способы эвакуации инвалидов и людей, нуждающихся в специальной помощи, и
 - .2.5 обход жилых помещений;
- .3 процедуры сбора, включая:
 - .3.1 важность поддержания порядка,
 - .3.2 умение использовать процедуры, позволяющие уменьшить панику и избежать ее,
 - .3.3 умение использовать, где это применимо, списки пассажиров для подсчета их числа при эвакуации, и
 - .3.4 умение обеспечить, чтобы пассажиры были подходящим образом одеты и правильно надели свои спасательные жилеты.

Ознакомительная подготовка

2 Ознакомительная подготовка, требуемая пунктом 5 правила V/2, должна по меньшей мере обеспечить приобретение следующих навыков, соответствующих должности, которую будет занимать моряк, а также его будущим обязанностям и ответственности:

Проектные и эксплуатационные ограничения

- .1 Умение правильно понимать и соблюдать эксплуатационные ограничения судна, а также понимать и применять ограничения возможностей судна, включая снижение скорости при штормовой погоде, направленные на обеспечение охраны человеческой жизни, безопасности судна и груза.

Процедуры открытия, закрытия и крепления средств закрытия отверстий в корпусе судна

- .2 Умение правильно применять процедуры, установленные для судна, в отношении открытия, закрытия и крепления носовых, кормовых и бортовых дверей и рамп и правильно эксплуатировать связанные с ними системы.

Законодательство, кодексы и соглашения, касающиеся пассажирских судов ро-ро

- .3 Умение понимать и применять международные и национальные требования к пассажирским судам ро-ро, имеющие отношение к конкретному судну и подлежащим выполнению обязанностям.

Требования к остойчивости и допустимым напряжениям в корпусе

- .4 Умение надлежащим образом учитывать максимально допустимые напряжения для уязвимых частей судна, таких, как носовые двери и другие устройства закрытия, обеспечивающие водонепроницаемость корпуса, а также специальные аспекты остойчивости, могущие повлиять на безопасность пассажирских судов ро-ро.

Процедуры технического обслуживания специального оборудования пассажирских судов ро-ро

- .5 Умение правильно выполнять судовые процедуры по техническому обслуживанию оборудования, свойственного пассажирским судам ро-ро, такого, как носовые, кормовые и бортовые двери и рампы, шпигаты и связанные с ними системы.

Наставления и расчетные устройства, используемые для погрузки и крепления груза

- .6 Умение правильно пользоваться наставлениями по погрузке и креплению в отношении всех типов автотранспортных средств и железнодорожных вагонов, где это применимо, а также рассчитывать максимально допустимые напряжения и применять их к прочности автомобильных палуб.

Зоны с опасными грузами

- .7 Умение обеспечить правильное соблюдение специальных мер предосторожности и ограничений, применяемых к зонам, отведенным для опасных грузов.

Действия в аварийных ситуациях

- .8 Умение обеспечить надлежащее выполнение специальных процедур в отношении:
 - .8.1 предотвращения или ограничения поступления воды на автомобильные палубы,
 - .8.2 удаления воды с автомобильных палуб, и
 - .8.3 сведения к минимуму воздействия воды на автомобильные палубы.

Подготовка по вопросам безопасности для персонала, осуществляющего непосредственное обслуживание пассажиров в пассажирских помещениях

3 Дополнительная подготовка по вопросам безопасности, требуемая пунктом 6 правила V/2, должна по меньшей мере обеспечить приобретение следующих навыков:

Общение

- .1 Умение поддерживать общение с пассажирами при аварии, с учетом:
 - .1.1 языка или языков, используемых основной массой пассажиров, перевозимых в конкретном рейсе,
 - .1.2 вероятность того, что умение использовать элементарный словарный запас английского языка для основных инструкций может обеспечить общение с пассажиром, нуждающимся в помощи, независимо от того, говорят ли пассажир и член экипажа на одном и том же языке,
 - .1.3 возможной необходимости общаться, при аварии, с помощью других средств (таких, как показ, жесты или привлечение внимания к месту, где находятся инструкции, местам сбора, спасательным устройствам или путям эвакуации) в тех случаях, когда устное общение практически невозможно,

- .1.4 степени, в которой полные инструкции по безопасности были предоставлены пассажирам на их родном языке или языках, и
- .1.5 языков, на которых могут передаваться аварийные объявления во время аварии или учения с целью дать пассажирам важные указания и облегчить действия членов экипажа по оказанию помощи пассажирам.

Спасательные средства

- .2 Умение продемонстрировать пассажирам, как пользоваться индивидуальными спасательными средствами.

Подготовка по вопросам безопасности пассажиров и груза, а также водонепроницаемости корпуса

4 Подготовка по вопросам безопасности пассажиров и груза, а также водонепроницаемости корпуса, требуемая пунктом 7 правила V/2 для капитанов, старших помощников капитана, старших механиков, вторых механиков и лиц, на которых возложена непосредственная ответственность за посадку и высадку пассажиров, погрузку, выгрузку или крепление груза либо закрытие отверстий в корпусе, должна обеспечить приобретение по меньшей мере следующих навыков, соответствующих их обязанностям и ответственности:

Процедуры погрузки и посадки

- .1 Умение правильно применять процедуры, установленные для судна, в отношении:
 - .1.1 погрузки и выгрузки автотранспортных средств, железнодорожных вагонов и других грузовых транспортных единиц, включая связанное с этим общение,
 - .1.2 опускания и поднимания рампы,
 - .1.3 установки и крепления убирающихся автомобильных палуб, и
 - .1.4 посадки и высадки пассажиров, оказывая особое внимание инвалидам и лицам, нуждающимся в помощи.

Перевозка опасных грузов

- .2 Умение применять специальные меры предосторожности, процедуры и требования относительно перевозки опасных грузов на пассажирских судах ро-ро.

Крепление грузов

- .3 Умение:
 - .3.1 правильно применять положения Кодекса безопасной практики размещения и крепления груза в отношении автотранспортных средств, железнодорожных вагонов и других грузовых транспортных единиц, перевозимых на судне, и
 - .3.2 правильно использовать оборудование для крепления груза и имеющиеся материалы, с учетом их ограничений.

Расчет остойчивости, посадки и напряжений в корпусе

.4 Умение:

- .4.1 правильно пользоваться имеющейся информацией об остойчивости и напряжениях в корпусе,
- .4.2 рассчитывать остойчивость и посадку для различных условий загрузки, используя устройства для расчета остойчивости или имеющиеся компьютерные программы,
- .4.3 рассчитывать нагрузку на палубы, и
- .4.4 рассчитывать влияние перекачек водяного балласта и топлива на остойчивость, посадку и напряжения в корпусе.

Открытие, закрытие и крепление устройств закрытия отверстий в корпусе

.5 Умение:

- .5.1 правильно применять процедуры, установленные для судна, в отношении открытия, закрытия и крепления носовых, кормовых и бортовых дверей и рамп и правильно эксплуатировать связанные с ними системы, и
- .5.2 проводить проверку надлежащего обеспечения водопроницаемости закрытий.

Атмосфера на палубе с горизонтальным способом погрузки и выгрузки

.6 Умение:

- .6.1 использовать оборудование, если оно имеется на судне, для наблюдения за состоянием атмосферы в грузовых помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, и
- .6.2 правильно применять установленные для судна процедуры по вентиляции грузовых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки во время погрузки и выгрузки автотранспортных средств, в течение рейса и при авариях.

Подготовка в отношении управления и поведения человека в критических ситуациях

5 Подготовка в отношении управления и поведения человека в критических ситуациях, требуемая пунктом 8 правила V/2, для капитанов, старших помощников капитана, старших механиков, вторых механиков и лиц, ответственных за безопасность пассажиров в аварийных ситуациях, должна удовлетворять требованиям Администрации, основанным на стандартах, разработанных Организацией.

ГЛАВА VI

СТАНДАРТЫ В ОТНОШЕНИИ ФУНКЦИЙ, КАСАЮЩИХСЯ АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЙ, ОХРАНЫ ТРУДА, МЕДИЦИНСКОГО УХОДА И ВЫЖИВАНИЯ

Раздел A-VI/1

Обязательные минимальные требования по ознакомлению, начальной подготовке и инструктажу по вопросам безопасности для всех моряков

Ознакомительная подготовка

1 До того, как им будут назначены обязанности на судне, все лица, работающие или занятые на морском судне, не являющиеся пассажирами, должны пройти одобренную ознакомительную подготовку в отношении способов личного выживания или получить достаточную информацию и инструктаж, принимая во внимание руководство, приведенное в части B, с тем чтобы они:

- .1 могли общаться с другими людьми на судне по основным вопросам безопасности и понимать информацию по безопасности, представленную в виде символов, знаков и аварийно-предупредительных сигналов;
- .2 знали, какие действия надо предпринимать в случае:
 - .2.1 падения человека за борт,
 - .2.2 обнаружения пожара или дыма, или
 - .2.3 подачи сигнала о пожаре или оставлении судна;
- .3 знали места сбора и посадки и пути эвакуации;
- .4 знали местонахождение спасательного жилета и умели надевать его;
- .5 умели объявлять тревогу и имели начальные знания об использовании переносных огнетушителей;
- .6 могли предпринять немедленные действия при несчастном случае или в иной ситуации, требующей неотложной медицинской помощи, прежде чем обратиться за последующей медицинской помощью, которую можно получить на судне; и
- .7 умели закрывать и открывать противопожарные, водонепроницаемые и непроницаемые при воздействии моря двери, установленные на конкретном судне, иные чем предназначенные для закрытия отверстий в корпусе судна.

Начальная подготовка

2 Моряки, работающие или занятые на судне в какой-либо должности, связанной с выполнением обязанностей по безопасности или предотвращению загрязнения во время эксплуатации судна, прежде чем им будут назначены какие-либо обязанности на судне, должны:

- .1 получить соответствующую одобренную начальную подготовку или инструктаж по:

- .1.1 способам личного выживания, как изложено в таблице А-VI/1-1,
- .1.2 противопожарной безопасности и борьбе с пожаром, как изложено в таблице А-VI/1-2,
- .1.3 оказанию элементарной первой помощи, как изложено в таблице А-VI/1-3, и
- .1.4 личной безопасности и общественным обязанностям, как изложено в таблице А-VI/1-4;
- .2 представить доказательство того, что в течение пяти предшествующих лет они достигли требуемого стандарта компетентности, позволяющего им принять на себя задачи, обязанности и ответственность, перечисленные в колонке 1 таблиц А-VI/1-1, А-VI/1-2, А-VI/1-3 и А-VI/1-4, путем:
 - .2.1 демонстрации компетентности в соответствии с методами и критериями для оценки компетентности, приведенными в колонках 3 и 4 этих таблиц, и
 - .2.2 сдачи экзамена или систематической оценки как части одобренной программы подготовки по вопросам, перечисленным в колонке 2 этих таблиц.

3 В отношении судов, не являющихся пассажирскими судами валовой вместимостью более 500, совершающими международные рейсы, и танкерами, если Администрация считает, что в связи с размерами судна и продолжительностью или характером его рейса применение в полном объеме требований настоящего раздела является нецелесообразным или практически невозможным, она может в определенной степени освободить моряков такого судна или класса судов от соответствия некоторым из требований, принимая во внимание безопасность людей на судне, самого судна и имущества, а также защиту морской среды.

Таблица A-VI/1-1
 Спецификация минимального стандарта компетентности в области
 способов личного выживания

Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4
СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Выживание в море в случае оставления судна</p>	<p>Возможные виды аварийных ситуаций, такие, как столкновение, пожар, затопление судна</p> <p>Типы спасательных средств, обычно имеющихся на судах</p> <p>Оборудование спасательных шлюпок и плотов</p> <p>Использование индивидуальных спасательных средств</p> <p>Правила, касающиеся выживания, включая:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 значение подготовки и учений .2 индивидуальную защитную одежду и снаряжение .3 необходимость быть готовым к любой аварии .4 действия, которые должны предприниматься при получении команды следовать к месту нахождения спасательных шлюпок или плотов .5 действия, которые должны предприниматься при команде оставить судно 	<p>Оценка результатов подготовки, полученной в форме одобренного инструктажа или прохождения одобренного курса, или одобренного опыта работы, а также экзаменов, включая практическую демонстрацию компетентности в:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 надевании спасательного жилета .2 надевании и использовании гидрокостюма .3 безопасном прыжке с высоты в воду .4 установлении в нормальное положение перевернувшегося спасательного плота, будучи в спасательном жилете .5 плаваньи в спасательном жилете .6 умении держаться на воде без спасательного жилета .7 посадке на спасательную шлюпку или плот с судна и из воды в спасательном жилете 	<p>Действия, предпринятые после получения сигнала проследовать к месту сбора, соответствуют данной аварии и установленным процедурам</p> <p>Выбор времени для индивидуальных действий и их последовательность соответствуют преобладающим обстоятельствам и условиям и сводит к минимуму потенциальную опасность и угрозу для выживания</p> <p>Способ посадки в спасательные шлюпки и плоты удовлетворителен и не представляет опасности для других оставшихся в живых людей</p> <p>Первоначальные действия после оставления судна и процедуры и действия в воде сводят к минимуму угрозу для выживания</p>

Таблица A-VI/1-1
 Стр. 1 из 2

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Важивание в море в случае оставления судна (продолжение)</p>	<p>.6 действия, которые должны предприниматься при нахождении в воде</p> <p>.7 действия, которые должны предприниматься при нахождении на спасательной шлюпке или плоту</p> <p>.8 основные опасности, угрожающие оставшимся в живых людям</p>	<p>.8 предпринятии первоначальных действий после посадки на спасательную шлюпку или плот для повышения шансов выживания</p> <p>.9 постановке плавучего якоря</p> <p>.10 работе с оборудованием спасательных шлюпок и плотов</p> <p>.11 работе с устройствами, позволяющими определять местонахождение, включая радиоборудование</p>	

Таблица А-VI/1-1

Стр. 2 из 2

Таблица A-VI/1-2

Спецификация минимального стандарта компетентности в области противопожарной безопасности и борьбы с пожаром

Колонка 1 СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	Колонка 2 ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	Колонка 3 МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	Колонка 4 КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Сведения к минимуму риска пожара и подержание состояния готовности к действиям в аварийных ситуациях, связанных с пожаром	<p>Организация борьбы с пожаром на борту судна</p> <p>Расположение противопожарных средств и путей эвакуации</p> <p>Составные части пожара и взрыва (пожарный треугольник)</p> <p>Типы и источники воспламенения</p> <p>Зоспламеняющиеся материалы, опасность возлнкновения и распространения пожара</p> <p>Необходимость постоянной бдительности</p> <p>Действия, которые необходимо предпринмать на судне</p> <p>Обнаружение пожара и дима и автоматические системы аварийно-предупредительной сигнализации</p> <p>Классификация пожаров и применяемых огнетушащих веществ</p>	Оценка результатов подготовки, полученной в форме одобренного инструктажа или прохождения одобренного курса	<p>Первоначальные действия в аварийной ситуации соответствуют принятым процедурам и практике</p> <p>Действия, предпринятые после получения сигнала, проследовать к месту сбора, соответствуют данной аварии и установленным процедурам</p>

Таблица A-VI/1-2
Стр. 1 из 3

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Борьба с огнем и тушение пожара</p>	<p>Противопожарное оборудование и его расположение на Судне</p> <p>Инструкциям относительно:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 Стационарных установок .2 снаряжения пожарного .3 личного снаряжения .4 противопожарных устройств и оборудования .5 методов борьбы с пожаром .6 огнетушащих веществ .7 процедур борьбы с пожаром .8 использования дыхательного аппарата в ходе борьбы с пожаром и действий по спасанию 	<p>Оценка результатов подготовки, полученной в форме одобренного курса, или прохождения одобренного курса, включая практическую демонстрацию в помещениях, обеспечивающих подготовку в условиях, максимально приближенных к реальным (например, имитация судных условий), и, если это практически возможно, в темноте, способностей:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 использовать различные типы переносных огнетушителей .2 использовать автономные дыхательные аппараты .3 тушить небольшие очаги пожара, например пожар электростановок, горящие нефть или пропан .4 тушить обширные очаги пожара водной, используя стволы, давшие как компактную, так и распыленную струю .5 тушить пожары пеной, порошком или любыми другими подходящими химическими веществами .6 с помощью предохранительного троуса, но без дыхательного аппарата входить в помещения, в которых подавалась высокократная пена, и проходить через них 	<p>Оледа и снаряжение соответствуют характеру операций до борьбы с пожаром</p> <p>Выбор времени для индивидуальных действий и их последовательность соответствуют преобладающим обстоятельствам и условиям</p> <p>Пожар потушен с использованием соответствующих процедур, способов и огнетушащих веществ</p> <p>Процедура и техника использования дыхательных аппаратов соответствуют принятым процедурам и практике</p>

Таблица А-VI/1-2
Стр. 2 из 3

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Борьба с огнем и тушение пожара (продолжение)		<p>.7 в автономном дымательном аппарате вести борьбу с огнем в заданных закрытых помещениях</p> <p>.8 тушить пожар с помощью водяного тумана или любого другого подводящего огнетушащего вещества в задымленном и охваченном огнем жилом помещении или помещении, нитирующей машинное отделение</p> <p>.9 тушить горящую нефть с помощью приставок для образования водного тумана и распылительных стволов, сухих химических порошков или пенных комплектов</p> <p>.10 в дымательном аппарате проводить спасательные операции в заданном помещении</p>	

Таблица А-VI/1-2
Стр. 3 из 3

Таблица A-VI/1-3
 Спецификация минимального стандарта компетентности в области
 элементарной первой помощи

Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4
СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Принятие немедленных мер при несчастном случае или в иной ситуации, требующей неотложной медицинской помощи	<p>Оценка помощи, в которой нуждается пострадавший, и угрозы для собственной безопасности</p> <p>Знание анатомии человека и функций организма</p> <p>Понимание неотложных мер, предпринимаемых в чрезвычайных обстоятельствах, включая умение:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 правильно положить пострадавшего .2 применить способы приведения в сознание .3 остановить кровотечение .4 применить необходимые меры для выведения из шокового состояния .5 применить необходимые меры в случае ожогов и ошпариваний, включая поражение электрическим током .6 оказать помощь пострадавшему и транспортировать его .7 наложить повязки и использовать материалы из аптечки первой помощи 	<p>Оценка результатов подготовки, полученной в форме одобренного инструктажа или прохождения одобренного курса</p>	<p>Способ и время подачи сигнала тревоги соответствуют обстоятельствам конкретного несчастного случая или иной ситуации, требующей неотложной медицинской помощи</p> <p>Выявление возможной причины, характера и степени тяжести травмы производится быстро и полно, а омерзительность оказания помощи соответствует потенциальной угрозе жизни</p> <p>Риск дальнейшего причинения вреда самому себе и пострадавшему постоянно сводится к минимуму</p>

Таблица A-VI/1-3
 Стр. 1 из 1

Таблица A-VI/1-4
 Спецификация минимального стандарта компетентности в области личной безопасности и общественных обязанностей

Колонка 1 СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	Колонка 2 ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	Колонка 3 МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	Колонка 4 КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Соблюдение порядка действий при авариях	<p>Возможные виды аварий, такие, как столкновение, пожар, затопление судна</p> <p>Знание судовых планов действий в чрезвычайных ситуациях для принятия мер при авариях</p> <p>Сигналы, подаваемые в аварийных ситуациях, и специальные обязанности, закрепленные за членами экипажа в расписании по тревогам; места сбора; правильное использование личного снаряжения, обеспечивающего безопасность</p> <p>Действия, предпринимаемые при обнаружении обстоятельств, могущих привести к аварии, включая пожар, столкновение, поступление воды на судно и его затопление</p> <p>Действия, предпринимаемые по сигналам тревоги</p> <p>Значение подготовки и учений</p> <p>Знание путей эвакуации, систем внутрисудовой связи и аварийно-предупредительной сигнализации</p>	<p>Оценка результатов подготовки, полученной в форме одобренного инструктажа или прохождения одобренного курса</p>	<p>Первоначальные действия в аварийной ситуации соответствуют установленному порядку действий при авариях</p> <p>Информация, даваемая при объявлении тревоги, своевременная, точная, полная и четкая</p>

Таблица A-VI/1-4
 Стр. 1 из 2

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Принятие мер предосторожности для предотвращения загрязнения морской среды	Последствия эксплуатационного или аварийного загрязнения морской среды Начальные знания процедур по защите окружающей среды	Оценка результатов подготовки, полученной в форме одобренного инструктажа или прохождения одобренного курса	Организационные процедуры, направленные на охрану морской среды, постоянно соблюдаются
Соблюдение техники безопасности	Важность постоянного соблюдения правил техники безопасности Имеется устройство, обеспечивающее безопасность и защиту от потенциальной опасности на судне Меры предосторожности, принимаемые до входа в закрытые помещения Ознакомление с международными мерами отнюдь не пренебрежения несчастных случаев и гигиены труда	Оценка результатов подготовки, полученной в форме одобренного инструктажа или прохождения одобренного курса	Техника безопасности соблюдается, и со-ответствующее оборудование, обеспечивающее безопасность и защиту, постоянно применяется правильно
Понимание команд и умение быть понятым по вопросам, относящимся к обязанностям на судне	Способность понимать команды и общаться с другими в связи с выполнением обязанностей на судне	Оценка результатов подготовки, полученной в форме одобренного инструктажа или прохождения одобренного курса	Общение постоянно четкое и эффективное
Соддействие установлению хороших взаимоотношений между людьми на судне	Важность поддержания хороших человеческих и рабочих отношений на судне Общественные обязанности; условия найма на работу; индивидуальные права и обязанности; опасность злоупотребления наркотиками и ал-коголем	Оценка результатов подготовки, полученной в форме одобренного инструктажа или прохождения одобренного курса	Омлаемые стандарты работы и повеления выполняются под постоянным наблюдением

Таблица A-VI/1-4
Стр. 2 из 2

Раздел A-VI/2

Обязательные минимальные требования для дипломирования специалистов по спасательным шлюпкам и плотам, дежурным шлюпкам и скоростным дежурным шлюпкам

Специалисты по спасательным шлюпкам, спасательным плотам и дежурным шлюпкам, не являющимся скоростными дежурными шлюпками

Стандарт компетентности

1 Каждый кандидат на получение диплома специалиста по спасательным шлюпкам, спасательным плотам и дежурным шлюпкам, не являющимся скоростными дежурными шлюпками, должен продемонстрировать компетентность, позволяющую ему принять на себя задачи, обязанности и ответственность, перечисленные в колонке 1 таблицы A-VI/2-1.

2 Уровень знаний по вопросам, перечисленным в колонке 2 таблицы A-VI/2-1, должен быть достаточным для того, чтобы кандидат мог осуществлять спуск и быть командиром спасательной шлюпки, спасательного плота или дежурной шлюпки в аварийных ситуациях.

3 Подготовка и опыт, требующиеся для достижения необходимого уровня теоретических знаний, понимания и профессиональных навыков, должны принимать во внимание руководство, приведенное в части В настоящего Кодекса.

4 Каждый кандидат на получение диплома должен представить доказательство того, что он достиг требуемого стандарта компетентности в течение пяти предшествующих лет, путем:

- .1 демонстрации компетентности, позволяющей ему принять на себя задачи, обязанности и ответственность, перечисленные в колонке 1 таблицы A-VI/2-1, в соответствии с методами демонстрации компетентности и критериями для оценки компетентности, приведенными в колонках 3 и 4 этой таблицы; и
- .2 сдачи экзамена или систематической оценки как части одобренной программы подготовки, охватывающей материал, изложенный в колонке 2 таблицы A-VI/2-1.

Специалисты по скоростным дежурным шлюпкам

Стандарт компетентности

5 Каждый кандидат на получение диплома специалиста по скоростным дежурным шлюпкам должен продемонстрировать компетентность, позволяющую ему принять на себя задачи, обязанности и ответственность, перечисленные в колонке 1 таблицы A-VI/2-2.

6 Уровень знаний по вопросам, перечисленным в колонке 2 таблицы A-VI/2-2, должен быть достаточным для того, чтобы кандидат мог осуществлять спуск и быть командиром скоростной шлюпки в аварийных ситуациях.

7 Подготовка и опыт, требующиеся для достижения необходимого уровня теоретических знаний, понимания и профессиональных навыков, должны принимать во внимание руководство, приведенное в части В настоящего Кодекса.

8 Каждый кандидат на получение диплома должен представить доказательство того, что он достиг требуемого стандарта компетентности в течение пяти предшествующих лет, путем:

- .1 демонстрации компетентности, позволяющей ему принять на себя задачи, обязанности и ответственность, перечисленные в колонке 1 таблицы A-VI/2-2, в соответствии с методами демонстрации компетентности и критериями для оценки компетентности, приведенными в колонках 3 и 4 этой таблицы; и
- .2 сдачи экзамена или систематической оценки как части одобренной программы подготовки, охватывающей материал, изложенный в колонке 2 таблицы A-VI/2-2.

Таблица А-VI/2-1

Спецификация минимального стандарта компетентности для специалистов для спасательных шлюпок, спасательных плотам и дежурным шлюпкам, не являющимся скоростными дежурными шлюпками

Колонка 1 СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	Колонка 2 ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	Колонка 3 МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	Колонка 4 КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Командование спасательной шлюпкой, спасательным плотом или дежурной шлюпкой во время и после спуска</p>	<p>Конструкция и оборудование спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок, а также отдельные предметы их снабжения</p> <p>Характеристики и устройства спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок</p> <p>Различные типы устройств для спуска спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок</p> <p>Приемы спуска спасательных шлюпок и плотов при значительном волнении</p> <p>Приемы подъема спасательных шлюпок и плотов</p> <p>Действия, предпринимаемые после оставления шлюпки</p> <p>Приемы спуска и подъема дежурных шлюпок при значительном волнении</p>	<p>Оценка результатов практической демонстрации умения:</p> <p>.1 установить перевернувшийся спасательный плот в нормальное положение, будучи в спасательном жилете</p> <p>.2 понимать маркировку спасательных шлюпок и плотов в отношении количества людей, на которое они рассчитаны</p> <p>.3 подавать правильные команды для посадки на спасательные шлюпки и плоты, их спуска, отхода от судна и высадки людей из спасательных шлюпок и плотов</p> <p>.4 подготавливать и безопасно спускать спасательную шлюпку или плот, а также быстро отходить от судна</p> <p>.5 безопасно поднимать спасательную шлюпку, спасательный плот и дежурную шлюпку</p> <p>С использованием: надувного спасательного плота и открытой или закрытой спасательной шлюпки с двигателем</p>	<p>Подготовка, посадка и спуск спасательных шлюпок и плотов производится с учетом ограничений оборудования и позволяют спасательным шлюпкам и спасательным плотам безопасно отойти от судна</p> <p>Первоначальные действия по оставлению судна сводят к минимуму угрозу для выживания</p> <p>Подъем спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок производится с учетом ограничений оборудования</p>

Таблица А-VI/2-1
Стр. 1 из 3

Колодка 1	Колодка 2	Колодка 3	Колодка 4
СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Эксплуатация двигателя спасательной шлюпки	Методы запуска и эксплуатации двигателя спасательной шлюпки и связанного с ним оборудования, а также использования подручного огнетушителя	Оценка результатов практической демонстрации умения запустить и эксплуатировать двигатель, установленный на открытой или закрытой спасательной шлюпке	Двигатель запускается и эксплуатируется так, чтобы обеспечить возможность маневрирования
Руководство оставшимися в живых людьми и Управление спасательной шлюпкой или плотом после оставления судна	Управление спасательной шлюпкой или плотом в штормовую погоду Использование фалы, морского плавучего якоря и прочих предметов снабжения Рационалы пищи и питьевой воды на спасательной шлюпке или спасательном плоту Действия, предпринимаемые для максимального увеличения возможности обнаружения и определения местонахождения спасательной шлюпки или плота Приемы спасения при помощи вертолета Гидроперила и ее применение; использование защитной одежды, включая гидрокостюмы и теплозащитные средства Использование дежурных шлюпок и моторных спасательных шлюпок для сбора спасательных плотов и спасения находящихся на них людей и людей, оказавшихся в воде Намеренная посадка спасательных шлюпок и плотов на мель	Оценка результатов практической демонстрации умения: .1 грести и управлять спасательной шлюпкой и вести ее по компасу .2 использовать отдельные предметы снабжения спасательных шлюпок и плотов .3 устанавливать средства, способствующие обнаружению	Руководство действиями по выживанию соответствует преобладающим обстоятельствам и условиям

Таблица A-VI/2-1
Стр. 2 из 3

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Использование устройств, указывающих местоположение, включая оборудование связи и сигнальную аппаратуру, а также пиротехнические средства	Радиоаппаратура спасательных шлюпок и плотов, включая спутниковые АРБ и транспондеры, используемые при поиске и спасании Пиротехнические сигналы бедствия	Оценка результатов практической демонстрации умения: .1 использовать переносное радиооборудование спасательных шлюпок и плотов .2 использовать сигнальное оборудование, включая пиротехнические средства	Использование и выбор средств связи и сигнальной аппаратуры соответствуют преобладающим обстоятельствам и условиям
Оказание первой медицинской помощи спасенным	Использование аптечки первой помощи и приемов приведения в сознание Уход за людьми, получившими травмы, включая остановку кровотечения и вывод из шокового состояния	Оценка результатов практической демонстрации умения обрабатывать с ледьями, получившими травмы, как во время, так и после оставления судна, с использованием аптечки первой медицинской помощи и приемов приведения в сознание	Выявление возможной причины, характера и степени тяжести травм или заболеваний производится быстро и точно Очерченность оказания помощи соответствует потенциальной угрозе жизни

Таблица А-VI/2-1
Стр. 3 из 3

Таблица A-VI/2-2
 Спецификация минимального стандарта компетентности для специалистов
 по скоростным дежурным шлюпкам

Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4
СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Командование скоростной дежурной шлюпкой во время и после спуска	<p>Конструкция и оборудование скоростных дежурных шлюпок и отдельные предметы их снабжения</p> <p>Характеристики и устройства скоростных дежурных шлюпок</p> <p>Меры предосторожности во время спуска и подъема скоростной дежурной шлюпки</p> <p>Способы установления перевернувшейся скоростной дежурной шлюпки в нормальное положение</p> <p>Управление скоростной дежурной шлюпкой при преобладающих и неблагоприятных условиях погоды и состоянии моря</p> <p>Навигационное оборудование и оборудование, обеспечивающее безопасность, имеющееся на скоростной дежурной шлюпке</p> <p>Схемы поиска и факторы окружающей среды, влияющие на их выполнение</p> <p>Оценка готовности скоростной дежурной шлюпки и ее оборудования для немедленного использования</p>	<p>Оценка результатов практической демонстрации умения:</p> <p>.1 управлять безопасным спуском и подъемом скоростной дежурной шлюпки</p> <p>.2 установить перевернувшуюся скоростную дежурную шлюпку в нормальное положение</p> <p>.3 управлять скоростной дежурной шлюпкой при преобладающих условиях погоды и состоянии моря</p> <p>.4 держаться на воде в специальном снаряжении</p> <p>.5 использовать оборудование связи и сигнализации между скоростной дежурной шлюпкой и вертолетом и судном</p> <p>.6 использовать имеющееся на борту аварийное оборудование</p>	<p>Подготовка, посадка, спуск и эксплуатация скоростных дежурных шлюпок производятся с учетом ограничений оборудования</p>

Таблица A-VI/2-2
 Стр. 1 из 2

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Командование скоростной лежурной шлюпкой до вреня и после спуска (продолжение)	Знание порядка технического обслуживания, аварийного ремонта, общего процесса наполнения воздухом и выпуска воздуха из отсеков плавуучести надутых скоростных лежурных шлюпок	.7 поднять из воды пострадавшего и передать его на спасательный вертолет или судно либо в безопасное место .8 выполнять схему поиска с учетом факторов окружающей среды	Двигатель запускается и эксплуатируется так, чтобы обеспечить возможность маневрирования
Эксплуатация двигателя скоростной лежурной шлюпки	Методы запуска и эксплуатации двигателя скоростной лежурной шлюпки и связанного с ним оборудования	Оценка результатов практической демонстрации. Учения запускать и эксплуатировать двигатель скоростной лежурной шлюпки	Двигатель запускается и эксплуатируется так, чтобы обеспечить возможность маневрирования

Таблица А-VI/2-2
Стр. 2 из 2

Раздел А-VI/3

Обязательная минимальная подготовка по современным методам борьбы с пожаром

Стандарт компетентности

- 1 Моряки, назначенные руководить операциями по борьбе с пожаром, должны успешно пройти подготовку по методам борьбы с пожаром по расширенной программе, обращая особое внимание на организацию, тактику и управление, и продемонстрировать компетентность, позволяющую им принять на себя задачи, обязанности и ответственность, перечисленные в колонке 1 таблицы А-VI/3.
- 2 Уровень знаний и понимания по вопросам, перечисленным в колонке 2 таблицы А-VI/3, должен быть достаточным для эффективного руководства операциями по борьбе с пожаром на судне.
- 3 Подготовка и опыт, требующиеся для достижения необходимого уровня теоретических знаний, понимания и профессиональных навыков, должны учитывать руководство, приведенное в части В настоящего Кодекса.
- 4 Каждый кандидат на получение диплома должен представить доказательство того, что он достиг требуемого стандарта компетентности в течение пяти предшествующих лет, в соответствии с методами демонстрации компетентности и критериями для оценки компетентности, приведенными в колонках 3 и 4 таблицы А-VI/3.

Таблица А-VI/3
 Спецификация минимального стандарта компетентности в области
 современных методов борьбы с пожаром

Колонка 1 СВЕРХ КОМПЕТЕНТНОСТІ	Колонка 2 ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	Колонка 3 МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	Колонка 4 КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Руководство операциями по борьбе с пожаром на судах</p>	<p>Процедуры борьбы с пожаром в море и в порту, обращающая особое внимание на организацию, тактику и управление</p> <p>Использование воды для пожаротушения, влияние на остойчивость судна, меры предосторожности и процедуры по устранению отрицательных последствий</p> <p>Связь и координация во время операций по борьбе с пожаром</p> <p>Контроль за вентиляцией, включая удаление дыма из помещений</p> <p>Контроль за топливной системой и электрооборудованием</p> <p>Опасности, возникающие в процессе борьбы с пожаром (сухая возгонка, химические реакции, возгорание в дымоходах котлов и т.д.)</p>	<p>Практические занятия и инструктаж, проводимые в рамках одобренной подготовки в условиях, максимально приближенных к реальным (например, имитация судовых условий), и, если это практически возможно, в темноте</p>	<p>Действия по борьбе с пожаром основаны на полной и точной оценке инцидента с использованием всех имеющихся источников информации</p> <p>Порядок очередности, выбор времени для действий и их последовательность соответствуют общим требованиям данного инцидента и позволяют свести к минимуму повреждения и риск повреждений судна, травмирование персонала и ухудшение эксплуатационных качеств судна</p> <p>Передача информации осуществляется своевременно, точно, полностью и четко</p> <p>Личная безопасность во время действий по борьбе с пожаром постоянно обеспечивается</p>

Таблица А-VI/3
 Стр. 1 из 3

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Руководство операциями по борьбе с пожарами на судах (продолжение)	<p>Борьба с пожаром, связанным с опасными грузами</p> <p>Меры противопожарной безопасности и опасности, связанные с хранением и использованием материалов (краски и т.п.)</p> <p>Уход за людьми, полученными травмы, и оказание им помощи</p> <p>Процедуры координации действий с береговыми пожарными командами</p>		

Таблица A-VI/3

Стр. 2 из 3

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Организация и подготовка пожарных партий	Подготовка планов действий в чрезвычайных ситуациях Состав и назначение персонала в пожарные партии Стратегия и тактика борьбы с пожаром в различных частях судна	Практические занятия и инструктаж, проводимые в рамках одобренной подготовки в условиях, максимально приближенных к реальным, например, имитация судовых условий	Состав и организация пожарных партий обеспечивает быстрое и эффективное осуществление планов и порядка действий в аварийных ситуациях
Проверка и обслуживание систем и оборудования для обнаружения пожара и пожаротушения	Система обнаружения пожара; стационарные системы пожаротушения; переносные и передвижные средства пожаротушения, включая устройства, насосы, а также средства для спасения людей и имущества, системы жизнеобеспечения, личное защитное снаряжение и оборудование связи Требования по государственному и классификационному освидетельствованию	Практические занятия с использованием одобренного оборудования и систем в условиях, приближенных к реальным	Эксплуатационная эффективность всех систем обнаружения пожара и пожаротушения, а также оборудования постоянно поддерживается в соответствии с эксплуатационными спецификациями и требованиями законодательства
Расследование и составление докладов об инцидентах, связанных с пожарами	Оценка причин инцидентов, связанных с пожарами	Практические занятия в условиях, приближенных к реальным	Причины пожара определяются и эффективность контрмер оценивается

Таблица А-VI/3
Стр. 3 из 3

Раздел A-VI/4

Обязательные минимальные требования в отношении оказания первой медицинской помощи и медицинского ухода

Стандарт компетентности для моряков, назначенных для оказания первой медицинской помощи на судне

1 Каждый моряк, назначенный для оказания первой медицинской помощи на судне, должен продемонстрировать компетентность, позволяющую ему принять на себя задачи, обязанности и ответственность, перечисленные в колонке 1 таблицы A-VI/4-1.

2 Уровень знаний по вопросам, перечисленным в колонке 2 таблицы A-VI/4-1, должен быть достаточным для того, чтобы назначенный моряк мог принять неотложные эффективные меры при несчастных случаях или заболеваниях, типичных для судовых условий.

3 Каждый кандидат на получение диплома на основании положений пункта 1 правила VI/4 должен представить доказательство того, что он достиг требуемого стандарта компетентности, в соответствии с методами демонстрации компетентности и критериями для оценки компетентности, приведенными в колонках 3 и 4 таблицы A-VI/4-1.

Стандарт компетентности для моряков, назначенных для выполнения обязанностей по медицинскому уходу на судне

4 Каждый моряк, назначенный для выполнения обязанностей по медицинскому уходу на судне, должен продемонстрировать компетентность, позволяющую ему принять на себя задачи, обязанности и ответственность, перечисленные в колонке 1 таблицы A-VI/4-2.

5 Уровень знаний по вопросам, перечисленным в колонке 2 таблицы A-VI/4-2, должен быть достаточным для того, чтобы назначенный моряк мог принять неотложные эффективные меры при несчастных случаях или заболеваниях, типичных для судовых условий.

6 Каждый кандидат на получение диплома на основании положений пункта 2 правила VI/4 должен представить доказательство того, что он достиг требуемого стандарта компетентности, в соответствии с методами демонстрации компетентности и критериями для оценки компетентности, приведенными в колонках 3 и 4 таблицы A-VI/4-2.

Таблица А-VI/4-1

Спецификация минимального стандарта компетентности в области оказания первой медицинской помощи

Колонка 1 СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	Колонка 2 ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	Колонка 3 МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	Колонка 4 КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Оказание неотложной медицинской помощи при несчастном случае или заболевании на Судне	<p>Аптечка первой помощи</p> <p>Анатомия человека и функции организма</p> <p>Токсические опасности на Судне, включая использование Руководства по оказанию первой медицинской помощи при несчастных случаях, связанных с перевозкой опасных грузов, или его национального эквивалента</p> <p>Осмотр пострадавшего или пассажира</p> <p>Травмы позвоночника</p> <p>Ожог, ошпаривание и последствия переломов, вывихов и мышечных травм</p> <p>Медицинский уход за спасенными людьми</p> <p>Медицинские консультации, передаваемые по радио</p> <p>Фармакология</p> <p>Стерилизация</p> <p>Остановка сердца, утопление и асфиксия</p>	Оценка результатов практического инструктажа	<p>Выявление возможной причины характера и степени тяжести травмы произошедшей быстро, полно и соответствует современной практике оказания первой медицинской помощи</p> <p>Риск причинения вреда самому себе и другим постоянно сводится к минимуму</p> <p>Лечение травм и заболеваний производится удовлетворительно и соответствует признанной практике оказания первой помощи и международным руководствам</p>

Таблица А-VI/4-1
Стр. 1 из 1

Таблица А-VI/4-2

Спецификация минимального стандарта компетентности для лиц,
ответственных за медицинский уход на судие

Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4
СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Медицинский уход на судие за больными и получившими травму</p>	<p>Уход за пострадавшими, включая:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 травмы головы и позвоночника .2 травмы уха, носа, горла и глаз .3 внешнее и внутреннее кровотечение .4 ожоги, ослепление и обморожение .5 переломы, вывихи и мышечные травмы .6 раны, их лечение и инфекции .7 обезбоживание .8 технику наложения швов и скобок .9 устранение острой боли в области живота .10 мелкие хирургические операции .11 перевязку и бинтование <p>Аспекты ухода за пострадавшими:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 общие принципы .2 уход за пострадавшими 	<p>Оценка результатов практического инструктажа и демонстрации</p> <p>Если это практически возможно, обзорный практический опыт, полученный в больнице или подобном учреждении</p>	<p>Определение симптомов производится на основе концепции клинического осмотра и истории болезни</p> <p>Защита от инфекции и распространения заболеваний полная и эффективная</p> <p>Личное отношение спокойное, уверенное и успокаивающее</p> <p>Лечение травм или заболеваний производится удовлетворительно и соответствует принятой медицинской практике и соответствующим национальным и международным медицинским руководствам</p> <p>Доза и применение лекарств и медикаментов соответствуют рекомендациям изготовителя и принятой медицинской практике</p> <p>Значение изменений в состоянии пациента быстро определяется</p>

Таблица А-VI/4-2

Стр. 1 из 3

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
<p>Медицинский уход на судне за больными и получившими травмы (продолжение)</p>	<p>Болезни, включая:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 медицинские режимы и неотложная помощь .2 болезни, передаваемые половым путем .3 тропические и инфекционные болезни <p>Злоупотребление алкоголем и наркотиками</p> <p>Стоматология</p> <p>Гинекология, беременность и роды</p> <p>Медицинский уход за спасенными людьми</p> <p>Смерть в море</p> <p>Гигиена</p> <p>Профилактика заболеваний, включая:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 дезинфекцию, дезинсекцию, дератизацию .2 прививки <p>Ведение медицинских карт и копии применимых правил:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 ведение медицинских карт .2 международные и национальные морские медицинские правила 		

Таблица A-VI/4-2
Стр. 2 из 3

СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Участие в скоординированных схемах предоставления судак помощи по медицинским вопросам	<p>Внезапная помощь, включая:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 медицинские консультации, передаваемые по радио .2 транспортировку больных и получивших травмы, включая эвакуацию с помощью вертолета .3 медицинский уход за больными коряками, включая сотрудничество с портовыми властями, отвечающими за здравоохранение, или амбулаторными отделами больниц в портах 		<p>Процедуры клинического осмотра полные и соответствуют полученным инструкциям</p> <p>Метод эвакуации и подготовка к ней соответствуют признанным процедурам и направлены на максимальное улучшение состояния пациента</p> <p>Процедуры запроса медицинских консультаций, предоставляемых по радио, соответствуют установленной практике и рекомендации</p>

Таблица A-VI/4-2
Стр. 3 из 3

ГЛАВА VII

СТАНДАРТЫ В ОТНОШЕНИИ АЛЬТЕРНАТИВНОГО ДИПЛОМИРОВАНИЯ

Раздел A-VII/1

Выдача альтернативных дипломов

1 Каждый кандидат на получение диплома на уровне эксплуатации согласно положениям главы VII Приложения к Конвенции должен пройти соответствующее обучение и подготовку и отвечать стандарту компетентности для всех функций, предписанных либо в таблице A-II/1, либо в таблице A-III/1. Функции, указанные в таблицах A-II/1 или A-III/1 соответственно, могут быть добавлены при условии, что кандидат прошел соответствующее дополнительное обучение и подготовку и отвечает стандартам компетентности, предписанным в этих таблицах для соответствующих функций.

2 Каждый кандидат на получение диплома на уровне управления как лицо, осуществляющее командование судном валовой вместимостью 500 или более, или лицо, осуществляющее командование, выполнять свои обязанности, должен помимо соответствия стандарту компетентности, указанному в таблице A-II/1, пройти соответствующее обучение и подготовку и отвечать стандартам компетентности для всех функций, предписанных в таблице A-II/2. Функции, указанные в таблицах главы III настоящей части, могут быть добавлены при условии, что кандидат прошел соответствующее дополнительное обучение и отвечает стандартам компетентности, предписанным в этих таблицах для соответствующих функций.

3 Каждый кандидат на получение диплома на уровне управления как лицо, ответственное за механические установки судна с главной двигательной установкой мощностью 750 кВт или более, или лицо, на которое будет возложена такая ответственность в случае неспособности лица, ответственного за механические установки судна, выполнять свои обязанности, должен помимо соответствия стандарту компетентности, указанному в таблице A-III/1, пройти соответствующее обучение и подготовку и отвечать стандартам компетентности для всех функций, предписанных в таблице A-III/2. Функции, указанные в таблицах главы II настоящей части, могут быть добавлены при условии, что кандидат прошел соответствующее дополнительное обучение и подготовку и отвечает стандартам компетентности, предписанным в этих таблицах для соответствующих функций.

4 Каждый кандидат на получение диплома на вспомогательном уровне по судоводждению или судовым механическим установкам должен соответствовать стандарту компетентности, предписанному, соответственно, в таблице A-II/4 или A-III/4 настоящей части.

Раздел A-VII/2

Дипломирование моряков

1 В соответствии с требованиями пункта 1.3 правила VII/1, каждый кандидат на получение диплома согласно положениям главы VII на уровне эксплуатации по функциям, указанным в таблицах A-II/1 или A-III/1, должен:

- .1 иметь одобренный стаж работы на судне не менее одного года, при этом стаж должен включать выполнение в течение по меньшей мере шести месяцев обязанностей в машинном отделении под руководством квалифицированного механика и, где требуется функция судоводждения,

выполнение в течение по меньшей мере шести месяцев обязанностей по несению вахты на мостике под руководством квалифицированного вахтенного помощника капитана; и

- .2 пройти, в течение этого стажа, программы подготовки на судне, одобренные как отвечающие соответствующим требованиям разделов A-II/1 и A-III/1 и документально подтвержденные в одобренных книжках регистрации подготовки.

2 Каждый кандидат на получение диплома согласно положениям главы VII для выполнения на уровне управления совмещенных функций, указанных в таблицах A-II/2 и A-III/2, должен иметь следующий одобренный стаж работы на судне, связанный с выполнением функций, которые должны быть указаны в подтверждении к диплому:

- .1 для лиц, не осуществляющих командования судном или не несущих ответственности за механические установки судна - выполнение в течение 12 месяцев обязанностей на уровне эксплуатации, относящихся к правилу III/2 или III/3 соответственно, и, где требуется функция судовождения на уровне управления, выполнение в течение по меньшей мере 12 месяцев обязанностей по несению вахты на мостике на уровне эксплуатации;
- .2 для лиц, осуществляющих командование судном или несущих ответственность за механические установки судна - выполнение в течение по меньшей мере 48 месяцев, включая срок, указанный в пункте 2.1 настоящего раздела, в качестве дипломированного лица командного состава обязанностей, связанных с функциями, указанными в подтверждении к диплому, из которых 24 месяца - выполняя функции, изложенные в таблице A-II/1, и 24 месяца - выполняя функции, изложенные в таблицах A-III/1 и A-III/2.

Раздел A-VII/3

Принципы, определяющие выдачу альтернативных дипломов

(Положения отсутствуют)

ГЛАВА VIII

СТАНДАРТЫ В ОТНОШЕНИИ НЕСЕНИЯ ВАХТЫ

Раздел A-VIII/1

Годность к выполнению обязанностей

1 Все лица, назначенные выполнять обязанности вахтенного помощника капитана или лица рядового состава, входящего в состав вахты, должны иметь не менее 10 часов отдыха в течение 24-часового периода.

2 Часы отдыха могут быть разделены не более чем на два периода, один из которых должен иметь продолжительность по меньшей мере 6 часов.

3 Требования к периодам отдыха, установленные в пунктах 1 и 2, необязательно должны соблюдаться в случае аварийной ситуации или учения либо в других чрезвычайных условиях эксплуатации.

4 Несмотря на положения пунктов 1 и 2, минимальный период в десять часов может быть сокращен до не менее чем 6 последовательных часов при условии, что любое такое сокращение применяется в течение не более чем двух дней и в течение каждых семи дней предоставляется не менее 70 часов отдыха.

5 Администрации должны требовать, чтобы расписания несения вахты вывешивались в легкодоступных местах.

Раздел А-VIII/2

Организация и принципы несения вахты

ЧАСТЬ 1 - ДИПЛОМИРОВАНИЕ

1 Вахтенный помощник капитана должен иметь надлежащую квалификацию в соответствии с положениями главы II или главы VII, относящимися к обязанностям, связанным с несением ходовой навигационной или стояночной вахты.

2 Вахтенный механик должен иметь надлежащую квалификацию в соответствии с положениями главы III или главы VII, относящимися к обязанностям, связанным с несением вахты в машинном отделении.

ЧАСТЬ 2 - ПЛАНИРОВАНИЕ РЕЙСА

Общие требования

3 Предстоящий рейс должен планироваться заранее с учетом всей относящейся к нему информации, а любой проложенный курс должен быть проверен до начала рейса.

4 Старший механик, по консультации с капитаном, должен заранее определить потребности предстоящего рейса, с учетом потребности в топливе, воде, смазочных материалах, химикатах, расходных и прочих запасных частях, инструментах, запасах и любые другие потребности.

Планирование до начала каждого рейса

5 До начала каждого рейса капитан каждого судна должен обеспечить, чтобы предполагаемый путь из порта отхода до первого порта захода планировался с использованием надлежащих и подходящих карт и других навигационных пособий, необходимых для предстоящего рейса и содержащих точную, полиую и откорректированную информацию в отношении тех навигационных ограничений и опасностей, которые имеют постоянный или предсказуемый характер и имеют отношение к безопасности плавания судна.

Проверка и прокладка запланированного пути

6 По завершении проверки запланированного пути, принимая во внимание всю относящуюся к нему информацию, запланированный путь должен быть проложен на соответствующих картах и быть постоянно доступным для вахтенного помощника капитана, который, до того как лечь на соответствующий курс, обязан проверить его.

Отклонение от запланированного пути

7 Если в ходе рейса принято решение об изменении следующего порта захода, находящегося на запланированном пути, или если судну необходимо существенно отклониться от запланированного пути по другим причинам, то измененный путь должен прорабатываться до того, как судно существенно отклонится от первоначально запланированного пути.

ЧАСТЬ 3 - НЕСЕНИЕ ВАХТЫ В МОРЕ

Принципы, относящиеся к несению вахты в целом

8 Для обеспечения непрерывного несения безопасной вахты Стороны должны обращать внимание компаний, капитанов, старших механиков и вахтенного персонала на соблюдение нижеследующих принципов.

9 Капитан каждого судна обязан обеспечивать надлежащую организацию безопасной ходовой навигационной вахты. Под общим руководством капитана вахтенные помощники несут ответственность за безопасное судовождение во время своей вахты, уделяя особое внимание мерам по избежанию столкновения и посадки на мель.

10 Старший механик каждого судна, по консультации с капитаном, обязан обеспечивать надлежащую организацию несения безопасной вахты в машинном отделении.

Защита морской среды

11 Капитан, лица командного и рядового состава должны представлять себе серьезные последствия эксплуатационного или аварийного загрязнения морской среды и принимать все возможные меры предосторожности для предотвращения такого загрязнения, особенно в тех случаях, когда это предусмотрено соответствующими международными и портовыми правилами.

ЧАСТЬ 3-1 - ПРИНЦИПЫ НЕСЕНИЯ ХОДОВОЙ НАВИГАЦИОННОЙ ВАХТЫ

12 Вахтенный помощник капитана является представителем капитана и постоянно несет главную ответственность за безопасность плавания судна и соблюдение Международных правил предупреждения столкновений судов в море 1972 года.

Наблюдение

13 Должно постоянно вестись надлежащее наблюдение в соответствии с правилом 5 Международных правил предупреждения столкновений судов в море 1972 года. Его целями являются:

- .1 поддержание постоянной бдительности с помощью зрения и слуха, а также всех других имеющихся в наличии средств в отношении любых существенных изменений в рабочей обстановке;
- .2 всесторонняя оценка обстановки и опасности столкновения, посадки на мель и иных навигационных опасностей; и
- .3 обнаружение терпящих бедствие судов или летательных аппаратов, лиц, потерпевших кораблекрушение, затонувших судов, их обломков и прочих опасностей для судоходства.

14 Наблюдатель должен иметь возможность полностью уделять свое внимание надлежащему наблюдению; он не должен брать на себя и ему нельзя поручать выполнение никаких других обязанностей, которые могли бы помешать ему выполнять эту задачу.

15 Обязанности наблюдателя и рулевого различны; рулевой, стоящий на руле, не должен считаться наблюдателем; это положение не распространяется на малые суда при условии беспрепятственного кругового обзора с места рулевого и отсутствия ухудшения видимости в ночное время или иных помех ведению надлежащего наблюдения. В дневное время вахтенный помощник капитана может оставаться единственным наблюдателем, при условии что в каждом таком случае:

- .1 обстановка тщательно оценена и установлено без сомнения, что это безопасно;
- .2 полностью учтены все соответствующие факторы, включая, но не ограничиваясь этим, следующее:

- состояние погоды;
- видимость;
- интенсивность движения судов;
- близость навигационных опасностей; и
- необходимость повышенного внимания при плавании по системам разделения движения или вблизи них; и

- .3 имеется возможность немедленного усиления вахты на мостике в случае, когда этого потребует изменившаяся обстановка.

16 При определении того, что состав ходовой навигационной вахты достаточен для обеспечения постоянного надлежащего наблюдения, капитан должен учитывать все соответствующие факторы, включая указанные в настоящем разделе Кодекса, а также следующие факторы:

- .1 видимость, состояние погоды и моря;
- .2 интенсивность движения судов и другую деятельность, осуществляемую в районе плавания судна;
- .3 необходимость повышенного внимания при плавании по системам разделения движения и другим путям движения судов или вблизи них;
- .4 дополнительную рабочую нагрузку, вызываемую характером функций судна, непосредственными эксплуатационными требованиями и предполагаемыми маневрами;
- .5 годность любых членов экипажа, которые при необходимости могут быть включены в состав вахты, к выполнению соответствующих обязанностей;
- .6 знание и уверенность в профессиональной пригодности лиц командного состава и экипажа судна;
- .7 опыт каждого вахтенного помощника капитана и знание им судового оборудования, порядка действий и маневренности судна;
- .8 деятельность, осуществляемую на судне в любое данное время, включая радиосвязь, и возможность немедленного усиления вахты на мостике в случае необходимости;
- .9 рабочее состояние приборов и органов управления на мостике, включая системы аварийно-предупредительной сигнализации;
- .10 управление рулем и гребным винтом и маневренные характеристики судна;
- .11 размеры судна и обзор с места управления судном;
- .12 конфигурацию мостика, в той мере, в какой такая конфигурация может препятствовать вахтенному обнаруживать посредством зрения или слуха любые изменения окружающей обстановки; и
- .13 любые другие соответствующие стандарты, процедуры или руководства, относящиеся к организации вахты и годности к выполнению обязанностей, которые приняты Организацией.

Организация вахты

17 При определении состава вахты на ходовом мостике, в которую могут входить имеющие надлежащую квалификацию лица рядового состава, должны учитываться, среди прочего, следующие факторы:

- .1 непрерывное присутствие вахтенного персонала на ходовом мостике;

- .2 состояние погоды, видимость, а также светлое или темное время суток;
- .3 близость навигационных опасностей, которые могут потребовать от вахтенного помощника капитана выполнения дополнительных штурманских обязанностей;
- .4 использование и техническое состояние навигационных средств, таких, как радиолокатор или радионавигационные средства, а также любого иного оборудования, влияющего на безопасность плавания судна;
- .5 наличие на судне авторулевого;
- .6 несение на судне радиовахты;
- .7 органы управления необслуживаемых машинных помещений, сигнализация и индикаторы, предусмотренные на мостике, порядок их использования и ограничения; и
- .8 любые необычные обязанности ходовой навигационной вахты, которые могут быть вызваны особыми условиями эксплуатации.

Принятие вахты

18 Вахтенный помощник капитана не должен передавать вахту сменяющему помощнику, если имеются основания полагать, что последний не способен эффективно выполнять обязанности по несению вахты; в этом случае капитан должен быть информирован.

19 Заступающий на вахту помощник капитана должен убедиться в том, что весь персонал его вахты полностью способен выполнять свои обязанности, в частности адаптирован к условиям ночного наблюдения. Заступающий на вахту помощник капитана не должен принимать вахту до тех пор, пока его зрение полностью не адаптируется к условиям видимости.

20 До принятия вахты заступающие на вахту помощники капитана должны удостовериться в счислимом или истинном местоположении судна, следовании заданным путем, курсом и скоростью, проверить органы управления необслуживаемых машинных помещений и учесть любые навигационные опасности, ожидаемые за время несения вахты.

21 Заступающие на вахту помощники капитана должны лично удостовериться в отношении:

- .1 распоряжений по вахте и других особых инструкций капитана, касающихся плавания судна;
- .2 местоположения судна, его курса, скорости и осадки;
- .3 преобладающих и предвычисленных приливов, течений, погоды, видимости и влияния этих факторов на курс и скорость;
- .4 порядка использования главных двигателей для осуществления маневра, если главные двигатели управляются с мостика; и
- .5 навигационной обстановки, включая, но не ограничиваясь этим, следующее:
 - .5.1 рабочее состояние всего навигационного оборудования и оборудования, обеспечивающего безопасность, которое используется или, возможно, будет использоваться в течение вахты;
 - .5.2 поправки гиро- и магнитных компасов;

- .5.3 наличие и перемещение судов, находящихся на виду, или судов, появления которых можно ожидать;
- .5.4 обстоятельства и опасности, которые могут встретиться во время вахты; и
- .5.5 возможное влияние крена, дифферента, плотности воды и проседания судна на запас воды под килем.

22 Если во время сдачи вахты выполняется маневр или другое действие по уклонению от какой-либо опасности, сдачу вахты необходимо отложить до момента, когда это действие будет полностью закончено.

Несение ходовой навигационной вахты

23 Вахтенный помощник капитана должен:

- .1 нести вахту на мостике;
- .2 ни при каких обстоятельствах не оставлять мостик без должной замены;
- .3 продолжать нести ответственность за безопасность плавания судна, несмотря на присутствие на мостике капитана, до тех пор, пока ему не будет специально сообщено о принятии капитаном на себя такой ответственности и это не будет взаимно понято; и
- .4 в случае возникновения любых сомнений относительно выбора мер обеспечения безопасности поставить в известность капитана.

24 Во время вахты для обеспечения плавания по заданному пути вахтенный помощник капитана должен проверять через достаточно частые промежутки времени курс, местоположение и скорость судна, используя любые имеющиеся необходимые навигационные средства.

25 Вахтенный помощник капитана должен в полной мере знать расположение и работу всего судового навигационного оборудования и оборудования, обеспечивающего безопасность, а также знать и учитывать их эксплуатационные ограничения.

26 Вахтенный помощник капитана не должен брать на себя и ему нельзя поручать выполнение любых обязанностей, мешающих обеспечению безопасности плавания судна.

27 Вахтенные помощники капитана должны максимально эффективно использовать все имеющееся в их распоряжении навигационное оборудование.

28 При использовании радиолокатора вахтенный помощник капитана должен учитывать необходимость постоянного соблюдения положений относительно использования радиолокатора, которые содержатся в действующих Международных правилах предупреждения столкновений судов в море.

29 В случае необходимости вахтенный помощник капитана должен решительно пользоваться рулем, двигателями и звуковой сигнальной аппаратурой. Однако о предполагаемых изменениях частоты вращения главного двигателя необходимо давать своевременное предупреждение, если это возможно, или эффективно использовать имеющиеся на мостике органы управления двигателем в случае неиспользуемого машинного помещения в соответствии с применимыми процедурами.

30 Вахтенные помощники капитана должны знать характеристики управляемости своего судна, включая тормозной путь, и учитывать, что другие суда могут иметь разные характеристики управляемости.

31 Все предпринятое во время вахты действия, имеющие отношение к плаванию судна, должны надлежащим образом фиксироваться.

32 Особенно важно, чтобы в любое время вахтенный помощник капитана обеспечивал осуществление надлежащего наблюдения. На судах, где штурманская рубка отделена от рулевой, вахтенный помощник может заходить в штурманскую рубку в случае необходимости на короткий период для выполнения необходимых штурманских обязанностей, но перед этим он должен удостовериться, что это безопасно и что в период его отсутствия будет обеспечено надлежащее наблюдение.

33 Проверка работы судового навигационного оборудования, когда судно находится в море, должна проводиться так часто, как это практически целесообразно, и когда позволяют обстоятельства, в частности, если ожидается опасности, которые могут повлиять на безопасность плавания судна. По мере необходимости такие проверки должны фиксироваться. Такие проверки должны также проводиться до прибытия в порт и до отхода из порта.

34 Вахтенный помощник капитана должен проводить регулярные проверки, чтобы обеспечить:

- .1 удержание судна на правильном курсе лицом, стоящим на руле, или авторулевым;
- .2 определение поправок главного магнитного компаса не менее одного раза за вахту и, если это возможно, после каждого значительного изменения курса; частую сверку показаний гиро- и главного магнитного компасов и согласованность репитеров с основным компасом;
- .3 проверку перехода с автоматического управления рулем на ручное по меньшей мере один раз за вахту;
- .4 нормальное функционирование ходовых и сигнальных огней, а также другого навигационного оборудования;
- .5 нормальное функционирование радиооборудования в соответствии с пунктом 86 настоящего раздела; и
- .6 нормальное функционирование органов управления необслуживаемых машинных помещений, аварийно-предупредительной сигнализации и индикаторов.

35 Вахтенный помощник капитана должен учитывать необходимость постоянного соблюдения действующих требований Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года. Вахтенный помощник капитана должен учитывать:

- .1 необходимость заблаговременного вызова рулевого и перехода на ручное управление рулем, чтобы безопасным образом выйти из любой потенциально опасной ситуации; и
- .2 что при управлении судном посредством авторулевого чрезвычайно опасно допускать развитие ситуации до момента, когда вахтенный помощник не имеет помощи и должен прерывать наблюдение для выполнения экстренного действия.

36 Вахтенные помощники капитана должны глубоко знать использование установленных на судне электрорадионавигационных средств, включая их возможности и ограничения, и при необходимости использовать каждое из этих средств, а также иметь в виду, что эхолот является важным навигационным средством.

37 Вахтенный помощник капитана должен использовать радиолокатор всякий раз при ухудшении или в ожидании ухудшения видимости и постоянно при плавании в районах интенсивного судоходства, учитывая ограничения радиолокатора.

38 Вахтенный помощник капитана должен обеспечивать, чтобы используемые шкалы дальности радиолокатора переключались достаточно часто для возможно более раннего обнаружения эхосигналов. Необходимо помнить, что эхосигналы от небольших объектов или объектов, имеющих плохую отражательную способность, могут быть не обнаружены.

39 При использовании радиолокатора вахтенный помощник капитана должен выбирать соответствующую шкалу дальности, внимательно следить за радиолокационным изображением и заблаговременно начинать прокладку курса целей или систематический анализ их движения.

40 Вахтенный помощник капитана должен немедленно извещать капитана:

- .1 при ухудшении или ожидаемом ухудшении видимости;
- .2 если условия судопотока или перемещения отдельных судов вызывают опасения;
- .3 если возникают затруднения в сохранении заданного курса;
- .4 если в рассчитанное время не обнаружены берег, навигационный знак или ожидаемые глубины;
- .5 если неожиданно открылся берег, навигационный знак или произошло изменение глубин;
- .6 в случае поломки двигателей, органов дистанционного управления двигательной установкой, рулевого привода или какого-либо важного навигационного оборудования, аварийно-предупредительной сигнализации или индикатора;
- .7 при отказе радиооборудования;
- .8 в штормовую погоду, если есть опасение возможного повреждения;
- .9 когда на пути судна встречаются опасности для плавания, такие, как лед или обломки судов; и
- .10 в любой другой аварийной ситуации или в случае возникновения каких-либо сомнений.

41 Несмотря на требование о немедленном извещении капитана в указанных выше случаях, вахтенный помощник капитана должен, помимо этого, если требуют обстоятельства, решительно принимать меры для обеспечения безопасности судна.

42 Вахтенный помощник капитана должен давать персоналу вахты все необходимые инструкции и информацию, которые обеспечивают несение безопасной вахты, включая надлежащее наблюдение.

Несение вахты в различных условиях и районах

Плавание в хорошую погоду

43 Вахтенный помощник капитана должен часто и точно брать компасные пеленги приближающихся судов для того, чтобы своевременно определить опасность столкновения, и учитывать, что такая опасность может иногда существовать даже при заметном изменении пеленга, особенно при сближении с очень большим судном или буксирным составом или при сближении с судном на малое расстояние. Вахтенный помощник капитана должен также предпринимать своевременные и правильные действия в соответствии с применимыми Международными правилами предупреждения столкновений судов в море 1972 года и затем проверять, что такие действия дают желаемый результат.

44 В хорошую погоду вахтенный помощник капитана должен, по возможности, практиковаться в использовании радиолокатора.

Плавание в условиях ограниченной видимости

45 При ухудшении или ожидаемом ухудшении видимости первой обязанностью вахтенного помощника капитана является выполнение соответствующих требований Международных правил предупреждения столкновений судов в море 1972 года, в особенности в отношении подачи туманных сигналов, движения с умеренной скоростью и готовности двигателей к немедленным маневрам. Кроме того, вахтенный помощник капитана должен:

- .1 известить капитана;
- .2 выставить наблюдателя;
- .3 включить ходовые огни; и
- .4 включить радиолокатор и пользоваться им.

В темное время суток

46 Капитан и вахтенный помощник капитана при организации наблюдения должны надлежащим образом учитывать оборудование мостика и навигационные средства, доступные для использования, их ограничения, а также принятые процедуры и меры предосторожности.

Плавание в прибрежных водах и районах интенсивного судоходства

47 При плавании в этих районах следует пользоваться картой самого крупного масштаба, откорректированной на основе самой последней информации. Определения местоположения должны выполняться через короткие промежутки времени и более чем одним способом, когда это позволяют обстоятельства.

48 Вахтенный помощник капитана должен четко опознавать все встречающиеся навигационные знаки.

Плавание с лоцманом на борту

49 Присутствие лоцмана на борту и выполнение им своих обязанностей не освобождает капитана или вахтенного помощника капитана от их функций и обязанностей по обеспечению безопасности судна. Капитан и лоцман должны обмениваться информацией относительно плавания, местных условий и характеристик данного судна. Капитан и/или вахтенный помощник капитана должны работать в тесном контакте с лоцманом и внимательно следить за местоположением и движением судна.

50 Если возникает сомнение в отношении действий или намерений лоцмана, вахтенный помощник капитана должен запросить у лоцмана разъяснение, а если сомнение все же остается, немедленно уведомить об этом капитана и принять любые необходимые меры до его появления.

Судно на якоре

51 Если капитан считает необходимым, непрерывное несение ходовой вахты осуществляется и при стоянке на якоре. Когда судно на якоре, вахтенный помощник капитана должен:

- .1 как можно быстрее определить и нанести местоположение судна на соответствующую карту;
- .2 когда позволяют обстоятельства, достаточно часто проверять путем взятия пеленгов навигационных знаков или легкоопознаваемых береговых объектов, стоит ли судно на якоре безопасно;

- .3 обеспечивать эффективное наблюдение;
- .4 обеспечивать регулярные обходы судна;
- .5 наблюдать за метеорологическими условиями, приливами и состоянием моря;
- .6 при обнаружении дрейфа судна извещать капитана и принимать все необходимые меры;
- .7 обеспечивать готовность главных двигателей и других механизмов в соответствии с указаниями капитана;
- .8 в случае ухудшения видимости извещать капитана;
- .9 обеспечивать выставление надлежащих огней и знаков и подачу соответствующих звуковых сигналов согласно всем применимым правилам; и
- .10 принимать меры по защите окружающей среды от загрязнения с судна и соблюдать применимые правила предотвращения загрязнения.

ЧАСТЬ 3-2 — ПРИНЦИПЫ НЕСЕНИЯ ХОДОВОЙ МАШИННОЙ ВАХТЫ

52 Термин "машинная вахта", используемый в частях 3-2, 4-2 и 4-4 настоящего раздела, означает либо лицо или группу лиц, составляющих вахту, либо период ответственности лица командного состава, в течение которого его присутствие в машинном помещении может требоваться или не требоваться.

53 Вахтенный механик является представителем старшего механика и постоянно несет главную ответственность за надежную и эффективную работу механизмов, влияющих на безопасность судна и их обслуживание, а также отвечает за осмотр, эксплуатацию и проверку, если это требуется, всех механизмов и оборудования, за которые отвечает машинная вахта.

Организация вахты

54 Состав вахты должен всегда быть достаточным для обеспечения безопасной работы всех механизмов, влияющих на эксплуатацию судна, как в автоматическом, так и в ручном режиме управления, и соответствовать преобладающим обстоятельствам и условиям.

55 При определении состава машинной вахты, в которую могут входить имеющие соответствующую квалификацию лица рядового состава, должны учитываться, среди прочего, следующие факторы:

- .1 тип судна, тип и состояние механизмов;
- .2 надлежащее постоянное наблюдение за работой всех механизмов, влияющих на безопасную эксплуатацию судна;
- .3 любые особые режимы работы, зависящие от таких условий, как состояние погоды, ледовая обстановка, загрязненные воды, мелководье, аварийная обстановка, устранение повреждений или борьба с загрязнением;
- .4 квалификация и опыт персонала машинной вахты;
- .5 охрана человеческой жизни, безопасность судна, груза и порта, а также защита окружающей среды;
- .6 соблюдение международных, национальных и местных правил; и
- .7 обеспечение нормальной эксплуатации судна.

Принятие вахты

56 Вахтенный механик не должен передавать вахту сменяющему механику, если имеются основания полагать, что последний явно не способен эффективно выполнять обязанности по несению вахты; в этом случае старший механик должен быть информирован.

57 Заступающий на вахту механик должен убедиться в том, что весь персонал его вахты полностью способен эффективно выполнять свои обязанности.

58 До принятия вахты заступающие на вахту механики должны удостовериться в отношении по меньшей мере следующего:

- .1 распоряжений по вахте и особых инструкций старшего механика, касающихся эксплуатации судовых систем и механизмов;
- .2 характера всех работ, выполняемых по механизмам и системам, занятого в этих работах персонала и потенциальных опасностей;
- .3 уровня и, где это применимо, состояния воды или остатков в льялах, балластных, отстойных, резервных танках, в танках пресной воды, сточных цистернах, а также специальных требований по использованию или удалению их содержимого;
- .4 состояния и уровня топлива в резервных, отстойных танках, расходных цистернах и других емкостях для хранения топлива;
- .5 любых специальных требований, касающихся сброса из санитарных систем;
- .6 состояния и режима эксплуатации различных главных и вспомогательных систем, включая систему распределения электроэнергии;
- .7 состояния оборудования пульта контроля и управления, где он имеется, и оборудования, управляемого вручную;
- .8 состояния и режима эксплуатации систем автоматического управления и защиты котлов, где они имеются, таких, как системы защиты по обрыву факела, системы защиты по предельным уровням воды, системы управления горением, системы управления подачей топлива, и другого оборудования, связанного с эксплуатацией паровых котлов;
- .9 любых потенциально неблагоприятных условий эксплуатации в результате плохой погоды, ледовой обстановки, загрязненных вод или мелководья;
- .10 любых специальных режимов эксплуатации, вызванных поломкой оборудования или неблагоприятными условиями эксплуатации судна;
- .11 докладов лиц рядового состава машинной команды в отношении закрепленных за ними обязанностей;
- .12 наличия средств борьбы с пожаром; и
- .13 состояния заполнения машинного журнала.

Несение машинной вахты

59 Вахтенный механик должен обеспечивать, чтобы несение вахты осуществлялось в установленном порядке и чтобы под его руководством лица рядового состава, входящие в состав машинной вахты, способствовали безопасной и эффективной работе двигательной установки и вспомогательного оборудования.

60 Вахтенный механик должен продолжать нести ответственность за работу в машинных помещениях, несмотря на присутствие в них старшего механика, до тех пор, пока ему не будет специально сообщено о принятии старшим механиком на себя такой ответственности и это не будет взаимно понято.

61 Все члены машинной вахты должны знать свои обязанности по несению вахты. Кроме того, каждый член вахты должен знать в отношении своего судна следующее:

- .1 пользование соответствующими системами внутрисудовой связи;
- .2 пути эвакуации из машинных помещений;
- .3 системы аварийно-предупредительной сигнализации, используемые в машинном отделении, и уметь различать их сигналы, обращая особое внимание на сигнал подачи огнетушащего вещества; и
- .4 количество, расположение и типы противопожарного оборудования и оборудования, необходимого для борьбы за живучесть в машинных помещениях, а также их использование и различные меры предосторожности, которые необходимо соблюдать.

62 Необходимо обращать внимание на любые механизмы, которые работают с нарушениями или, как ожидается, будут работать неисправно, или требуют специального обслуживания, с учетом уже принятых мер. Если это требуется, должен намечаться план дальнейших действий.

63 В постоянно обслуживаемых машинных помещениях вахтенный механик должен быть в любое время готов управлять двигательной установкой, учитывая необходимость изменения направления движения или скорости.

64 В случае периодически необслуживаемых машинных помещений вахтенный механик должен находиться в постоянной готовности в любой момент прибыть в машинные помещения по вызову.

65 Все распоряжения с мостика должны немедленно выполняться. Изменения направления движения или частоты вращения главной двигательной установки должны регистрироваться, за исключением тех случаев, когда Администрация считает, что ввиду размеров или характеристик судна такая регистрация нецелесообразна. Вахтенный механик должен обеспечивать наличие членов вахты у органов управления главной двигательной установкой, если она управляется вручную, во время маневрирования или в положении "приготовиться".

66 Должное внимание следует уделять техническому обслуживанию и уходу за всеми механизмами, включая механические, электрические, электронные, гидравлические и пневматические системы, приборы управления ими и устройства их защиты, все системы бытового обслуживания, а также учету расхода запасов и запасных частей.

67 Старший механик должен обеспечить, чтобы вахтенный механик имел всю информацию по вопросам профилактического обслуживания и ремонта, борьбы за живучесть или ремонтных работ, подлежащих выполнению во время вахты. Вахтенный

механик должен отвечать за отключение, переключение и регулировку всех находящихся в ведении вахты механизмов, на которых будут производиться работы, и должен производить соответствующие записи о таких работах.

68 Когда машинное отделение приведено в состояние готовности, вахтенный механик должен обеспечить немедленную готовность всех механизмов и оборудования, которые могут использоваться при совершении маневров, и достаточный резерв электроэнергии для питания рулевого привода и других потребителей.

69 Вахтенные механики не должны брать на себя и им нельзя поручать выполнение любых обязанностей, мешающих обслуживанию главной двигательной установки и вспомогательного оборудования. Они должны осуществлять постоянное наблюдение за работой главной двигательной установки и вспомогательных систем до момента смены с вахты и проводить периодические осмотры механизмов, за которые они отвечают. Они должны также обеспечивать надлежащие обходы помещений машинного отделения и рулевого привода с целью выявления неисправностей в работе и поломок оборудования и сообщения об этом, а также обеспечения текущих регулировок, поддержания оборудования в надлежащем состоянии и для других необходимых целей.

70 Вахтенные механики должны требовать, чтобы вахтенный персонал информировал их о потенциально опасных условиях, которые могут оказать неблагоприятное воздействие на механизмы и поставить под угрозу безопасность человеческой жизни или судна.

71 Вахтенный механик должен обеспечивать наблюдение за вахтой в машинных помещениях и организовывать замену в случае неспособности какого-либо члена машинной вахты выполнять свои обязанности. Вахта не должна оставлять машинные помещения без контроля, с тем чтобы обеспечить возможность ручного управления механической установкой или дроссельными клапанами.

72 Вахтенный механик должен предпринимать необходимые действия для ограничения последствий повреждений, возникающих в результате поломки оборудования, пожара, затопления, пробонны, столкновения, посадки на мель и других причин.

73 Перед сдачей вахты вахтенный механик должен убедиться в том, что все имевшие место в течение вахты события, связанные с эксплуатацией главных и вспомогательных механизмов, соответствующим образом занесены в журнал.

74 Вахтенный механик должен помогать любому механику, ответственному за техническое обслуживание, при проведении всех работ по профилактике, борьбе за живучесть или ремонту. Такие работы должны включать, но не обязательно ограничиваясь этим, следующее:

- .1 отключенное оборудования, на котором будет производиться работа, и ввод в работу дублирующего оборудования;
- .2 регулировку остающейся в работе части установки для надлежащей и безопасной работы во время технического обслуживания;
- .3 в помощь сменяющим механикам и в целях регистрации, занесение в машинный журнал или другой соответствующий документ сведений об оборудовании, на котором проводятся работы, о занятом персонале, о принятых мерах предосторожности и кем они были приняты; и
- .4 проверки и ввод в действие, при необходимости, отремонтированных механизмов или оборудования.

75 Вахтенный механик должен обеспечить, чтобы любое лицо рядового состава машинной команды, выполняющее работы по техническому обслуживанию, смогло оказать помощь в ручном управлении механизмами в случае выхода из строя средств автоматизации.

76 Вахтенный механик должен принимать во внимание, что изменения скорости судна в результате неисправности механизмов или потеря управляемости могут подвергнуть угрозе безопасность судна и охрану человеческой жизни на море. Необходимо немедленно докладывать на мостик о случаях пожара и любых неизбежных действиях в машинных помещениях, которые могут привести к снижению скорости судна, непосредственной угрозе выхода из строя рулевого устройства, остановке главного двигателя или каким-либо изменениям в выработке электроэнергии или подобной угрозе безопасности. Это уведомление, по возможности, должно быть сделано до изменения скорости судна, с тем чтобы предоставить мосту максимальное время для принятия всех возможных действий, направленных на предупреждение потенциальной морской аварии.

77 Вахтенный механик должен немедленно извещать старшего механика в следующих случаях:

- .1 когда имеют место поломка двигателя или какое-либо нарушение в работе, которые могут поставить под угрозу безопасность судна;
- .2 когда имеют место любые нарушения в работе, которые, как считается, могут вызвать поломку или выход из строя двигательной установки, вспомогательных механизмов или систем контроля и регулирования; и
- .3 в любой аварийной ситуации или в случае возникновения каких-либо сомнений в том, какое принять решение или меры.

78 Несмотря на требование о немедленном извещении старшего механика в указанных выше случаях, вахтенный механик должен, если этого требуют обстоятельства, решительно принимать меры для обеспечения безопасности судна, его механизмов и экипажа.

79 Вахтенный механик должен давать вахтенному персоналу все необходимые инструкции и информацию, которые обеспечивают несение безопасной вахты. Работы по текущему техническому обслуживанию механизмов, выполняемые как разовые задания при несении безопасной вахты, должны составлять неотъемлемую часть порядка несения вахты. Детальный ремонт, включающий ремонт электрического, механического, гидравлического, пневматического или применяемого электронного оборудования по всему судну, должен проводиться с ведома вахтенного механика и старшего механика. Эти работы должны фиксироваться.

Несение вахты в различных условиях и районах

Плавание в условиях ограниченной видимости

80 Вахтенный механик должен обеспечивать постоянное давление воздуха или пара для подачи звуковых сигналов, а также немедленное выполнение команд с мостика, относящихся к изменениям скорости или направления движения, и, кроме того, должен обеспечивать, чтобы вспомогательные механизмы, используемые при маневрировании, находились в полной готовности.

Плавание в прибрежных водах и районах интенсивного судоходства

81 Получив сообщение о том, что судно находится в районе интенсивного судоходства, вахтенный механик должен обеспечить, чтобы все механизмы, связанные с маневрированием судна, могли быть немедленно переведены на руч-

ное управление. Вахтенный механик должен также обеспечить, чтобы имелся достаточный резерв электроэнергии для рулевой машины и других потребностей при маневрировании. Аварийное рулевое устройство и другое вспомогательное оборудование должны быть готовы для немедленного использования.

Судно на якоре

82 На незащищенной якорной стоянке старший механик должен консультироваться с капитаном относительно того, следует нести ходовую машинную вахту или нет.

83 Когда судно стоит на якоре на открытом рейде или в каких-либо других фактически морских условиях, вахтенный механик должен обеспечивать:

- .1 несение надлежащей вахты;
- .2 осуществление периодической проверки всех работающих и находящихся в готовности механизмов;
- .3 поддержание главных и вспомогательных механизмов в состоянии готовности, в соответствии с командами, полученными с мостика;
- .4 принятие мер по защите окружающей среды от загрязнения с судна и соблюдение применимых правил предотвращения загрязнения; и
- .5 готовность всех систем борьбы за живучесть и противопожарных систем.

ЧАСТЬ 3-3 - ПРИНЦИПЫ НЕСЕНИЯ РАДИОВАХТЫ

Общие положения

84 Администрации должны обращать внимание компаний, капитанов и персонала, несущего радиовахту, на выполнение следующих положений по обеспечению несения надлежащей радиовахты, обеспечивающей безопасность, во время нахождения судна в море. При применении настоящего Кодекса необходимо принимать во внимание Регламент радиосвязи.

Организация вахты

85 При организации радиовахты капитан каждого морского судна должен:

- .1 обеспечивать, чтобы несение радиовахты соответствовало положениям Регламента радиосвязи и Конвенции СОЛАС;
- .2 обеспечивать, чтобы на главные обязанности по несению радиовахты не оказывало отрицательного воздействия ведение радиообмена, не связанного с безопасностью движения судна и безопасностью мореплавания; и
- .3 учитывать радиооборудование, установленное на судне, и его эксплуатационное состояние.

Несение радиовахты

86 Вахтенный радиооператор должен:

- .1 обеспечивать несение вахты на частотах, предусмотренных Регламентом радиосвязи и Конвенцией СОЛАС; и
- .2 во время несения вахты регулярно проверять работу радиооборудования и его источников энергии и докладывать капитану о любой замеченной неисправности этого оборудования.

87 Должны выполняться требования Регламента радиосвязи и Конвенции СОЛАС относительно ведения радиотелеграфного журнала или радиожурнала.

88 Ведение записей радиобмена, в соответствии с требованиями Регламента радиосвязи и Конвенции СОЛАС, является обязанностью радиооператора, на которого возложена главная ответственность за радиосвязь при бедствии. Записи подлежат следующие события с указанием времени, когда они имели место:

- .1 краткое изложение радиобмена в случаях бедствия, срочности и в целях безопасности;
- .2 важные происшествия, относящиеся к радиослужбе;
- .3 где это необходимо, местоположение судна по меньшей мере раз в день; и
- .4 краткое изложение состояния радиооборудования, включая его источники энергии.

89 Записи радиобмена должны храниться в месте ведения радиосвязи при бедствии и должны быть доступны:

- .1 для проверки капитаном; и
- .2 для проверки любым уполномоченным должностным лицом Администрации и любым надлежащим образом уполномоченным должностным лицом, осуществляющим контроль согласно статье X Конвенции.

ЧАСТЬ 4 — НЕСЕНИЕ ВАХТЫ В ПОРТУ

Принципы, относящиеся к несению всех вахт

Общие положения

90 Капитан каждого судна, безопасно швартованного или безопасно стоящего на якоре при обычных условиях в порту, должен организовать соответствующее и эффективное несение вахты для обеспечения безопасности. Специальные требования могут оказаться необходимыми для специальных типов судовых двигательных установок или вспомогательного оборудования, а также для судов, перевозящих опасные, ядовитые или легковоспламеняющиеся вещества или другие специальные виды грузов.

Организация вахты

91 Вахта на палубе, когда судно находится в порту, должна быть организована так, чтобы постоянно:

- .1 обеспечивались охрана человеческой жизни, безопасность судна, порта и окружающей среды, а также безопасная эксплуатация всех механизмов, связанных с грузовыми операциями;
- .2 соблюдались международные, национальные и местные правила; и
- .3 поддерживались порядок и нормальная деятельность судна.

92 Капитан судна должен определять состав вахты на палубе и ее продолжительность в зависимости от условий стоянки, типа судна и характера обязанностей вахтенных.

93 Если капитан сочтет это необходимым, ответственным за вахту на палубе должно назначаться квалифицированное лицо командного состава.

94 Необходимое оборудование должно быть размещено таким образом, чтобы обеспечить надлежащее несение вахты.

95 Старший механик, по консультации с капитаном, должен обеспечивать, чтобы организация машинной вахты соответствовала требованиям по несению безопасной вахты в порту. При определении состава машинной вахты, в которую могут входить соответствующие лица рядового состава машинной команды, должны учитываться, среди прочего, следующие факторы:

- .1 на всех судах с главной двигательной установкой мощностью 3 000 кВт и более всегда должен быть вахтенный механик;
- .2 на судах с главной двигательной установкой мощностью менее 3 000 кВт, по усмотрению капитана и по консультации со старшим механиком, может не быть вахтенного механика; и
- .3 вахтенные механики не должны брать на себя и им нельзя поручать выполнение любых обязанностей, мешающих выполнению их обязанностей по наблюдению за работой судовых механизмов.

Принятие вахты

96 Вахтенные помощники капитана или вахтенные механики не должны передавать вахту сменяющему их лицу командного состава, если они имеют основания полагать, что такое лицо явно не способно эффективно выполнять обязанности по несению вахты; в этом случае капитан или, соответственно, старший механик должен быть информирован. Заступающие на вахту лица командного состава должны убедиться в том, что весь персонал их вахты полностью способен эффективно выполнять свои обязанности.

97 Если в момент передачи вахты осуществляется важная операция, она должна быть завершена передающим вахту лицом командного состава, за исключением случаев, когда капитан или старший механик отдал иное распоряжение.

ЧАСТЬ 4-1 - ПРИНЯТИЕ ПАЛУБНОЙ ВАХТЫ

98 До принятия палубной вахты заступающий на вахту помощник капитана должен быть информирован вахтенным помощником капитана относительно:

- .1 глубины у причала, осадки судна, уровня и времени полной и малой воды; состояния швартовов, положения якорей и количества вытравленной якорь-цепи, а также других особенностей стоянки, важных для безопасности судна; состояния главных двигателей и возможности их использования в аварийной ситуации;
- .2 всех работ, подлежащих выполнению на судне; характера, количества и размещения груза, погруженного или оставшегося на судне, и любых остатков после разгрузки судна;
- .3 уровня воды в льялах и балластных танках;
- .4 сигналов или огней, выставленных на судне или подаваемых звуковыми средствами;
- .5 количества членов экипажа, которым необходимо быть на борту, и присутствия посторонних лиц на судне;
- .6 состояния средств борьбы с пожаром;
- .7 любых специальных портовых правил;
- .8 распоряжений по вахте и специальных распоряжений капитана;

- .9 имеющихся линий связи между судном и береговым персоналом, включая портовые власти, на случай возникновения аварийной ситуации или необходимости получения помощи;
- .10 любых других обстоятельств, важных для безопасности судна, его экипажа, груза или для защиты окружающей среды от загрязнения; и
- .11 процедур извещения соответствующих властей о любом загрязнении окружающей среды в результате деятельности судна.

99 До принятия палубной вахты заступающие на вахту лица командного состава должны убедиться в том, что:

- .1 швартовы и якорь-цепь надлежащим образом закреплены;
- .2 соответствующие сигналы или огни должным образом выставлены или подаются звуковыми сигнальными средствами;
- .3 меры безопасности и правила противопожарной защиты выполняются;
- .4 они знают характер любых опасных грузов, которые грузятся или выгружаются, а также соответствующие меры, принимаемые в случае какого-либо разлива или пожара;
- .5 нет никаких внешних условий или обстоятельств, угрожающих судну, и их собственное судно не создает угрозы для других.

ЧАСТЬ 4-2 - ПРИНЯТИЕ МАШИННОЙ ВАХТЫ

100 До принятия машинной вахты заступающий на вахту механик должен быть информирован вахтенным механиком относительно:

- .1 действующих в этот день распоряжений по вахте, особых инструкций, касающихся эксплуатации судна, технического обслуживания и ремонта судовых механизмов или систем управления;
- .2 характера всех работ, выполняемых по механизмам и системам на судне, занятого в этих работах персонала и потенциальных опасностей;
- .3 уровня и, где это применимо, состояния воды или остатков в льялах, балластных, отстойных, резервных танках, сточных цистернах, а также специальных требований по использованию или удалению их содержимого;
- .4 любых специальных требований, касающихся сброса из санитарных систем;
- .5 состояния и степени готовности переносного противопожарного оборудования, стационарных установок пожаротушения и систем обнаружения пожара;
- .6 персонала, назначенного для проведения ремонтно-производственных работ на судне, мест его работы и функций по ремонту, а также относительно любых других назначенных лиц и необходимого состава экипажа;
- .7 любых портовых правил, касающихся сливов с судна, требований по борьбе с пожаром и готовности судна, особенно в условиях возможной плохой погоды;
- .8 имеющихся линий связи между судном и береговым персоналом, включая портовые власти, на случай возникновения аварийной ситуации или необходимости получения помощи;

- .9 любых других обстоятельств, важных для безопасности судна, его экипажа, груза или для защиты окружающей среды от загрязнения; и
- .10 процедур извещения соответствующих властей о загрязнении окружающей среды в результате ремонтно-производственных работ.

101 Сменяющие механики перед принятием машинной вахты должны убедиться в том, что они получили полную информацию от вахтенного механика, как изложено выше, и должны:

- .1 знать действующие и потенциальные источники энергии, тепла и освещения и их распределение;
- .2 знать о наличии и состоянии судовых запасов топлива, смазочных материалов и всех запасов воды; и
- .3 быть готовыми к тому, чтобы привести судно и его механизмы, насколько это возможно, в состояние, требуемое для полной готовности или при аварийной ситуации.

ЧАСТЬ 4-3 - НЕСЕНИЕ ПАЛУБНОЙ ВАХТЫ

102 Вахтенный помощник капитана должен:

- .1 совершать обходы судна через соответствующие промежутки времени;
- .2 обращать особое внимание на:
 - .2.1 состояние и крепление трапа, якорь-цепи и швартовов, особенно при смене приливного течения и в местах стоянки с большими подъемами и спадами воды и, если необходимо, принимать меры, обеспечивающие нахождение их в нормальных рабочих условиях,
 - .2.2 осадку, запас воды под килем и общее состояние судна, исключая опасный крен или дифферент во время грузовых операций или балластировки,
 - .2.3 состояние погоды и моря,
 - .2.4 соблюдение всех правил, касающихся обеспечения безопасности и противопожарной защиты,
 - .2.5 уровень воды в льялах и танках,
 - .2.6 наличие людей на судне и их местонахождение, особенно тех, которые находятся в удаленных или закрытых помещениях, и
 - .2.7 несение сигналов и огней и, при необходимости, подачу звуковых сигналов;
- .3 в плохую погоду или при получении штормового предупреждения принимать необходимые меры для защиты судна, находящихся на нем людей и груза;
- .4 принимать все меры для предотвращения загрязнения окружающей среды с судна;
- .5 в аварийной ситуации, угрожающей безопасности судна, объявлять тревогу, информировать капитана, принимать все возможные меры для предотвращения нанесения ущерба судну, находящимся на нем людям и грузу и, если необходимо, запрашивать помощь у береговых властей или находящихся поблизости судов;

- .6 знать состояние остойчивости судна, с тем чтобы в случае пожара можно было уведомить береговые пожарные власти о приблизительном количестве воды, которое можно подать на судно без угрозы для судна;
- .7 предлагать помощь судам или людям, терпящим бедствие;
- .8 принимать необходимые меры предосторожности для предотвращения аварийных случаев или повреждений при проворачивании винтов; и
- .9 заносить в соответствующий журнал все важные события, касающиеся судна.

ЧАСТЬ 4-4 - НЕСЕНИЕ МАШИННОЙ ВАХТЫ

103 Вахтенные механики должны обращать особое внимание на:

- .1 выполнение всех распоряжений, специальных рабочих процедур и правил, относящихся к опасным условиям и их предотвращению, на всех участках, находящихся под их ответственностью;
- .2 контрольно-измерительное оборудование всех энергетических установок, узлов и систем, находящихся в работе;
- .3 методы, приемы и процедуры, необходимые для предотвращения нарушения правил в отношении загрязнения, установленных местными властями; и
- .4 состояние льял.

104 Вахтенные механики должны:

- .1 в аварийной ситуации объявлять тревогу, когда, по их мнению, это требуется, и принимать все возможные меры для предотвращения нанесения ущерба судну, находящимся на нем людям и грузу;
- .2 знать требования помощника капитана относительно оборудования, необходимого для погрузки или выгрузки груза, и дополнительные требования в отношении балластной и других систем управления остойчивостью судна;
- .3 совершать частые обходы судна для выявления возможных неисправностей или поломок оборудования и принимать немедленные меры по их устранению для обеспечения безопасности судна, грузовых операций, порта и окружающей среды;
- .4 обеспечивать, в пределах своей ответственности, принятие необходимых мер для предотвращения аварий или повреждений различных электрических, электронных, гидравлических, пневматических и механических систем судна; и
- .5 обеспечивать надлежащую запись всех важных событий, связанных с работой, наладкой или ремонтом судовых механизмов.

ЧАСТЬ 4-5 - НЕСЕНИЕ ВАХТЫ В ПОРТУ НА СУДАХ,
ПЕРЕВОЗЯЩИХ ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

Общие положения

105 Капитан каждого судна, перевозящего опасные грузы, включая взрывчатые, воспламеняющиеся, ядовитые, вредные для здоровья или загрязняющие окружающую среду вещества, должен обеспечивать несение безопасной вахты. На судах, перевозящих опасные грузы навалом или наливом, это может быть достигнуто путем постоянного наличия имеющих надлежащую квалификацию лица или лиц командного и, при необходимости, рядового состава, даже если судно безопасно ошвартовано или находится на безопасной якорной стоянке в порту.

106 На судах, перевозящих опасные грузы, иные чем навалочные или наливные, капитан должен полностью учитывать характер, количество, упаковку и размещение опасных грузов, а также любые особые условия на судне, на прилегающей акватории и на берегу.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

КОДЕКС ПО ПОДГОТОВКЕ И ДИПЛОМИРОВАНИЮ МОРЯКОВ
И НЕСЕНИЮ ВАХТЫ (КОДЕКС ПДНВ)

ЧАСТЬ В

РЕКОМЕНДУЕМОЕ РУКОВОДСТВО ОТНОСИТЕЛЬНО ПОЛОЖЕНИЙ
КОНВЕНЦИИ ПДНВ И ПРИЛОЖЕНИЯ К НЕЙ

ВВЕДЕНИЕ

1 Настоящая часть Кодекса ПДНВ содержит рекомендуемое руководство, предназначенное для оказания Сторонам Конвенции ПДНВ и тем, кто отвечает за выполнение, применение или обеспечение соблюдения ее положений, содействия в полном и единообразном осуществлении Конвенции.

2 Предлагаемые меры не являются обязательными, а примеры приводятся исключительно с целью пояснить, каким образом можно соблюдать некоторые требования Конвенции. Однако в целом рекомендации представляют собой тот подход к соответствующим вопросам, который был согласован в ходе дискуссий в ИМО по консультации, когда это было необходимо, с Международной организацией труда, Международным союзом электросвязи и Всемирной организацией здравоохранения.

3 Соблюдение рекомендаций, содержащихся в настоящей части, поможет Организации в достижении ее цели, заключающейся в поддержании практически возможных максимальных стандартов компетентности в отношении экипажей всех национальностей и судов всех флагов.

4 Руководство, содержащееся в настоящей части, относится к некоторым статьям Конвенции, а также к некоторым правилам Приложения к ней. Поэтому нумерация разделов настоящей части соответствует нумерации статей и правил Конвенции. Как и в части А, текст каждого раздела может подразделяться на пронумерованные части и пункты, однако такая нумерация относится только к этому тексту.

РУКОВОДСТВО ОТНОСИТЕЛЬНО ПОЛОЖЕНИЙ СТАТЕЙ

Раздел В-I

Руководство относительно общих обязательств по Конвенции

(Положения отсутствуют)

Раздел В-II

Руководство относительно определений и разъяснений

1 Определения, содержащиеся в статье II Конвенции, и определения и разъяснения, содержащиеся в правиле I/1 Приложения к ней, применяются в равной степени к терминам, используемым в частях А и В настоящего Кодекса. Дополнительные определения, относящиеся только к положениям настоящего Кодекса, содержатся в разделе А-I/1.

2 Определение термина "диплом" в статье II с) предоставляет три возможности:

- .1 Администрация может выдать диплом;

- .2 Администрация может уполномочить выдать диплом; или
- .3 Администрация может признать диплом, выданный другой Стороной, как предусмотрено в правиле I/10.

Раздел В-III

Руководство относительно применения Конвенции

1 В то время как определение термина "рыболовное судно", содержащееся в пункте h) статьи II, исключает суда, используемые для промысла рыбы, китов, тюленей, моржей или иных живых ресурсов моря, из сферы применения Конвенции, суда, не занятые промысловой деятельностью, не могут пользоваться этим исключением.

2 Конвенция исключает все деревянные суда примитивной конструкции, включая джонки.

Раздел В-IV

Руководство относительно представления информации

Слова "где возможно" в пункте 1 b) статьи IV предназначены охватить:

- .1 признание диплома, выданного другой Стороной; или
- .1 выдачу Администрацией своего диплома, где это применимо, на основании признания диплома, выданного другой Стороной.

Раздел В-V

Руководство относительно других договоров и толкования

Слово "соглашения" в пункте 1 статьи V предназначено охватить договоренности о взаимном признании дипломов, заключенные ранее между государствами.

Раздел В-VI

Руководство относительно дипломов

См. руководство, приведенное в разделах В-II и В-I/2.

Заявление о политике и краткое изложение процедур, которым необходимо следовать, должны быть опубликованы для информации компаний, эксплуатирующих суда, плавающие под флагом Администрации.

Раздел В-VII

Руководство относительно положений переходного периода

Дипломы, выданные для работы в одной должности, которые в настоящее время признаются Стороной как доказательство достаточной квалификации для работы в другой должности, например дипломы старшего помощника капитана, признаваемые для работы в должности капитана, должны продолжать приниматься в качестве действительных для такой работы согласно статье VII. Это положение также применяется в отношении дипломов, выданных согласно положениям пункта 2 статьи VII.

Раздел В-VIII

Руководство относительно льготных разрешений

Заявление о политике и краткое изложение процедур, которым необходимо следовать, должны быть опубликованы для информации компаний, эксплуатирующих суда, плавающие под флагом Администрации. Должностные лица, уполномоченные Администрацией выдавать льготные разрешения, должны быть снабжены руководством. Краткая информация о принятых мерах должна содержаться в первоначальном докладе, представляемом Генеральному секретарю в соответствии с требованиями раздела А-I/7.

Раздел В-IX

Руководство относительно эквивалентов

1 Военно-морские дипломы могут продвигать приниматься и дипломы практика могут продолжать выдаваться военно-морским офицерам в качестве эквивалентов согласно статье IX при условии соблюдения требований Конвенции.

Раздел В-X

Руководство относительно контроля

(Положения отсутствуют - см. раздел В-I/4)

Раздел В-XI

Руководство относительно содействия техническому сотрудничеству

1 Правительства должны оказывать или, в сотрудничестве с ИМО, обеспечивать оказание помощи государствам, которые испытывают трудности в соблюдении требований Конвенции и которые обращаются за такой помощью.

2 Подчеркивается важность достаточной подготовки капитанов и другого персонала, работающего на нефтяных танкерах, танкерах-химовозах, газовозах и пассажирских судах ро-ро, и признается, что в некоторых случаях возможности для приобретения требуемого опыта и обеспечения программ специализированной подготовки могут быть ограничены, особенно в развивающихся странах.

Экзаменационная база данных

3 Стороны, располагающие морскими учебными академиями или экзаменационными центрами, обслуживающими несколько стран, и выражающие желание установить базу данных по экзаменационным вопросам и ответам, поощряются делать это на основе двустороннего сотрудничества со страной или странами, которые уже имеют такую базу данных.

Наличие тренажеров для морской подготовки

4 Секретариат ИМО ведет перечень тренажеров, используемых для морской подготовки, с целью информации Сторон и других заинтересованных о наличии различных типов тренажеров для обучения моряков, в особенности если таких учебных средств не имеется на национальном уровне.

5 Стороны настоятельно призываются представлять информацию о тренажерах, которые используются для морской подготовки в их странах, Секретариату ИМО и обновлять информацию по мере того, как такие средства для морской подготовки меняются или расширяются.

Информация по техническому сотрудничеству

6 Информацию об услугах в области технических консультаций, о доступе к международным учебным заведениям, связанным с ИМО, и информацию о стипендиях и других формах технического сотрудничества, которая может быть предоставлена ИМО или через посредство ИМО, можно получить, обратившись к Генеральному секретарю по адресу: 4, Albert Embankment, London SE1 7SR, United Kingdom.

(Руководство относительно статей XII-XVII отсутствует)

РУКОВОДСТВО ОТНОСИТЕЛЬНО ПОЛОЖЕНИЙ ПРИЛОЖЕНИЯ К КОНВЕНЦИИ ПДНВ

ГЛАВА I

РУКОВОДСТВО ОТНОСИТЕЛЬНО ОБЩИХ ПОЛОЖЕНИЙ

Раздел В-I/1

Руководство относительно определений и разъяснений

1 Определения, содержащиеся в статье II Конвенции, и определения и разъяснения, содержащиеся в правиле I/1 Приложения к ней, применяются в равной степени к терминам, используемым в частях А и В настоящего Кодекса. Дополнительные определения, относящиеся только к положениям настоящего Кодекса, содержатся в разделе А-I/1.

2 Лица командного состава, дипломированные на основании положений главы VII, могут называться многопрофильными лицами командного состава или по-другому, как это может быть одобрено Администрацией, в соответствии с терминологией, используемой в применимых требованиях по безопасному укомплектованию судов экипажами.

3 Лица рядового состава, имеющие квалификацию для работы в должностях, охватываемых положениями главы VII, могут называться многопрофильными лицами рядового состава или по-другому, как это может быть одобрено Администрацией, в соответствии с терминологией, используемой в применимых требованиях по безопасному укомплектованию судов экипажами.

Раздел В-I/2

Руководство относительно дипломов и подтверждений

1 Если подтверждение включено в форму диплома, как предусмотрено пунктом 1 раздела А-I/2, соответствующая информация должна включаться в диплом указанным ниже образом, за исключением того, что графа под номером .2 опускается. В других случаях, при подготовке подтверждений, удостоверяющих выдачу диплома, графы под номерами .1 - .17 в форме, которая приводится после следующего текста, заполняются следующим образом:

- .1 Вносится название государства, выдающего диплом.
- .2 Вносится номер, присвоенный диплому Администрацией.
- .3 Вносится полное имя моряка, которому выдается диплом. Оно должно соответствовать тому, которое внесено в паспорт моряка, удостоверение личности моряка и другие официальные документы, выданные Администрацией.

- .4 Вносятся номер или номера правила или правил Конвенции ПДНВ, согласно которым моряк был признан квалифицированным, например:
- .4.1 II/1, если моряк был признан квалифицированным для занятия должности вахтенного помощника капитана,
 - .4.2 III/1, если моряк был признан квалифицированным для занятия должности вахтенного механика судов с обслуживаемым или периодически не обслуживаемым машинным отделением.
 - .4.3 IV/2, если моряк был признан квалифицированным для занятия должности радиооператора,
 - .4.4 VII/1, если диплом является функциональным дипломом и моряк был признан квалифицированным выполнять функции, указанные в части А Кодекса, например функцию в области судовых механических установок на уровне управления, и
 - .4.5 III/1 и V/1, если моряк был признан квалифицированным для занятия должности вахтенного механика на танкерах с обслуживаемым или периодически не обслуживаемым машинным отделением (см. ограничения в пунктах .8 и .10, ниже).
- .5 Вносится дата истечения срока действия подтверждения. Эта дата должна быть не более поздней, чем дата истечения срока действия, если она указана, диплома, в отношении которого выдано подтверждение, а также не более поздней, чем дата истечения пяти лет после даты выдачи подтверждения.
- .6 В эту графу вносятся каждая из функций, указанных в части А Кодекса, для выполнения которых моряк квалифицирован. Функции и связанные с ними уровни ответственности указаны в таблицах компетентности, приведенных в главах II, III и IV части А Кодекса, а также перечислены, для удобства ссылок, во введении к части А. Когда согласно пункту .4, выше, делается ссылка на правила глав II, III или IV, нет необходимости перечислять конкретные функции.
- .7 В эту графу вносятся уровни ответственности, на которых моряк квалифицирован выполнять каждую из функций, вписанных в графе .6. Эти уровни указаны в таблицах компетентности, приведенных в главах II, III и IV части А Кодекса, а также перечислены, для удобства ссылок, во введении к части А.
- .8 Общее ограничение, например требование носить очки или контактные линзы при выполнении обязанностей, должно вписываться хорошо заметным шрифтом в верхней части графы ограничений. Ограничения, применяемые к функциям, перечисленным в графе .6, должны вписываться на линиях против соответствующей функции, например:
- .8.1 "Не действителен для работы на танкерах" — если моряк не имеет квалификации согласно главе V,
 - .8.2 "Не действителен для работы на танкерах, не являющихся нефтяными танкерами" — если моряк имеет квалификацию согласно главе V для работы только на нефтяных танкерах,
 - .8.3 "Не действителен для работы на судах, на которых паровые котлы составляют часть судовой механической установки" — если соответствующие знания были исключены в соответствии с положениями Кодекса ПДНВ, и

- .8.4 "Действителен только для прибрежного плавания" – если соответствующие знания были исключены в соответствии с положениями Кодекса ПДНВ.
- Примечание. Ограничения по вместимости и мощности двигательной установки могут здесь не указываться, если они уже указаны в названии диплома и в должности, которая внесена в графу .9.
- .9 Должность или должности, вносимые в графу .9, должны быть такими, какие указаны в названиях соответствующего правила или правил Конвенции ПДНВ, если речь идет о дипломах, выдаваемых на основании глав II или III, или такими, какие указаны в применимых требованиях Администрации относительно безопасного укомплектования судов экипажами.
- .10 Общее ограничение, например требование носить очки или контактные линзы при выполнении обязанностей, должно также вписываться хорошо заметным шрифтом в верхней части этой графы ограничений. Ограничения, вписанные в графу .10, должны быть такими же, какие указаны в графе .8 для функций, выполняемых на каждой из внесенных должностей.
- .11 Номер, внесенный в графу .11, должен быть таким же, как и номер диплома, с тем чтобы диплом и подтверждение имели один и тот же индивидуальный номер для ссылок и для обнаружения в реестре дипломов и/или подтверждений и т.д.
- .12 Здесь вносится дата первоначальной выдачи подтверждения; она может совпадать с датой выдачи диплома или отличаться от нее, в зависимости от обстоятельств.
- .13 Здесь под подписью должностного лица печатными буквами вписывается фамилия должностного лица, уполномоченного выдать подтверждение.
- .14 Указанная дата рождения должна быть датой, подтвержденной имеющимися у Администрации документами или иным образом.
- .15 Подтверждение должно подписываться моряком в присутствии должностного лица либо подпись моряка может быть взята из формы его заявления, должным образом заполненной и заверенной.
- .16 Фотография должна быть стандартного паспортного размера, черно-белой или цветной, с изображением головы и плеч; моряк должен представлять две фотографии, с тем чтобы одну можно было хранить в реестре дипломов или вместе с ним.
- .17 Если на бланке формы подтверждения имеется графа для продления срока его действия (см. пункт 1 раздела A-I/2), Администрация может продлить подтверждение путем заполнения этой графы, после того как моряк продемонстрировал сохранение профессиональной пригодности, требуемое правилом I/11.

(Герб страны)

(СТРАНА)

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ, УДОСТОВЕРЯЮЩЕЕ ВЫДАЧУ ДИПЛОМА НА ОСНОВАНИИ
ПОЛОЖЕНИЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ПОДГОТОВКЕ И
ДИПЛОМИРОВАНИИ МОРЯКОВ И НЕСЕНИИ ВАХТЫ
1978 ГОДА, С ПОПРАВКАМИ 1995 ГОДА

Правительство1 удостоверяет, что диплом №2
выдан (фамилия владельца)3, который, как установлено, име-
ет надлежащую квалификацию в соответствии с положениями правила
.4 вышеуказанной Конвенции, с поправками, и способен выполнять
нижеследующие функции на указанных уровнях, с учетом любых указанных
ограничений, до5 или до даты истечения продления срока
действия настоящего подтверждения, которая может быть указана на оборо-
те:

.6 ФУНКЦИЯ	.7 УРОВЕНЬ	.8 ОГРАНИЧЕНИЯ (ЕСЛИ ИМЕЮТСЯ)

Законный владелец настоящего подтверждения может работать в следующей
должности или должностях, указанных в применимых требованиях Админист-
рации относительно безопасного укомплектования судов экипажами:

.9 ДОЛЖНОСТЬ	.10 ОГРАНИЧЕНИЯ (ЕСЛИ ИМЕЮТСЯ)

Подтверждение №11 выдано (дата)12

(Гербовая печать)

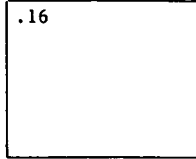
..... .13
Подпись надлежащим образом
уполномоченного должностного лица
.....
Фамилия надлежащим образом
уполномоченного должностного лица

Подлинник настоящего подтверждения должен, в соответствии с пунктом 9 прави-
ла I/2 Конвенции, находиться на судне.

Дата рождения владельца диплома14 ...

Подпись владельца диплома15 ...

Фотография владельца диплома



Срок действия настоящего подтверждения продлен до	
(Гербовая печать)	..... Подпись надлежащим образом уполномоченного должностного лица
Дата продления ... .17 .....	..... Фамилия надлежащим образом уполномоченного должностного лица
Срок действия настоящего подтверждения продлен до	
(Гербовая печать)	..... Подпись надлежащим образом уполномоченного должностного лица
Дата продления ... .17 .....	..... Фамилия надлежащим образом уполномоченного должностного лица

2 Подтвержденное, удостоверяющее признание диплома, может быть приложено к подтвержденному диплому и являться его частью либо выдано в качестве отдельного документа (см. пункт 6 правила I/2 Конвенции ПДНВ). Все записи, вносимые в форму, должны быть выполнены латинскими буквами и арабскими цифрами (см. пункт 8 правила I/2 Конвенции ПДНВ). Графы, пронумерованные .1-.17, в форме, которая следует за нижеприведенным текстом, должны быть заполнены, как указано в пункте 1, выше, за исключением следующих граф:

- .2 где должен быть записан номер, присвоенный Стороной, выдавшей признаваемый диплом;
- .3 где внесенная фамилия должна быть той же, что и в признаваемом дипломе;
- .4 где должно вноситься название Стороны, выдавшей признаваемый диплом;
- .9 где должность или должности, внесенные в графу .9, должны быть выбраны из числа тех, которые указаны в применимых требованиях Администрации, которая признает диплом, относительно безопасного укомплектования судов экипажами;
- .11 где внесенный в графу .11 номер подтверждения должен быть единым как для ссылок, так и для определения в реестре подтверждений; и
- .12 где должна вноситься дата первоначальной выдачи подтверждения.

3 При замене диплома или подтверждения, которые были утеряны или уничтожены, Стороны должны выдавать замену под новым номером, чтобы избежать путаницы с документом, подлежащим замене.

(Герб страны)

(СТРАНА)

**ПОДТВЕРЖДЕНИЕ, УДОСТОВЕРЯЮЩЕЕ ПРИЗНАНИЕ ДИПЛОМА НА ОСНОВАНИИ
ПОЛОЖЕНИЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ПОДГОТОВКЕ И
ДИПЛОМИРОВАНИИ МОРЯКОВ И НЕСЕНИИ ВАХТЫ
1978 ГОДА, С ПОПРАВКАМИ 1995 ГОДА**

Правительство1 удостоверяет, что диплом №2, выданный (фамилия владельца)3 правительством или от его имени, .4 должным образом признается в соответствии с положениями правила I/10 вышеуказанной Конвенции, с поправками, и законному владельцу разрешается выполнять нижеследующие функции на указанных уровнях, с учетом любых указанных ограничений, до5 или до даты истечения продления срока действия настоящего подтверждения, которая может быть указана на обороте:

.6 ФУНКЦИЯ	.7 УРОВЕНЬ	.8 ОГРАНИЧЕНИЯ (ЕСЛИ ИМЕЮТСЯ)

Законный владелец настоящего подтверждения может работать в следующей должности или должностях, указанных в применимых требованиях Администрации относительно безопасного укомплектования судов экипажами:

.9 ДОЛЖНОСТЬ	.10 ОГРАНИЧЕНИЯ (ЕСЛИ ИМЕЮТСЯ)

Подтверждение №11 выдано (дата)12

(Гербовая печать)

..... .13
Подпись надлежащим образом
уполномоченного должностного лица

.....
Фамилия надлежащим образом
уполномоченного должностного лица

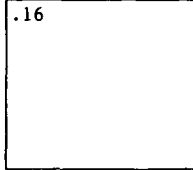
Подлинник настоящего подтверждения должен, в соответствии с пунктом 9 правила I/2 Конвенции, находиться на судне.

Дата рождения владельца диплома 14

Подпись владельца диплома 15

Фотография владельца диплома

.16



Срок действия настоящего подтверждения продлен до

(Гербовая печать)

.....

Подпись надлежащим образом
уполномоченного должностного лица

Дата продления 17

.....

Фамилия надлежащим образом
уполномоченного должностного лица

Срок действия настоящего подтверждения продлен до

.....

Подпись надлежащим образом
уполномоченного должностного лица

(Гербовая печать)

.....

Фамилия надлежащим образом
уполномоченного должностного лица

Дата продления 17

Раздел В-I/3

Руководство относительно прибрежного плавания

1 Если Сторона определяет прибрежное плавание, среди прочего, с целью изменения вопросов, перечисленных в колонке 2 таблиц стандартов компетентности, содержащихся в главах II и III части А Кодекса, для выдачи дипломов, действительных для работы на судах, имеющих право плавать под флагом этой Стороны и совершающих такое плавание, необходимо принимать во внимание следующие факторы, с учетом влияния этих изменений на безопасность всех судов и морскую среду:

- .1 тип судна и перевозки, в которых оно занято;
- .2 валовую вместимость судна и мощность главной двигательной установ- в кВт;
- .3 характер и продолжительность рейсов;
- .4 максимальное расстояние от порта-убежища;
- .5 достаточность охвата и точность радионавигационного оборудова- ния;
- .6 погодные условия, обычно преобладающие в районе прибрежного плава- ния;
- .7 наличие судовых и береговых средств связи для поиска и спасания.

2 Сторона, которая включает плавание у берегов другой Стороны в пределы своего определения прибрежного плавания, может заключить двустороннее согла- шение с соответствующей Стороной.

3 Тем не менее, суда, занятые в прибрежном плавании, не должны совер- шать плавание по всему миру под предлогом того, что они постоянно соверша- ют плавание в пределах установленных районов прибрежного плавания соседних Сторон.

Раздел В-I/4

Руководство относительно порядка контроля

Введение

1 Целью порядка контроля, предусмотренного в правиле I/4, является пре- доставление возможности должностным лицам, надлежащим образом уполномоченным государством порта, убедиться, что моряки на судне имеют достаточную компе- тентность, обеспечивающую безопасную и не создающую загрязнения эксплуатацию судна.

2 Контроль, предусмотренный этим положением, в принципе, не отличается от проверок, которые необходимо проводить в отношении конструкции и оборудова- ния судов. Эти проверки действительно позволяют оценить общую систему без- опасности и предотвращения загрязнения на судне.

Оценка

3 Путем ограничения оценки таким образом, как это указано в разделе А-I/4, субъективность, являющаяся неизбежным элементом всех процедур контро- ля, сводится к минимуму и не превышает степени субъективности других видов контрольных проверок.

4 Очевидные основания, упомянутые в пункте 1.3 правила I/4, обычно являются достаточными для того, чтобы обратить внимание инспектора на конкретные области компетентности, после чего можно запросить доказательство прохождения подготовки по конкретным навыкам. Если это доказательство окажется недостаточным или неубедительным, уполномоченное должностное лицо может потребовать продемонстрировать соответствующий навык.

5 Вопрос о том, эксплуатируется ли судно таким образом, что это создает опасность для людей, имущества или окружающей среды, решается самим инспектором на основе его профессионального суждения, когда он находится на судне либо после одного из инцидентов, указанных в правиле I/4, либо с целью обычной проверки.

Раздел В-I/5

Руководство относительно национальных положений

(Положения отсутствуют)

Раздел В-I/6

Руководство относительно подготовки и оценки

Квалификация инструкторов и экзаменаторов

1 Каждая Сторона должна обеспечить, чтобы инструкторы и экзаменаторы имели надлежащую квалификацию и опыт для конкретных видов и уровней подготовки или оценки компетентности моряков, согласно требованиям Конвенции, в соответствии с руководством, изложенным в настоящем разделе.

Подготовка и оценка во время работы

2 Любое лицо, проводящее подготовку моряков во время работы, как на судне, так и на берегу, которая предназначена для получения ими квалификации, требующейся для дипломирования согласно Конвенции, должно получить соответствующее руководство по технике инструктажа.

3 Любое лицо, отвечающее за руководство подготовкой моряков во время работы, которая предназначена для получения ими квалификации, требующейся для дипломирования согласно Конвенции, должно иметь надлежащее знание техники инструктажа, методов и практики подготовки.

4 Любое лицо, проводящее оценку компетентности моряков во время работы, как на судне, так и на берегу, которая предназначена для получения ими квалификации, требующейся для дипломирования согласно Конвенции, должно:

- .1 получить соответствующее руководство по методам и практике оценки; и
- .2 иметь практический опыт оценки под наблюдением опытного экзаменатора и к его удовлетворению.

5 Любое лицо, отвечающее за руководство оценкой компетентности моряков во время работы, которая предназначена для получения ими квалификации, требующейся для дипломирования согласно Конвенции, должно полностью понимать систему, методы и практику оценки.

Раздел В-I/7

Руководство относительно представления информации

Сообщения о встретившихся трудностях

1 Сторонам предлагается включать в доклады, требуемые правилом I/7, указание на любое соответствующее руководство, содержащееся в части В настоящего Кодекса, соблюдение которого было сочтено практически невозможным.

Раздел В-I/8

Руководство относительно стандартов качества

1 При применении стандартов качества, согласно положениям правила I/8 и раздела А-I/8, к ведению дел, связанных со своей системой дипломирования, каждая Сторона должна принимать во внимание существующие национальные или международные модели и включать следующие ключевые элементы:

- .1 провозглашенную политику в отношении качества и средства, с помощью которых такая политика должна осуществляться;
- .2 систему качества, включающую организационную структуру, ответственность, процедуры, процессы и ресурсы, необходимые для управления качеством;
- .3 эксплуатационные приемы и деятельность по обеспечению контроля за качеством;
- .4 меры по систематическому наблюдению, включая внутреннюю оценку обеспечения качества, для достижения всех поставленных целей; и
- .5 меры по периодической внешней оценке качества, как указывается в нижеследующих пунктах.

2 При установлении таких стандартов качества для ведения дел по применению своих национальных систем дипломирования Администрации должны стремиться к обеспечению того, чтобы принятые меры:

- .1 были достаточно гибкими, чтобы позволять системе дипломирования принимать во внимание различные потребности отрасли, и облегчали и поощряли применение новых технологий;
- .2 охватывали все административные вопросы, связанные с осуществлением различных положений Конвенции, в частности правил I/2-I/15, и других положений, которые позволяют Администрации выдавать дипломы практика и льготные разрешения, а также изымать, аннулировать дипломы и приостанавливать их действие;
- .3 включали ответственность Администрации за одобрение подготовки и оценки на всех уровнях, от начальных курсов и курсов усовершенствования в случаях профессиональных стандартных дипломов до краткосрочных курсов профессиональной подготовки; и
- .4 охватывали меры по внутренним обзорам обеспечения качества согласно пункту 1.4, включая всестороннее изучение административных процедур на всех уровнях с целью определить степень достижения поставленных целей и обеспечить базу для независимой внешней оценки, требуемой согласно пункту 3 раздела А-I/8.

Типовые стандарты качества для оценки знаний, понимания, навыков и компетентности

3 Типовые стандарты качества для оценки знаний, понимания, навыков и компетентности должны включать рекомендации настоящего раздела в общих рамках:

- .1 национальной системы аккредитации обучения и подготовки или стандартов качества; или
- .2 альтернативных типовых стандартов качества, приемлемых для Организации.

4 Вышеупомянутые типовые стандарты качества должны включать:

- .1 политику в отношении качества, включая обязательство учебного заведения или отделения достичь поставленных им целей и задач и последующего признания соответствующим органом, осуществляющим аккредитацию или устанавливающим стандарты качества;
- .2 те функции по управлению качеством, которые определяют и осуществляют политику в отношении качества, касающуюся аспектов, отрицательно влияющих на качество проводимой работы, в том числе положения, позволяющие оценить прогресс в рамках курса или программы;
- .3 систему качества, охватывающую, где это применимо, академические или административные организации, ответственность, процедуры, процессы и ресурсы персонала и оборудования;
- .4 функции контроля качества, которые должны применяться на всех уровнях к преподаванию, подготовке, проведению экзаменов и оценки, а также к их организации и осуществлению, с тем чтобы обеспечить их соответствие своему назначению и достижение поставленных перед ними целей;
- .5 внутренние процессы и обзоры обеспечения качества, которые позволяют проконтролировать, в каком объеме учебное заведение или обучающая организация достигают целей программ обучения и подготовки, предоставляемых ими, и эффективно наблюдать за применяемыми ими процедурами контроля качества; и
- .6 меры по периодической внешней оценке качества, требуемой согласно пункту 2 правила I/8 и описанной в нижеследующих пунктах, для которых результаты обзоров обеспечения качества служат базой и отправной точкой.

5 При установлении стандартов качества для программ обучения, подготовки и оценки организации, отвечающие за осуществление этих программ, должны принимать во внимание следующее:

- .1 Положения, относящиеся к установленной аккредитации или стандартам качества обучения на национальном уровне, если они имеются, должны использоваться для курсов, включающих требования Конвенции в отношении знания и понимания. Необходимо, чтобы стандарты качества применялись к деятельности как на уровне управления, так и на уровне эксплуатации, и принимали во внимание то, как эта деятельность управляется, организуется, проводится и оценивается, с целью обеспечить достижение поставленных целей.
- .2 Если первоочередной целью является приобретение конкретного навыка или выполнение определенной задачи, стандарты качества должны учитывать, используется ли для этой цели реальное или тренажерное оборудование и являются ли подходящими квалификация и опыт экзаменаторов.

- .3 Внутренние оценки обеспечения качества должны включать всестороннее изучение программы на всех уровнях, с тем чтобы наблюдать за достижением поставленных целей путем применения стандартов качества. Эти обзоры обеспечения качества должны касаться планирования, разработки, представления и оценки программ, а также деятельности по преподаванию, изучению и общению. Результаты обзора должны представлять собой основу для независимой оценки, требуемой согласно пункту 3 раздела A-I/8.

Независимая оценка

6 Каждая независимая оценка должна включать систематический и независимый обзор всей деятельности по обеспечению качества, но не оценивать обоснованность поставленных целей. Группа экспертов, проводящая оценку, должна:

- .1 проводить оценку в соответствии с установленными процедурами;
- .2 обеспечивать, чтобы результаты каждой оценки были подкреплены документами и доведены до сведения тех, кто отвечает за оцениваемую область; и
- .3 проверять, предпринимаются ли своевременные действия для исправления недостатков.

7 Целью оценки является обеспечение независимой оценки эффективности мер в области стандартов качества на всех уровнях. В случае, если речь идет об организации, занимающейся обучением или подготовкой, необходимо использовать признанную аккредитованную организацию по вопросам образования или признанную организацию, специализирующуюся в области стандартов качества, или правительственный орган. Группу экспертов, проводящую оценку, необходимо заблаговременно снабдить достаточной информацией, содержащей общее изложение ее задач. В случае, если речь идет о крупном учебном заведении или значительной программе обучения, в упомянутой информации должны быть отражены следующие вопросы:

- .1 заявление о целях учебного заведения;
- .2 подробные сведения об используемой теоретической и практической подготовке;
- .3 организационная структура и информация о составе различных комитетов и консультативных органов;
- .4 информация о сотрудниках и студентах;
- .5 описание учебных средств и оборудования; и
- .6 общее изложение политики и процедур в отношении:
 - .6.1 приема студентов,
 - .6.2 разработки новых и пересмотра существующих курсов,
 - .6.3 системы проведения экзаменов, включая апелляции и переэкзаменовки,
 - .6.4 приема на работу, подготовки, повышения квалификаций, оценки и повышения в должности сотрудников,
 - .6.5 взаимодействия со студентами и отраслью, и
 - .6.6 участия сотрудников в исследованиях и разработках.

Доклад

8 Прежде чем представить окончательный доклад, группа экспертов, проводящая оценку, должна направить руководству предварительный доклад с просьбой высказать замечания по своим выводам. По получении замечаний эксперты, проводящие оценку, представляют окончательный доклад, который должен:

- .1 включать краткую справочную информацию об учебном заведении или учебной программе;
- .2 быть полным, объективным и точным;
- .3 отмечать сильные и слабые стороны учебного заведения;
- .4 описывать применяемую процедуру оценки;
- .5 охватывать различные элементы, перечисленные в пункте 4;
- .6 указывать степень соответствия или несоответствия требованиям Конвенции и эффективность стандартов качества с точки зрения достижения поставленных целей и задач; и
- .7 четко указывать области, в которых были обнаружены недостатки, предлагать варианты для улучшения и содержать любые другие замечания, которые эксперты, проводящие оценку, сочтут уместными.

Раздел В-I/9

Руководство относительно медицинских требований - Выдача и регистрация дипломов

Медицинский осмотр и освидетельствование

1 Требования, разработанные согласно пункту 1 правила I/9, должны принимать во внимание точки зрения признанных врачей, имеющих опыт в области морской медицины.

2 Медицинские требования могут различаться в зависимости от того, идет ли речь о лицах, собирающихся стать моряками, или о моряках, которые уже работают на судах. В первом случае, например, было бы уместным предъявлять более высокие требования в некоторых областях, тогда как в последнем случае можно сделать некоторые послабления с учетом возраста.

3 Требования должны, по возможности, определять объективные критерии в отношении годности по состоянию здоровья для работы на судах, принимая во внимание наличие на судне медицинских средств и специалистов-медиков. Они должны, в частности, точно указывать, при каких условиях морякам, имеющим потенциально опасные для жизни заболевания, которые требуют применения лекарств, может быть разрешено продолжить работу на судне.

4 Медицинские требования должны также предусматривать особые состояния здоровья, например дальтонизм, при которых моряк будет не пригоден для занятия конкретных должностей на судне.

5 Медицинские осмотры и освидетельствования моряков, согласно требованиям, должны проводиться одним или несколькими врачами, признанными Стороной. Список признанных врачей должен передаваться другим Сторонам и компаниям по их просьбе.

6 При отсутствии обязательного международного стандарта зрения для моряков Стороны должны рассматривать минимальные служебные стандарты зрения, изложенные в пунктах 7-11 и таблице В-I/9, ниже, в качестве минимума для безопасной эксплуатации судов и сообщать об авариях на море, в которых плохое зрение сыграло свою роль.

7 Каждая Администрация имеет право по своему усмотрению давать разрешение на внесение изменений или отказ от любых требований, изложенных в таблице В-1/9, ниже, на основе оценки медицинского заключения и любой другой необходимой информации, касающейся приспособленности отдельного лица к состоянию своего зрения и доказанной способности удовлетворительно выполнять функции, назначенные на судне. Однако, если острота зрения любого глаза с коррекцией ниже стандарта, острота зрения лучшего глаза с коррекцией должна быть по меньшей мере на 0,2 выше, чем предусматривается стандартом, указанным в таблице. Острота зрения лучшего глаза без коррекции должна быть по меньшей мере 0,1.

8 Лица, которым для выполнения своих обязанностей требуется носить очки или контактные линзы, должны иметь на судне запасную пару очков или линз, хранящихся в легкодоступном месте. Запись о необходимости пользоваться средствами коррекции зрения, для того чтобы соответствовать требуемому стандарту, должна вноситься в каждый диплом или подтверждение.

9 Моряки не должны иметь глазных болезней. Любая постоянная или прогрессирующая патология зрения, являющаяся неизлечимой, должна быть основанием для признания моряка не годным к службе.

10 Все проверки, необходимые для определения годности моряка по зрению, должны быть надежными и выполняться компетентным лицом, признанным Администрацией.

11 Несмотря на эти положения, Администрация может требовать более высоких стандартов, чем те, которые приведены в таблице В-1/9, ниже.

Выдача и регистрация дипломов

Одобрение стажа работы на судне

12 При одобрении требуемого Конвенцией стажа работы на судне Стороны должны убедиться, что соответствующая работа относится к квалификации, на которую претендует моряк, принимая во внимание, что, кроме первого ознакомления с работой на морских судах, цель такого стажа состоит в том, чтобы дать моряку возможность под надлежащим руководством получить теоретическую подготовку и практические навыки в области тех безопасных и надлежащих морских практики, процедур и порядка действий, которые имеют отношение к искомой квалификации.

Одобрение учебных курсов

13 При одобрении учебных курсов и программ Стороны должны иметь в виду, что различные типовые курсы ИМО, указанные в сносках в части А настоящего Кодекса, могут помочь в подготовке таких курсов и программ и обеспечить, чтобы рекомендуемые в них цели обучения были охвачены.

Доступ к реестрам с помощью электронных средств

14 Если ведение реестра или реестров дипломов, подтверждений и других документов, выдаваемых Стороной или от ее имени, ведется с помощью электронных средств, необходимо предусмотреть возможность контролируемого электронного доступа к такому реестру или реестрам для Администраций и компаний, с тем чтобы они могли подтвердить:

- .1 фамилию моряка, которому выдан диплом, подтверждение или иная квалификация, их соответствующий номер, дату выдачи и дату истечения срока действия;
- .2 должность, в которой может работать владелец, и относящиеся к ней ограничения; и
- .3 функции, которые может выполнять владелец, разрешенные уровни и относящиеся к ним ограничения.

МИНИМАЛЬНЫЕ СЛУЖЕБНЫЕ СТАНДАРТЫ ЗРЕНИЯ

Таблица В-1/9

Правило Конвенции ЦДВБ	Категория моряка	Дальность зрения*		Близкое/ непосредственное зрение	Цветовое ощущение	Поле зрения	Гемералопия	Диплопия (двойное видение)
		один глаз	другой глаз					
I/11 II/1 II/2 II/3 II/4	Капитаны, лица командного и рядового состава палубной команды, от которых требуется выполнение обязанностей, связанных с наблюдением	0,5** 0,1	0,5 0,1	Зрение, требуемое для судовождения (например, чтение карт и навигационных пособий, использование приборов и оборудования на мостике, идентификация средств навигационного отражения)	Нормальное поле зрения	Зрение, требуемое для выполнения без затруднений всех необходимых функций в условиях темноты	Явно выраженные признаки диплопии отсутствуют	
I/11 III/1 III/2 III/3 III/4	Все вахтенные механики и лица рядового состава, входящие в состав машинной вахты	0,4 0,1	0,4 0,1	Зрение, требуемое для считывания показаний приборов в непосредственной близости, эксплуатации оборудования и идентификации необходимых систем/компонентов	Достаточное поле зрения	Зрение, требуемое для выполнения без затруднений всех необходимых функций в условиях темноты	Явно выраженные признаки диплопии отсутствуют	
I/11 IV/2	Радиоспециалисты и электромеханики/специалисты по электронной технике	0,4 0,1	0,4 0,1	Зрение, требуемое для считывания показаний приборов в непосредственной близости, эксплуатации оборудования и идентификации необходимых систем/компонентов	Достаточное поле зрения	Зрение, требуемое для выполнения без затруднений всех необходимых функций в условиях темноты	Явно выраженные признаки диплопии отсутствуют	

* Примечание. Величины приводятся в десятичных значениях (таблицы Шелла)

** Примечание. Значение по меньшей мере 0,7 в одном глазу рекомендуется для снижения риска необнаружения скрытого заболевания глаза.

Таблица В-1/9
Стр. 1 из 1

Раздел В-I/10

Руководство относительно признания дипломов

(Положения отсутствуют)

Раздел В-I/11

Руководство относительно подтверждения действительности дипломов

Курсы, требуемые правилом I/11, должны включать соответствующие изменения в морской технологии и рекомендации относительно охраны человеческой жизни на море и защиты морской среды.

Раздел В-I/12

Руководство относительно использования тренажеров

1 Если для подготовки или оценки компетентности используются тренажеры, при проведении любой такой подготовки или оценки должно приниматься во внимание следующее руководство.

Подготовка по работе с радиолокатором и радиолокационной прокладке и ее оценка

2 Подготовка по работе с радиолокатором и радиолокационной прокладке и ее оценка должны:

- .1 включать использование оборудования радиолокационного тренажера; и
- .2 соответствовать стандартам не ниже тех, которые приводятся в пунктах 3-17, ниже.

3 Демонстрация работы с радиолокатором и практика его использования должны, по возможности, проводиться на настоящем морском радиолокаторе, включая использование тренажеров. Занятия по радиолокационной прокладке, предпочтительно, должны проводиться в реальном времени, с тем чтобы лица, проходящие подготовку, лучше понимали опасность неправильного использования радиолокационных данных и могли улучшить свою технику радиолокационной прокладки до стандарта, соответствующего тому, который необходим для безопасного маневрирования с целью избежания столкновения в реальных условиях плавания.

Теоретические факторы, влияющие на работу и точность

4 Должно быть достигнуто элементарное понимание принципов работы радиолокатора и получено полное практическое знание в отношении:

- .1 измерения дальности и пеленга, характеристик настройки радиолокатора, которые определяют качество изображения на его экране, антенны радиолокатора, полярных диаграмм, влияния мощности, излучаемой в направлениях за пределами осевого луча, нетехнического описания радиолокатора, включая различные характерные особенности отдельных типов радиолокационных установок, органов управления работой и факторов оборудования, которые влияют на определение максимальной и минимальной дальности и точность информации;
- .2 современных эксплуатационных требований к судовым радиолокаторам, принятых Организацией;

- .3 влияния места установки радиолокационной антенны, теневых секторов и секторов с пониженной чувствительностью, ложных эхосигналов, влияния высоты антенны на дальность обнаружения и влияния места установки оборудования, а также хранения запасных частей вблизи магнитных компасов, включая минимальные расстояния от магнитного компаса; и
- .4 опасностей радиационного излучения и мер предосторожности, которые необходимо принимать вблизи антенны и излучателей.

Обнаружение неправильных показаний, включая ложные эхосигналы и засветки от моря

5 Знание ограничений в обнаружении целей имеет важное значение, поскольку позволяет наблюдателю оценить опасности, возникающие в случае, если цель обнаружить не удастся. Особое внимание должно быть обращено на следующие факторы:

- .1 эксплуатационные характеристики оборудования;
- .2 регулировка яркости, усиления и видеопроцессора;
- .3 радиолокационный горизонт;
- .4 размер, очертания, ракурс и состав целей;
- .5 влияние движения судна на волнении;
- .6 условия распространения радиоволи;
- .7 метеорологические условия, засветка от моря и дождя;
- .8 регулировка устройства подавления помех;
- .9 теневые секторы; и
- .10 помехи от другого радиолокатора.

6 Должно быть получено знание факторов, которые могут привести к неправильной расшифровке, включая ложные эхосигналы, влияние расположенных поблизости мачт и надстроек, влияние линий электропередач, пересекающих реки и эстуарии, эхосигналы от отдаленных целей, попадающие в приемник при втором или последующих оборотах антенны.

7 Должно быть получено знание средств для расшифровки, включая радиолокационные отражатели и радиолокационные маяки-ответчики; обнаружения и опознавания береговых целей; влияния топографических особенностей; влияния длины импульса и диаграммы излучения в горизонтальной плоскости; целей с хорошим и плохим радиолокационным отражением; факторов, влияющих на радиолокационное отражение.

ПРАКТИКА

Настройка индикаторов и обеспечение их работы

8 Должно быть получено знание:

- .1 различных типов режима работы радиолокационного индикатора; нестабилизированного относительного движения судна с ориентацией изображения "Стабилизация по курсу"; стабилизированного относительного движения судна с ориентацией изображения "Стабилизация по курсу", "Курс" и "Север", а также истинного движения;
- .2 влияния погрешностей на точность отображаемой информации; влияния поправок компаса на отображение стабилизированного и истинного движений; влияния поправок лага на отображение истинного движения и влияния неточной ручной установки скорости на отображение истинного движения;

- .3 методов обнаружения неточной установки скорости на органах управления истинным движением; влияния шумов приемника, ограничивающих возможность отображать слабые эхосигналы, а также влияния насыщения экрана шумами приемника и т.д.; настройки органов управления работой РЛС; критериев, указывающих на оптимальные положения органов настройки; важности соблюдения надлежащей последовательности при настройке и влияния плохо выставленных органов управления; обнаружения плохой настройки и корректировки настройки:
 - .3.1 органов управления, влияющих на дальность обнаружения, и
 - .3.2 органов управления, влияющих на точность;
- .4 опасностей, которые представляет собой использование радиолокационного оборудования с плохо выставленными органами управления; и
- .5 необходимости частой регулярной проверки работы и связи между характеристиками изображения и рабочей дальностью радиолокационного обнаружения.

Дальность и пеленг

9 Должно быть получено знание:

- .1 методов измерения дальности; неподвижных кругов дальности и подвижных кругов дальности;
- .2 точности каждого метода и относительной точности различных методов;
- .3 способов отображения данных о дальности; дальности на установленных интервалах, цифрового счетчика и градуированной шкалы;
- .4 методов измерения пеленга; вращающегося курсора на накладном оптическом планшете, электронного курсора пеленга и других методов;
- .5 точности измерения пеленга и неточностей, вызываемых параллаксом, смещением маркера, неправильной центровкой;
- .6 способа отображения данных о пеленге; градуированной шкалы и цифрового счетчика; и
- .7 необходимости регулярной проверки точности дальности и пеленгов, методов проверки и учета поправок.

Техника ведения радиолокационной прокладки и концепции относительного движения

10 Должно быть обеспечено прохождение практики по технике ручной радиолокационной прокладки, включая использование накладного оптического планшета, с целью установления полного понимания взаимного передвижения своего судна и других судов, включая эффекты маневрирования для избежания столкновения. На предварительных стадиях такой подготовки должны проводиться простые занятия по радиолокационной прокладке, с тем чтобы установилось хорошее понимание геометрии прокладки и концепций относительного движения. Уровень сложности занятий должен повышаться в течение курса подготовки до тех пор, пока лицо, проходящее подготовку, не овладеет всеми аспектами вопроса. Лучшим способом повышения компетентности является проведение занятий с лицами, проходящими подготовку, в обстановке реального времени на тренажере или с использованием других эффективных средств.

Опознавание критических эхосигналов

- 11 Должно быть достигнуто глубокое понимание:
- .1 определения местоположения судна с помощью радиолокатора, с использованием эхосигналов от береговых целей и морских ориентиров;
 - .2 точности определения местоположения судна по дальности и пеленгам;
 - .3 важности перекрестной проверки точности радиолокатора и других навигационных средств; и
 - .4 важности записи дальности и пеленгов через частые регулярные промежутки времени при использовании радиолокатора в качестве средства, помогающего избежать столкновения.

Курс и скорость других судов

- 12 Должно быть достигнуто глубокое понимание:
- .1 различных методов получения скорости и курса других судов с использованием записанных дальностей и пеленгов, включая:
 - .1.1 нестабилизированную относительную прокладку,
 - .1.2 стабилизированную относительную прокладку, и
 - .1.3 истинную прокладку; и
 - .2 взаимосвязи между визуальным и радиолокационным наблюдением, включая особенности и точность оценок курса и скорости других судов и обнаружения изменений в их движении.

Время и дистанция кратчайшего сближения с судами, следующими пересекающимися и встречными курсами или обгоняющими

- 13 Должно быть достигнуто глубокое понимание:
- .1 использования записанных данных с целью получения:
 - .1.1 значений дистанции кратчайшего сближения и пеленга, и
 - .1.2 времени до кратчайшего сближения; и
 - .2 важности частых, регулярных наблюдений.

Обнаружение изменений курса и скорости других судов

- 14 Должно быть достигнуто глубокое понимание:
- .1 влияния изменений курса и/или скорости других судов на их перемещение на экране индикатора;
 - .2 задержки между изменением скорости или курса и обнаружением этого изменения; и
 - .3 опасности малых изменений по сравнению со значительными изменениями курса или скорости в отношении быстроты и точности обнаружения этих изменений.

Влияние изменений курса и/или скорости своего судна

15 Глубокое понимание влияния маневрирования собственного судна на отображение относительного движения и влияния маневрирования других судов, а также преимущество стабилизации по компасу в режиме относительного движения.

16 В отношении отображения истинного движения должно быть достигнуто глубокое понимание:

- .1 влияния ошибок в:
 - .1.1 данных о скорости и курсе, и
 - .1.2 данных стабилизации по компасу, которые используются для отображения стабилизированного относительного движения;
- .2 влияния изменений курса и/или скорости собственного судна на перемещение других судов на экране индикатора; и
- .3 зависимости частоты радиолокационных наблюдений от скорости движения.

Применение Международных правил предупреждения столкновений судов в море

17 Должно быть достигнуто глубокое понимание связи между Международными правилами предупреждения столкновений судов в море и использованием радиолокатора, включая:

- .1 действия для предупреждения столкновения, опасность выводов, сделанных на основании неполной информации, и опасность, связанную с незначительными изменениями курса или скорости;
- .2 преимущество безопасной скорости при использовании радиолокатора для избежания столкновения;
- .3 связь скорости с дистанцией и временем кратчайшего сближения, а также с маневренными характеристиками различных типов судов;
- .4 важность хорошо составленных записей о радиолокационных наблюдениях и хорошего порядка их ведения;
- .5 использование радиолокатора в ясную погоду для получения полного представления о его возможностях и ограничениях, сравнение радиолокационных и визуальных наблюдений и получение оценки относительной точности информации;
- .6 необходимость заблаговременного использования радиолокатора в ясную погоду ночью и при наличии указаний на ухудшение видимости;
- .7 сравнение изображения на экране радиолокатора с изображением местности на карте; и
- .8 сравнение влияния масштаба отображения на разных шкалах дальности.

Подготовка по практическому использованию средств автоматической радиолокационной прокладки (САРП) и ее оценка

18 Подготовка по практическому использованию средств автоматической радиолокационной прокладки (САРП) и ее оценка должны:

- .1 требовать предварительного прохождения подготовки в области радиолокационного наблюдения и прокладки или объединения этой подготовки с подготовкой, приведенной в пунктах 19–36, ниже;
- .2 включать использование тренажерного оборудования САРП; и
- .3 соответствовать стандартам не ниже тех, которые приведены в пунктах 19–36, ниже.

19 Если подготовка по САРП осуществляется как часть общей подготовки согласно Конвенции ПДНВ 1978 года, капитаны, старшие помощники капитана и вахтенные помощники капитана должны понимать факторы, которые принимаются во внимание при принятии решений на основе информации, выдаваемой САРП совместно с другими навигационными данными, и иметь такое же представление об эксплуатационных аспектах и системных ошибках современных радионавигационных систем. Эта подготовка должна быть прогрессирующей и соотноситься с ответственностью конкретного лица и дипломами, выдаваемыми Сторонами Конвенции ПДНВ 1978 года.

Теория и демонстрация

Возможная опасность чрезмерного доверия САРП

20 Понимание того, что САРП являются только навигационным средством, а также того, что:

- .1 их ограничения, включая ограничения внешних датчиков, делают чрезмерное доверие САРП опасным, в частности для ведения наблюдения; и
- .2 необходимо постоянно соблюдать Принципы несения ходовой навигационной вахты и Руководство по несению ходовой навигационной вахты.

Основные типы систем САРП и их характеристики отображения

21 Знание основных типов используемых систем САРП; их различные характеристики отображения и понимание того, когда нужно использовать режимы стабилизации относительно грунта или стабилизации относительно воды, с ориентацией изображения "Север", "Курс" или "Стабилизация по курсу".

Эксплуатационные требования к САРП, разработанные ИМО

22 Правильное понимание эксплуатационных требований к САРП, разработанных ИМО, в частности требований, относящихся к точности.

Факторы, влияющие на работу и точность системы

23 Знание эксплуатационных параметров внешних датчиков САРП - радиолокаторов, компасов и лагов, а также влияния неправильного функционирования датчиков на точность информации, выдаваемой САРП.

24 Знание:

- .1 влияния ограничений разрешающей способности радиолокатора по дальности и пеленгу, а также точности и ограничений компаса и лага на точность информации, выдаваемой САРП; и
- .2 факторов, влияющих на точность вектора.

Возможности и ограничения сопровождения

25 Знание:

- .1 критериев выбора целей при автоматическом захвате;
- .2 факторов, ведущих к правильному выбору целей для ручного захвата;
- .3 влияния "потерянной" цели и мерцания цели на сопровождение;
- .4 обстоятельств, вызывающих "переброс цели", и его влияния на отображение данных.

Задержки, связанные с обработкой данных

26 Знание задержек, присущих отображению информации, обрабатываемой САРП, в особенности влияния на захват и повторный захват или на отображение маневров сопровождаемой цели.

Эксплуатационные предупреждения, их преимущества и ограничения

27 Понимание использования, преимуществ и ограничений эксплуатационных предупреждений САРП и умение правильно их настроить, если это применимо, для избежания нежелательных помех.

Проверки работы системы

28 Знание:

- .1 методов проверки неисправностей систем САРП, включая функциональные самопроверки; и
- .2 мер предосторожности, принимаемых в случае возникновения неисправности.

Ручной и автоматический захват целей и их соответствующие ограничения

29 Знание ограничений, присущих обоим типам захвата, в ситуациях с несколькими целями, и влияние мерцания цели или переброса цели.

Истинный и относительный векторы и типовое графическое отображение информации о цели и опасных зонах

30 Глубокое знание истинного и относительного векторов; получение истинных курсов и скоростей целей, включая:

- .1 оценку опасности, получение предвычисленной дистанции кратчайшего сближения и предвычисленного времени до кратчайшего сближения путем экстраполяции векторов, использование графического метода отображения опасных зон;
- .2 влияние изменений курса и/или скорости своего судна и/или целей на предвычисленную дистанцию кратчайшего сближения и предвычисленное время до кратчайшего сближения с опасными зонами;
- .3 влияние неверных векторов и опасных зон; и
- .4 преимущество переключения с истинного на относительный вектор и обратно.

Информация о прошлом положении сопровождаемых целей.

31 Знание о получении прошлых положений сопровождаемых целей и предшествующих данных в качестве способа определения последних маневров целей и метода проверки правильности сопровождения, осуществляемого САРП.

Практика

Настройка индикаторов и обеспечение их работы

32 Способность продемонстрировать:

- .1 правильную процедуру включения для получения оптимального отображения информации, выдаваемой САРП;
- .2 выбор отображений на экране; отображение стабилизированного относительного движения и отображение истинного движения;
- .3 правильную настройку всех органов управления экраном индикатора для получения оптимального отображения данных;
- .4 выбор необходимой скорости судна для ввода в САРП;
- .5 выбор органов управления САРП, относящихся к радиолокационной прокладке, ручной/автоматический захват, векторное/графическое отображение данных;
- .6 выбор векторно-графической временной шкалы;
- .7 использование исключенных зон при работе САРП в режиме автоматического захвата; и
- .8 проверки работы радиолокатора, компаса, датчиков скорости и САРП.

Эксплуатационные проверки системы

33 Способность осуществлять проверки системы и определять точность данных САРП, включая устройство для имитации маневра, путем сравнения с типовыми ситуациями сближения.

Получение информации с экрана САРП

34 Демонстрация способности получать информацию в режиме отображения как относительного движения, так и истинного движения, включая:

- .1 выявление критических экосигналов;
- .2 скорость и направление относительного движения цели;
- .3 время и предвычисленную дистанцию до точки кратчайшего сближения с целью;
- .4 курсы и скорости целей;
- .5 определение изменений курса и скорости целей и ограничения такой информации;
- .6 влияние изменений курса и/или скорости своего судна; и
- .7 работу с устройством для имитации маневра.

Применение Международных правил предупреждения столкновений судов в море

35 Анализ ситуаций, могущих привести к столкновению, с помощью отображаемой информации, определение и выполнение действий по избежанию ситуации чрезмерного сближения в соответствии с действующими Международными правилами предупреждения столкновений судов в море.

Рекомендуемые эксплуатационные требования к факультативным тренажерам

36 Эксплуатационные требования к факультативному тренажерному оборудованию, используемому для подготовки и/или оценки компетентности или демонстрации навыков, приводятся ниже. Такие формы подготовки с помощью тренажеров включают, не ограничиваясь этим, следующее:

- .1 судовождение и несение вахты;
- .2 управление судном и маневрирование;
- .3 обработку и размещение грузов;
- .4 радиосвязь; и
- .5 эксплуатацию главных установок и вспомогательных механизмов.

Тренажеры по судовождению и несению вахты

37 Тренажерное оборудование по судовождению и несению вахты, помимо соответствия всем применимым эксплуатационным требованиям, изложенным в разделе A-1/12, должно быть способно имитировать навигационное оборудование и органы управления на мостике, которые отвечают всем применимым эксплуатационным требованиям, принятым Организацией, включать устройства для подачи звуковых сигналов, и:

- .1 создавать эксплуатационную среду в реальном времени, включая органы управления судовождением и устройства и оборудование связи, соответствующие подлежащим выполнению задачам по судовождению и несению вахты и оцениваемым навыкам маневрирования;
- .2 обеспечивать реальные дневные и ночные условия, включая меняющуюся видимость, или только ночные условия, как они воспринимаются с мостика, с минимальным горизонтальным сектором обзора, позволяющим лицу, проходящему обучение, наблюдать секторы, относящиеся к задачам и целям судовождения и несения вахты; и
- .3 имитировать реальную динамику "своего судна" в условиях открытого моря, включая влияние погоды, приливов, течений и взаимодействие с другими судами.

Тренажеры по управлению судном и маневрированию

38 Помимо соответствия эксплуатационным требованиям, изложенным в пункте 37, тренажерное оборудование по управлению судном должно:

- .1 обеспечивать реальные дневные и ночные условия, как они воспринимаются с мостика, с меняющейся видимостью по всему минимальному горизонтальному сектору обзора, позволяющему лицу, проходящему обучение, наблюдать секторы, относящиеся к задачам и целям обучения в отношении маневрирования и управления судном; и

- .2 имитировать реальную динамику "своего судна" в стесненных водах, включая мелководье и береговой эффект.

39 Управляемые модели судов используются для имитации управления и маневрирования судном; дополнительно к эксплуатационным требованиям, изложенным в пунктах 37.3 и 38.2, такое оборудование должно:

- .1 быть спроектировано в таком масштабе, который точно отражает размеры, площади, объем и водоизмещение, скорость, время и угловую скорость поворота реального судна;
- .2 включать органы управления рулем и двигателями в правильном масштабе времени.

Тренажерная подготовка по обработке и размещению грузов

40 Тренажерное оборудование по обработке грузов должно быть способно имитировать оборудование по обработке груза и управлению операциями, которое отвечает всем применимым эксплуатационным требованиям, принятым Организацией, и включать устройства для:

- .1 создания реальной эксплуатационной среды, включая пост управления грузовыми операциями с такими приборами, которые соответствуют конкретному типу имитируемой грузовой системы;
- .2 моделирования функций по погрузке и разгрузке, а также данных по устойчивости и напряжениям в корпусе, которые соответствуют подлежащим выполнению задачам по обработке груза и оцениваемым навыкам; и
- .3 имитации операций по погрузке, разгрузке, балластировке и разбалластировке, а также соответствующих связанных с ними расчетов устойчивости, посадки, крена, продольной прочности, крутящих моментов и устойчивости в поврежденном состоянии.

Тренажеры по связи в рамках ГМССБ

41 Тренажерное оборудование по связи в рамках ГМССБ должно быть способно имитировать оборудование связи ГМССБ, которое отвечает всем применимым эксплуатационным требованиям, принятым Организацией, и включать устройства для:

- .1 имитации работы оборудования УКВ, ЦИВ на УКВ, НАВТЕКС, АРБ и вахтенного приемного радиооборудования, как требуется для ограниченного диплома оператора;
- .2 имитации работы судовых земных станций Инмарсат стандартов А, В и С, узкополосной буквопечатающей аппаратуры на ПВ/КВ, ЦИВ на ПВ/КВ, УКВ, ЦИВ на УКВ, НАВТЕКС, АРБ и вахтенного приемного радиооборудования, как требуется для общего диплома оператора;
- .3 обеспечения радиотелефонной связи при фоновом шуме;
- .4 обеспечения распечатки текста сообщений; и
- .5 создания эксплуатационной среды в реальном времени, в которую входит интегрированная система, включающая по меньшей мере один пост инструктора/экзаменатора и по меньшей мере две судовые или береговые станции ГМССБ.

Тренажерное оборудование по эксплуатации главных установок и вспомогательных механизмов

42 Тренажерное оборудование машинного отделения должно быть способно имитировать систему главных установок и вспомогательных механизмов и включать устройства для:

- .1 создания рабочей среды в реальном времени для морских и портовых операций с устройствами связи и имитацией соответствующего оборудования главных и вспомогательных двигательных установок, а также пульта управления;
- .2 имитации соответствующих подсистем, которые должны включать, не ограничиваясь этим, котел, рулевой привод, общую и распределительную систему электропитания, включая аварийные источники питания, и системы подачи топлива, охлаждающей воды, холодильные, а также льда и балластные системы;
- .3 наблюдения и оценки работы двигателя и систем дистанционного управления;
- .4 имитации неисправностей механизмов;
- .5 изменения внешних условий, с тем чтобы оказать воздействие на имитируемые операции: погоды, осадки судна, температуры морской воды и воздуха;
- .6 изменения контролируемых инструктором внешних условий: пара на палубе, пара в жилых помещениях, палубного воздуха, ледовых условий, палубных кранов, повышенной мощности, носового подруливающего устройства, загрузки судна;
- .7 изменения контролируемой инструктором динамики тренажера: режима работы в аварийных условиях, реакций на процессы, реакций судна; и
- .8 обеспечения средств для отключения определенных процессов, таких, как скорость, электрическая система, система дизельного топлива, система смазочных масел, система тяжелого топлива, система морской воды, система пара, система выхлопных газов котла и турбогенератора, для выполнения специальных задач обучения.

Раздел В-I/13

Руководство относительно проведения испытаний

(Положения отсутствуют)

Раздел В-I/14

Руководство относительно ответственности компаний и рекомендуемой ответственности капитанов и членов экипажа

Компании

1 Компании должны обеспечить судно специальными вводными программами, целью которых является оказание помощи вновь принятым на работу морякам в ознакомлении со всеми процедурами и оборудованием, относящимся к их сфере ответственности.

Капитан

2 Капитан должен принять все необходимые меры для осуществления любых инструкций компании, выданных в соответствии с разделом A-I/14. Такие меры должны включать:

- .1 выявление всех моряков, вновь принятых на работу на судно, до того, как им будет поручено выполнение каких-либо обязанностей;
- .2 обеспечение возможности для всех вновь принятых на работу моряков:
 - .2.1 посетить помещения, в которых они будут выполнять свои основные обязанности,
 - .2.2 ознакомиться с местонахождением, органами управления и системами снятия показаний оборудования, которое они будут эксплуатировать или использовать,
 - .2.3 включить оборудование, если это возможно, и выполнять функции с использованием органов управления на оборудовании, и
 - .2.4 наблюдать и задавать вопросы лицу, которое уже знакомо с оборудованием, процедурами и другими мерами и устройствами и которое может сообщить информацию на языке, который моряк понимает; и
- .3 обеспечение приемлемого периода для наблюдения, если имеется сомнение в том, что вновь принятый на работу моряк ознакомился с судовым оборудованием, эксплуатационными процедурами и другими мерами и устройствами, необходимыми для надлежащего выполнения своих обязанностей.

Члены экипажа

3 Моряки, впервые назначенные на судно, должны полностью использовать все предоставляемые им возможности для того, чтобы ознакомиться с судовым оборудованием, эксплуатационными процедурами и другими мерами и устройствами, необходимыми для надлежащего выполнения ими своих обязанностей. Сразу же по прибытии на судно в первый раз каждый моряк обязан ознакомиться с рабочей обстановкой на судне, в особенности в отношении нового или незнакомого оборудования, процедур или мер и устройств.

4 Моряки, которые не смогли быстро достичь того уровня ознакомления, который требуется для выполнения их обязанностей, должны довести этот факт до сведения своих непосредственных начальников или до сведения члена экипажа, назначенного в соответствии с пунктом 2.2 раздела A-I/14, и указать любое оборудование, процедуру или меру и устройство, с которыми они еще плохо знакомы.

Раздел B-I/15

Рекомендации относительно положений переходного периода

(Положения отсутствуют)

ГЛАВА II

РУКОВОДСТВО ОТНОСИТЕЛЬНО КАПИТАНА И ПЛУБНОЙ КОМАНДЫ

Раздел В-II/1

Руководство относительно дипломирования вахтенных помощников капитана судов валовой вместимостью 500 или более

Подготовка

1 Каждый кандидат на получение диплома вахтенного помощника капитана должен пройти подготовку по запланированной и структурированной программе, направленной на оказание помощи будущему лицу командного состава в достижении стандарта компетентности в соответствии с таблицей А-II/1.

2 Структура программы подготовки должна быть изложена в плане подготовки, который четко излагает для всех соответствующих сторон цели каждого этапа подготовки на судне и на берегу. Важно, чтобы будущее лицо командного состава, руководители подготовки, личный состав судна и персонал компании имели ясное представление о компетентности, которая должна быть достигнута по завершении программы, и о том, каким образом она должна быть достигнута посредством сочетания обучения, подготовки и приобретения практического опыта на судне и на берегу.

3 Обязательный стаж работы на судне имеет первостепенное значение для изучения работы лица командного состава на судне и для достижения требуемого общего стандарта компетентности. Надлежащим образом спланированный и структурированный стаж работы на судне позволит будущим лицам командного состава приобрести и использовать на практике навыки, а также даст возможность продемонстрировать и оценить достигнутые стандарты компетентности.

4 В тех случаях, когда стаж работы на судне составляет часть одобренной программы подготовки, должны соблюдаться следующие принципы:

- .1 Программа подготовки на судне должна быть неотъемлемой частью общего плана подготовки.
- .2 Программа подготовки на судне должна управляться и координироваться компанией, управляющей судном, на котором будет работать моряк.
- .3 Будущему лицу командного состава должна выдаваться книжка регистрации подготовки, в которой ведутся исчерпывающие записи о практической подготовке и опыте, полученном на судне. Книжка регистрации подготовки должна составляться таким образом, чтобы в ней содержалась подробная информация о задачах и обязанностях, которые должны выполняться, и о достигнутом прогрессе в их выполнении. Должным образом заполненная книжка регистрации подготовки обеспечит незаменимое доказательство того, что подготовка на судне по структурированной программе завершена, и этот факт может учитываться при оценке компетентности для выдачи диплома.
- .4 Будущее лицо командного состава должно всегда знать двух конкретных лиц, которые непосредственно отвечают за управление программой подготовки на судне. Первым из них является квалифицированное лицо командного состава судна, именуемое лицом командного состава судна, отвечающим за подготовку, которое, по поручению капитана, должно организовывать и руководить программой подготовки в течение каждого рейса. Вторым должно быть назначаемое компанией лицо, именуемое лицом командного состава компании, отвечающим за подготовку, которое несет общую ответственность за программу подготовки и за координацию программы с учебными заведениями.

- .5 Компания должна обеспечить установление соответствующих периодов выполнения программы подготовки на судне в пределах обычных эксплуатационных требований судна.

РОЛЬ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

5 В нижеследующем разделе кратко излагаются роль и ответственность лиц, участвующих в организации и проведении подготовки на судне:

- .1 Лицо командного состава компании, отвечающее за подготовку, несет ответственность за:
 - .1.1 общее руководство программой подготовки,
 - .1.2 наблюдение за ходом подготовки будущего лица командного состава, и
 - .1.3 выдачу необходимых рекомендаций и обеспечение того, чтобы все связанные с программой подготовки лица выполняли свои функции.
- .2 Лицо командного состава судна, отвечающее за подготовку, несет ответственность за:
 - .2.1 организацию программы практической подготовки на судне,
 - .2.2 обеспечение, в своем качестве руководителя, того, чтобы книжка регистрации подготовки велась надлежащим образом и выполнялись все другие требования, и
 - .2.3 обеспечение того, чтобы, насколько это практически возможно, время, которое будущее лицо командного состава проводит на судне, использовалось с максимально возможной пользой с точки зрения подготовки и приобретения опыта и соответствовало целям программы подготовки, прогрессу подготовки и эксплуатационным возможностям судна.
- .3 Капитан несет ответственность за:
 - .3.1 обеспечение связи между отвечающими за подготовку лицом командного состава судна и лицом командного состава компании, находящимся на берегу,
 - .3.2 выполнение роли преемника лица командного состава судна, отвечающего за подготовку, если последнее освобождено от своих обязанностей по подготовке во время рейса, и
 - .3.3 обеспечение того, чтобы все заинтересованные лица эффективно выполняли программу подготовки на судне.
- .4 Будущее лицо командного состава несет ответственность за:
 - .4.1 старательное выполнение установленной программы подготовки,
 - .4.2 максимальное использование имеющихся возможностей, независимо от того, предоставляются они в рабочее или в нерабочее время, и
 - .4.3 обеспечение того, чтобы книжка регистрации подготовки содержала самые последние сведения и чтобы она была доступна в любое время для проверки.

ВВОДНЫЙ ИНСТРУКТАЖ

6 В начале программы и в начале каждого рейса на другом судне будущие лица командного состава должны получить полную информацию и руководящие указания относительно того, что ожидается от них и как будет организована программа подготовки. Вводный инструктаж дает возможность ознакомить будущих лиц командного состава с важными аспектами задач, которые они будут выполнять, обращая особое внимание на технику безопасности и защиту морской среды.

ПРОГРАММА ПОДГОТОВКИ НА СУДНЕ

7 Книжка регистрации подготовки должна содержать, помимо прочего, значительное число задач по обучению или обязанностям, которые должны выполняться, в качестве части одобренной программы подготовки на судне. Такие задачи и обязанности должны относиться по меньшей мере к следующим областям:

- .1 системы управления рулем;
- .2 общая морская практика;
- .3 швартовка, постановка на якорь и портовые операции;
- .4 спасательные и протнвопожарные средства;
- .5 системы и оборудование;
- .6 работа с грузом;
- .7 работа на мостике и несение вахты; и
- .8 ознакомление с машинным отделением.

8 Исключительно важно, чтобы будущее лицо командного состава получило достаточную возможность для приобретения опыта несения ходовой навигационной вахты под наблюдением, в особенности на последних этапах программы подготовки на судне.

9 Записи о выполнении будущими лицами командного состава каждой из задач и обязанностей, перечисленных в книжке регистраци подготовки, должны визироваться квалифицированным лицом командного состава, когда, по его мнению, будущее лицо командного состава достигло удовлетворительного стандарта профессиональных навыков. Важно понимать, что будущему лицу командного состава может понравиться продемонстрировать свои способности в нескольких случаях, прежде чем квалифицированное лицо командного состава убедится в том, что удовлетворительный стандарт достигнут.

НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛЬ

10 Руководство и контроль имеют важное значение для обеспечения того, чтобы будущие лица командного состава были полностью знакомы с достигнутым ими прогрессом, а также для того, чтобы они могли участвовать в принятии решений относительно своей будущей программы. Для обеспечения эффективности контроль должен быть связан с информацией, полученной из книжки регистрации подготовки и соответствующих других источников. Книжка регистрации подготовки должна проверяться и официально подтверждаться капитаном и лицом командного состава судна, отвечающим за подготовку, в начале, в течение и в конце каждого рейса. Книжка регистрации подготовки должна также проверяться и подтверждаться между рейсами лицом командного состава компании, отвечающим за подготовку.

ОЦЕНКА СПОСОБНОСТЕЙ И НАВЫКОВ НЕСЕНИЯ ХОДОВОЙ НАВИГАЦИОННОЙ ВАХТЫ

11 Кандидат на получение диплома, от которого требуется прохождение специальной подготовки и чьи умение и навыки несения ходовой навигационной вахты подлежат оценке, должен представить доказательство, путем демонстрации либо на тренажере, либо на судне в качестве одобренной программы подготовки на судне, что навыки и умение выполнять функции вахтенного помощника капитана приобретены по меньшей мере в следующих областях:

- .1 подготовка и осуществление перехода, включая:
 - .1.1 истолкование и применение информации, получаемой из карт,
 - .1.2 определение местоположения в прибрежных водах,
 - .1.3 применение основной информации, получаемой из таблиц приливов и других навигационных пособий,
 - .1.4 проверку и эксплуатацию оборудования на мостике,
 - .1.5 проверку гиро- и магнитных компасов,
 - .1.6 оценку имеющейся метеорологической информации,
 - .1.7 использование небесных тел для определения местоположения,
 - .1.8 определение поправок компаса с использованием средств мореходной астрономии и береговых ориентиров, и
 - .1.9 выполнение расчета рейсов продолжительностью до 24 часов;
- .2 использование и применение информации, получаемой от радионавигационных систем;
- .3 работа с радиолокатором и САРП и применение радиолокационной информации для судовождения и избегания столкновений;
- .4 использование двигательной установки и систем управления рулем для контроля направления движения и скорости судна;
- .5 применение порядка и процедур несения ходовой навигационной вахты;
- .6 выполнение маневров, требуемых при спасании человека за бортом;
- .7 принятие мер в случае неизбежной аварийной ситуации (например, пожар, столкновение, посадка на мель) и непосредственно после аварии;
- .8 принятие мер в случае неисправности или отказа главных узлов оборудования или установок (например, рулевой привод, энергетическая установка, навигационные системы);
- .9 осуществление радиосвязи, визуальной и звуковой сигнализации в обычных и аварийных ситуациях; и
- .10 контроль и эксплуатация систем безопасности и аварийно-предупредительной сигнализации, включая внутрисудовую связь.

12 Оценка способностей и навыков несения ходовой навигационной вахты должна:

- .1 проводиться на основе критериев для оценки компетентности для выполнения функции судовождения, изложенных в таблице А-II/1;

- .2 обеспечивать, чтобы кандидат выполнял обязанности по несению ходовой навигационной вахты в соответствии с Принципами несения безопасной ходовой навигационной вахты (раздел A-VIII/2, часть 3-1) и Руководством по несению ходовой навигационной вахты (раздел B-VIII/2, часть 3-1).

ОЦЕНКА КОМПЕТЕНТНОСТИ

13 Стандарт компетентности, который должен быть достигнут для дипломирования вахтенного помощника капитана, изложен в таблице A-II/1. Стандарт устанавливает требуемые знания и навыки, а также применение этих знаний и навыков к требуемому стандарту работы на судне.

14 Объем знаний неразрывно связан с концепцией компетентности. Оценка компетентности, следовательно, должна охватывать не только непосредственные технические требования, предъявляемые к работе, навыкам и задачам, которые должны выполняться, но и должна отражать более широкие аспекты, необходимые для обеспечения полного соответствия тому, что ожидается от компетентной работы лица командного состава судна. К этому относятся соответствующие знания, теория, принципы и познавательные способности, которые в разной степени лежат в основе всех уровней компетентности. Это также охватывает профессиональные навыки в том, что делать, как и когда делать и почему это нужно делать. При правильном применении это будет содействовать обеспечению того, чтобы кандидат мог:

- .1 квалифицированно выполнять работу на различных судах и в самых различных обстоятельствах;
- .2 предвидеть чрезвычайные ситуации, быть готовым к ним и предпринимать необходимые действия по их устранению; и
- .3 адаптироваться к новым и изменяющимся требованиям.

15 Критерии для оценки компетентности (колонка 4 таблицы A-II/1) определяют, прежде всего по результатам, важнейшие аспекты компетентной работы. Они выражены таким образом, что оценка работы кандидата может быть сопоставлена с ними и должна быть надлежащим образом отражена документально в книжке регистрации подготовки.

16 Оценка компетентности – это процесс:

- .1 сбора достаточных действительных и надежных доказательств знаний, понимания и профессиональных навыков кандидата для выполнения задач, обязанностей и несения ответственности, перечисленных в колонке 1 таблицы A-II/1; и
- .2 сопоставления этих доказательств с указанными в стандарте критериями.

17 Организация оценки компетентности должна быть такой, чтобы принимать во внимание различные методы оценки, которые могут предоставить различные типы доказательства компетентности кандидатов, например:

- .1 непосредственное наблюдение за рабочей деятельностью (включая стаж работы на судне);
- .2 проверка умения/профессиональных навыков/ компетентности;
- .3 проекты и поручения;
- .4 доказательства на основании предыдущего опыта работы; и
- .5 техника письменных, устных и компьютерных опросов.

18 Один или несколько из первых четырех методов, перечисленных выше, должны почти неизменно использоваться для обеспечения доказательства способности, в дополнение к соответствующей технике опроса, с тем чтобы предоставить доказательство в поддержку знания и понимания.

Раздел В-II/2

Руководство относительно дипломирования капитанов и старших помощников капитана судов валовой вместимостью 500 или более

(См. раздел В-II/1 для руководства.)

Раздел В-II/3

Руководство относительно дипломирования вахтенных помощников капитана и капитанов судов валовой вместимостью менее 500

(См. раздел В-II/1 для руководства.)

Раздел В-II/4

Руководство относительно лиц рядового состава, несущих ходовую навигационную вахту

В дополнение к требованиям, указанным в таблице А-II/4 настоящего Кодекса, Сторонам рекомендуется включать, по соображениям безопасности, в подготовку лиц рядового состава, несущих ходовую навигационную вахту, следующие вопросы:

- .1 начальное знание Международных правил предупреждения столкновений судов в море;
- .2 установка лоцманского трапа;
- .3 понимание команд, подаваемых на руль лоцманами на английском языке;
- .4 подготовка специалистов по спасательным шлюпкам и плотам и дежурным шлюпкам;
- .5 вспомогательные обязанности при швартовке и отшвартовке и во время операций по буксировке;
- .6 начальное знание постановки на якорь;
- .7 начальное знание опасных грузов;
- .8 начальное знание процедур по размещению груза и мер по доставке запасов на судно; и
- .9 начальное знание работ палубной команды и инструментов, используемых на палубе.

ГЛАВА III

РУКОВОДСТВО ОТНОСИТЕЛЬНО МАШИННОЙ КОМАНДЫ

Раздел В-III/1

Руководство относительно дипломирования вахтенных механиков судов с обслуживаемым или периодически не обслуживаемым машинным отделением

- 1 Инструменты, упомянутые в верхнем разделе колонки 1 в таблице А-III/1, должны включать ручные инструменты, обычное измерительное оборудование, токарные, сверлильные и фрезерные станки и сварочное оборудование.
- 2 Подготовка в мастерских на берегу может проводиться в учебном заведении или в одобренной мастерской.
- 3 Подготовка на судах должна быть соответствующим образом отражена документально в книжке регистрации подготовки квалифицированными экзаменаторами.

Раздел В-III/2

Руководство относительно дипломирования старших механиков и вторых механиков судов с главной двигательной установкой мощностью 3 000 кВт или более

(Положения отсутствуют)

Раздел В-III/3

Руководство относительно дипломирования старших механиков и вторых механиков судов с главной двигательной установкой мощностью от 750 до 3 000 кВт

(Положения отсутствуют)

Раздел В-III/4

Руководство относительно подготовки и дипломирования лиц рядового состава машинной вахты судов с обслуживаемым или периодически не обслуживаемым машинным отделением

В дополнение к требованиям, указанным в разделе А-III/4 настоящего Кодекса, Сторонам рекомендуется включать, по соображениям безопасности, в подготовку лиц рядового состава машинной вахты следующие вопросы:

- 1 начальное знание обычных операций с такими системами, как льдальная, балластная и грузовая системы;
- 2 начальное знание электрических установок и связанных с ними опасностей;
- 3 начальное знание технического обслуживания и ремонта механизмов, а также используемых в машинных отделениях инструментов; и
- 4 начальное знание размещения груза и мер по доставке запасов на судно.

ГЛАВА IV

РУКОВОДСТВО ОТНОСИТЕЛЬНО РАДИОСВЯЗИ
И РАДИОСПЕЦИАЛИСТОВ

Раздел В-IV/1

Руководство относительно применения главы IV

(Положения отсутствуют)

Раздел В-IV/2

Руководство относительно подготовки и дипломирования
радиоспециалистов ГМССБПОДГОТОВКА, ОТНОСЯЩАЯСЯ К ДИПЛОМУ ОПЕРАТОРА
РАДИОЭЛЕКТРОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ ПЕРВОГО КЛАССА

Общие положения

- 1 До начала подготовки кандидат должен удовлетворять требованиям в отношении состояния здоровья, особенно слуха, зрения и речи.
- 2 Подготовка должна соответствовать действующим положениям Конвенции ПДНВ, Регламента радиосвязи, прилагаемого к Международной конвенции электросвязи (Регламент радиосвязи), и Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС), уделяя особое внимание положениям, касающимся Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ). При разработке требований к подготовке необходимо учитывать по меньшей мере знания и подготовку, приведенные в пунктах 3-14, ниже.

Теория

- 3 Знание общих принципов и основных факторов, необходимое для безопасного и эффективного использования всех подсистем и оборудования, требуемых в ГМССБ, и достаточное для дополнения положений о практической подготовке, приведенных в пункте 13.
- 4 Знание использования, эксплуатации и районов обслуживания подсистем ГМССБ, включая характеристики спутниковых систем, систем навигационных и метеорологических предупреждений и выбор надлежащих линий связи.
- 5 Знание основных законов электричества и теории радио и электроники, достаточное для выполнения положений, приведенных в пунктах 6-10, ниже.
- 6 Теоретическое знание оборудования радиосвязи ГМССБ, включая узкополосные буквопечатающие телеграфные и радиотелефонные передатчики и приемники, устройства цифрового избирательного вызова, судовые земные станции, аварийные радиобуи-указатели местоположения (АРБ), морские антенные системы, радиооборудование спасательных шлюпок и плотов со всеми вспомогательными устройствами, в том числе источниками питания, а также общее знание другого оборудования, которое обычно используется для радионавигации, уделяя особое внимание умению поддерживать оборудование в рабочем состоянии.
- 7 Знание факторов, которые влияют на надежность, работоспособность, техническое обслуживание систем, а также надлежащее использование испытательного оборудования.
- 8 Знание микропроцессоров и диагностики отказов систем, использующих микропроцессоры.

9 Знание систем управления в радиооборудовании ГМССБ, включая проверки и анализ.

10 Умение пользоваться программным обеспечением компьютеров радиооборудования ГМССБ и методами устранения отказов, вызываемых сбоем программного обеспечения оборудования.

Правила и документация

11 Знание:

- .1 Конвенции СОЛАС и Регламента радиосвязи, обращая особое внимание на:
 - .1.1 радиосвязь при бедствии, срочности и для обеспечения безопасности,
 - .1.2 предотвращение вредных помех, особенно в радиообмене при бедствии и для обеспечения безопасности, и
 - .1.3 предотвращение несанкционированных радиопередач;
- .2 других документов, относящихся к эксплуатационным процедурам и процедурам связи в случаях бедствия, для обеспечения безопасности и обмена общественной корреспонденцией, включая оплату сообщений, навигационные предупреждения и прогнозы погоды в морской подвижной службе и морской подвижной спутниковой службе; и
- .3 использования Международного свода сигналов и Стандартного морского навигационного словаря-разговорника, замененного Стандартным морским разговорником ИМО.

Несение вахты и соответствующие процедуры

12 Знание и подготовка в следующих областях:

- .1 процедуры связи и поддержание дисциплины в целях предотвращения помех в подсистемах ГМССБ;
- .2 процедуры использования информации о распространении радиоволн с целью установления оптимальных частот для связи;
- .3 несение радиовахты, относящейся ко всем подсистемам ГМССБ, осуществление радиообмена, особенно касающегося порядка передачи сообщений при бедствии, срочности и для обеспечения безопасности, а также ведение записей радиообмена;
- .4 использование международного фонетического алфавита;
- .5 наблюдение на частоте бедствия при одновременном наблюдении или работе по меньшей мере еще на одной частоте;
- .6 системы судовых сообщений и процедуры участия в них;
- .7 процедуры радиосвязи, содержащиеся в Руководстве ИМО для торговых судов по поиску и спасанию (МЕРСАР);
- .8 организация и порядок оказания медицинской помощи по радио; и
- .9 причины ложных сигналов бедствия и средства их предотвращения.

Практическая подготовка

13 Должна быть обеспечена практическая подготовка, дополняемая надлежущей лабораторной работой, в следующих областях:

- .1 правильная и эффективная эксплуатация всех подсистем и оборудования ГМССБ в условиях нормального распространения радиоволн и в условиях обычных помех;
- .2 безопасная эксплуатация всего оборудования связи ГМССБ и вспомогательных устройств, включая меры безопасности;
- .3 навыки надлежущей и точной работы на клавиатуре, позволяющие удовлетворительно осуществлять обмен радиосообщениями;
- .4 рабочие методы:
 - .4.1 настройки приемника и передатчика на надлежущий режим работы, включая цифровой избирательный вызов и буквопечатающую телеграфию,
 - .4.2 настройки и переориентации антенн,
 - .4.3 использования радиооборудования спасательных средств, и
 - .4.4 использования аварийных радиобуев-указателей местоположения (АРБ);
- .5 если необходимо, установка, ремонт и техническое обслуживание антенн;
- .6 умение читать и понимать наглядные монтажные схемы, блок-схемы и принципиальные схемы;
- .7 использование и обслуживание инструментов и испытательных приборов, необходимых для выполнения технического обслуживания и ремонта электронной аппаратуры в море;
- .8 методы ручной пайки и распайки, в том числе устройств с полупроводниками и современных цепей, а также способность определять, пригоден ли контур для ручной пайки или распайки;
- .9 выявление неисправностей и ремонт на уровне компонентов, если это практически возможно, и на уровне прибора/модуля в других случаях;
- .10 выявление и устранение условий, приводящих к возникновению неисправностей;
- .11 процедуры технического обслуживания и ремонта, как профилактического, так и по устранению неисправностей, всего оборудования связи ГМССБ и радионавигационного оборудования; и
- .12 методы уменьшения электрических и электромагнитных помех, такие, как заземление, экранирование и шунтирование.

Разное

14 Знание и/или подготовка в части:

- .1 английского языка, как письменного, так и устного, в целях удовлетворительного общения, связанного с охраной человеческой жизни на море;

- .2 географии мира, особенно основных судоходных путей, услуг спасатель-но-координационных центров (СКЦ) и относящихся к ним линий связи;
- .3 выживания в море, эксплуатации спасательных шлюпок, дежурных шлюпок, спасательных плотов и иных плавучих спасательных средств и их оборудования и снабжения, особенно радиооборудования спасательных средств;
- .4 предотвращения пожаров и борьбы с пожарами, уделяя особое внимание радиоустановке;
- .5 предупредительных мер по обеспечению безопасности судна и персонала в связи с опасностями, возникающими при использовании радиооборудования, включая опасности, вызываемые электрическими, радиационными, химическими и механическими источниками;
- .6 оказания первой помощи, включая применение искусственного дыхания и массажа сердца;
- .7 Всемирного координированного времени (UTC), мировых часовых поясов и международной линии смены дат.

ПОДГОТОВКА, ОТНОСЯЩАЯСЯ К ДИПЛОМУ ОПЕРАТОРА РАДИОЭЛЕКТРОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ ВТОРОГО КЛАССА

Общие положения

15 До начала подготовки кандидат должен удовлетворять требованиям в отношении состояния здоровья, особенно слуха, зрения и речи.

16 Подготовка должна соответствовать действующим положениям Конвенции ПДНВ и Конвенции СОЛАС, уделяя особое внимание положениям, касающимся Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ). При разработке требований к подготовке необходимо учитывать по меньшей мере знания и подготовку, приведенные в пунктах 17–28, ниже.

Теория

17 Знание общих принципов и основных факторов, необходимое для безопасного и эффективного использования всех подсистем и оборудования, требуемых в ГМССБ, и достаточное для дополнения положений о практической подготовке, приведенных в пункте 27, ниже.

18 Знание использования, эксплуатации и районов обслуживания подсистем ГМССБ, включая характеристики спутниковых систем, систем навигационных и метеорологических предупреждений и выбор надлежащих линий связи.

19 Знание основных законов электричества и теории радио и электроники, достаточное для выполнения положений, приведенных в пунктах 20–24, ниже.

20 Общее теоретическое знание оборудования радиосвязи ГМССБ, включая узкополосные буквопечатающие телеграфные и радиотелефонные передатчики и приемники, устройства цифрового избирательного вызова, судовые земные станции, аварийные радиобуи-указатели местоположения (АРБ), морские антенные системы, радиооборудование спасательных шлюпок и плотов со всеми вспомогательными устройствами, в том числе источниками питания, а также общее знание другого оборудования, которое обычно используется для радионавигации, уделяя особое внимание умению поддерживать оборудование в рабочем состоянии.

- 21 Общее знание факторов, которые влияют на надежность, работоспособность, техническое обслуживание систем, а также надлежащее использование испытательного оборудования.
- 22 Общее знание микропроцессоров и диагностики отказов систем, использующих микропроцессоры.
- 23 Общее знание систем управления в радиооборудовании ГМССБ, включая проверки и анализ.
- 24 Умение пользоваться программным обеспечением компьютеров радиооборудования ГМССБ и методами устранения отказов, вызываемых сбоями программного обеспечения оборудования.

Правила и документация

- 25 Знание:
- .1 Конвенции СОЛАС и Регламента радиосвязи, обращая особое внимание на:
 - .1.1 радиосвязь при бедствии, срочности и для обеспечения безопасности,
 - .1.2 предотвращение вредных помех, особенно в радиообмене при бедствии и для обеспечения безопасности, и
 - .1.3 предотвращение несанкционированных радиопередач;
 - .2 других документов, относящихся к эксплуатационным процедурам и процедурам связи в случаях бедствия, для обеспечения безопасности и обмена общественной корреспонденцией, включая оплату сообщений, навигационные предупреждения и прогнозы погоды в морской подвижной службе и морской подвижной спутниковой службе; и
 - .3 использования Международного свода сигналов и Стандартного морского навигационного словаря-разговорника, замененного Стандартным морским разговорником ИМО.

Несение вахты и соответствующие процедуры

- 26 Должна быть обеспечена подготовка в следующих областях:
- .1 процедуры связи и поддержание дисциплины в целях предотвращения помех в подсистемах ГМССБ;
 - .2 процедуры использования информации о распространении радиоволн с целью установления оптимальных частот для связи;
 - .3 несение радиовахты, относящейся ко всем подсистемам ГМССБ, осуществление радиообмена, особенно касающегося передачи сообщений при бедствии, срочности и для обеспечения безопасности, а также ведение записей радиообмена;
 - .4 использование международного фонетического алфавита;
 - .5 наблюдение на частоте бедствия при одновременном наблюдении или работе по меньшей мере еще на одной частоте;
 - .6 системы судовых сообщений и процедуры участия в них;
 - .7 процедуры радиосвязи, содержащиеся в Руководстве ИМО для торговых судов по поиску и спасанию (МЕРСАР);
 - .8 организация и порядок оказания медицинской помощи по радио; и

- .9 причины ложных сигналов бедствия и средства их предотвращения.

Практическая подготовка

27 Должна быть обеспечена практическая подготовка, дополняемая надлежательной лабораторной работой, в следующих областях:

- .1 правильная и эффективная эксплуатация всех подсистем и оборудования ГМССБ в условиях нормального распространения радиоволн и в условиях обычных помех;
- .2 безопасная эксплуатация всего оборудования связи ГМССБ и вспомогательных устройств, включая меры безопасности;
- .3 навыки надлежательной и точной работы на клавиатуре, позволяющей удовлетворительно осуществлять обмен радиосообщениями;
- .4 рабочие методы:
 - .4.1 настройки приемника и передатчика на надлежательный режим работы, включая цифровой избирательный вызов и буквопечатающую телеграфию,
 - .4.2 настройки и переориентации антенн,
 - .4.3 использования радиооборудования спасательных средств, и
 - .4.4 использования аварийных радиобуев-указателей местоположения (АРБ);
- .5 если необходимо, установка, ремонт и техническое обслуживание антенн;
- .6 умение читать и понимать наглядные монтажные схемы, блок-схемы и схемы соединения модулей;
- .7 использование и обслуживание инструментов и испытательных приборов, необходимых для выполнения технического обслуживания и ремонта электронной аппаратуры в море на уровне замены блоков или модулей;
- .8 основные методы ручной пайки и распайки и их ограничения;
- .9 выявление неисправностей и ремонт на уровне прибора/модуля;
- .10 выявление и устранение условий, приводящих к возникновению неисправностей;
- .11 основные процедуры технического обслуживания и ремонта, как профилактического, так и по устранению неисправностей, всего оборудования связи ГМССБ и радионавигационного оборудования; и
- .12 методы уменьшения электрических и электромагнитных помех, такие, как заземление, экранирование и шунтирование.

Разное

28 Знание и/или подготовка в части:

- .1 английского языка, как письменного, так и устного, в целях удовлетворительного общения, связанного с охраной человеческой жизни на море;
- .2 географии мира, особенно основных судоходных путей, услуг спасательно-координационных центров (СКЦ) и относящихся к ним линий связи;

- .3 выживания в море, эксплуатации спасательных шлюпок, дежурных шлюпок, спасательных плотов и иных плавучих спасательных средств и их оборудования и снабжения, особенно радиооборудования спасательных средств;
- .4 предотвращения пожаров и борьбы с пожарами, уделяя особое внимание радиоустановке;
- .5 предупредительных мер по обеспечению безопасности судна и персонала в связи с опасностями, возникающими при использовании радиооборудования, включая опасности, вызываемые электрическими, радиационными, химическими и механическими источниками;
- .6 оказания первой помощи, включая применение искусственного дыхания и массажа сердца; и
- .7 Всемирного координированного времени (UTC), мировых часовых поясов и международной линии смены дат.

ПОДГОТОВКА, ОТНОСЯЩАЯСЯ К ОБЩЕМУ ДИПЛОМУ ОПЕРАТОРА

Общие положения

- 29 До начала подготовки кандидат должен удовлетворять требованиям в отношении состояния здоровья, особенно слуха, зрения и речи.
- 30 Подготовка должна соответствовать действующим положениям Конвенции ПДНВ, Регламента радиосвязи и Конвенции СОЛАС, уделяя особое внимание положениям, касающимся Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ). При разработке требований к подготовке необходимо учитывать по меньшей мере знания и подготовку, приведенные в пунктах 31–36, ниже.

Теория

- 31 Знание общих принципов и основных факторов, необходимое для безопасного и эффективного использования всех подсистем и оборудования, требуемых в ГМССБ, и достаточное для дополнения положений о практической подготовке, приведенных в пункте 35, ниже.
- 32 Знание использования, эксплуатации и районов обслуживания подсистем ГМССБ, включая характеристики спутниковых систем, систем навигационных и метеорологических предупреждений и выбор надлежащих линий связи.

Правила и документация

- 33 Знание:
- .1 Конвенции СОЛАС и Регламента радиосвязи, обращая особое внимание на:
 - .1.1 радиосвязь при бедствии, срочности и для обеспечения безопасности,
 - .1.2 предотвращение вредных помех, особенно в радиобмене при бедствии и для обеспечения безопасности, и
 - .1.3 предотвращение несанкционированных радиопередач;
 - .2 других документов, относящихся к эксплуатационным процедурам и процедурам связи в случаях бедствия, для обеспечения безопасности и обмена общественной корреспонденцией, включая оплату сообщений, навигационные предупреждения и прогнозы погоды в морской подвижной службе и морской подвижной спутниковой службе; и

- .3 использования Международного свода сигналов и Стандартиного морского навигационного словаря-разговорника, замененного Стандартиным морским разговорником ИМО.

Несение вахты и соответствующие процедуры

34 Должна быть обеспечена подготовка в следующих областях:

- .1 процедуры связи и поддержание дисциплины в целях предотвращения помех в подсистемах ГМССБ;
- .2 процедуры использования информации о распространении радиоволн с целью установления оптимальных частот для связи;
- .3 несение радиовахты, относящейся ко всем подсистемам ГМССБ, осуществление радиообмена, особенно касающегося порядка передачи сообщений при бедствии, срочности и для обеспечения безопасности, а также ведение записей радиообмена;
- .4 использование международного фонетического алфавита;
- .5 наблюдение на частоте бедствия при одновременном наблюдении или работе по меньшей мере еще на одной частоте;
- .6 системы судовых сообщений и процедуры участия в них;
- .7 процедуры радиосвязи, содержащиеся в Руководстве ИМО для торговых судов по поиску и спасанию (МЕРСАР);
- .8 организация и порядок оказания медицинской помощи по радио; и
- .9 причины ложных сигналов бедствия и средства их предотвращения.

Практическая подготовка

35 Должна быть обеспечена практическая подготовка в следующих областях:

- .1 правильная и эффективная эксплуатация всех подсистем и оборудования ГМССБ в условиях нормального распространения радиоволн и в условиях обычных помех;
- .2 безопасная эксплуатация всего оборудования связи ГМССБ и вспомогательных устройств, включая меры безопасности;
- .3 навыки надлежащей и точной работы на клавиатуре, позволяющие удовлетворительно осуществлять обмен радиосообщениями;
- .4 рабочие методы:
 - .4.1 настройки приемника и передатчика на надлежащий режим работы, включая цифровой избирательный вызов и буквопечатающую телеграфию,
 - .4.2 настройки и переориентации антенн,
 - .4.3 использования радиооборудования спасательных средств, и
 - .4.4 использования аварийных радиобуев-указателей местоположения (АРБ).

Разное

- 36 Знание и/или подготовка в части:
- .1 английского языка, как письменного, так и устного, в целях удовлетворительного общения, связанного с охраной человеческой жизни на море;
 - .2 географии мира, особенно основных судоходных путей, услуг спасательно-координационных центров (СКЦ) и относящихся к ним линий связи;
 - .3 выживания в море, эксплуатации спасательных шлюпок, дежурных шлюпок, спасательных плотов и иных плавучих спасательных средств и их оборудования и снабжения, особенно радиооборудования спасательных средств;
 - .4 предотвращения пожаров и борьбы с пожарами, уделяя особое внимание радиоустановке;
 - .5 предупредительных мер по обеспечению безопасности судна и персонала в связи с опасностями, возникающими при использовании радиооборудования, включая опасности, вызываемые электрическими, радиационными, химическими и механическими источниками;
 - .6 оказания первой помощи, включая применение искусственного дыхания и массажа сердца; и
 - .7 Всемирного координированного времени (UTC), мировых часовых поясов и международной линии смены дат.

ПОДГОТОВКА, ОТНОСЯЩАЯСЯ К ОГРАНИЧЕННОМУ
ДИПЛОМУ ОПЕРАТОРА

Общие положения

- 37 До начала подготовки кандидат должен удовлетворять требованиям в отношении состояния здоровья, особенно слуха, зрения и речи.
- 38 Подготовка должна соответствовать действующим положениям Конвенции ПДНВ, Регламента радиосвязи и Конвенции СОЛАС, уделяя особое внимание положениям, касающимся Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ). При разработке требований к подготовке необходимо учитывать по меньшей мере знания и подготовку, приведенные в пунктах 39-44, ниже.

Теория

- 39 Знание общих принципов и основных факторов, включая ограничение дальности распространения УКВ и влияние высоты антенны, необходимое для безопасного и эффективного использования всех подсистем и оборудования, требуемых в ГМССБ в морском районе A1, и достаточное для дополнения подготовки, описанной в пункте 43, ниже.
- 40 Знание использования, эксплуатации и районов обслуживания подсистем ГМССБ в морском районе A1, например систем навигационных и метеорологических предупреждений и надлежащих линий связи.

Правила и документация

41 Знание:

- .1 тех частей Конвенции СОЛАС и Регламента радиосвязи, которые относятся к морскому району А1, обращая особое внимание на:
 - .1.1 радиосвязь при бедствии, срочности и для обеспечения безопасности,
 - .1.2 предотвращение вредных помех, особенно в радиообмене при бедствии и для обеспечения безопасности, и
 - .1.3 предотвращение несанкционированных радиопередач;
- .2 других документов, относящихся к эксплуатационным процедурам и процедурам связи в случаях бедствия, для обеспечения безопасности и обмена общественной корреспонденцией, включая оплату сообщений, навигационные предупреждения и прогнозы погоды в морской подвижной службе в морском районе А1; и
- .3 использования Международного свода сигналов и Стандартного морского навигационного словаря-разговорника, замененного Стандартным морским разговорником ИМО.

Несение вахты и соответствующие процедуры

42 Должна быть обеспечена подготовка в следующих областях:

- .1 процедуры связи и поддержание дисциплины в целях предотвращения помех в подсистемах ГМССБ, использующихся в морском районе А1;
- .2 процедуры связи в диапазоне УКВ для:
 - .2.1 несения радиовахты, осуществления радиообмена, особенно касающегося порядка передачи сообщений при бедствии, срочности и для обеспечения безопасности, а также ведения записей радиообмена;
 - .2.2 наблюдения на частоте бедствия при одновременном наблюдении или работе по меньшей мере еще на одной частоте;
 - .2.3 системы цифрового избирательного вызова;
- .3 использование международного фонетического алфавита;
- .4 системы судовых сообщений и процедуры участия в них;
- .5 процедуры радиосвязи в диапазоне УКВ, содержащиеся в Руководстве ИМО для торговых судов по поиску и спасанию (MEPCAP);
- .6 организация и порядок оказания медицинской помощи по радио; и
- .7 причины ложных сигналов бедствия и средства их предотвращения.

Практическая подготовка

43 Должна быть обеспечена практическая подготовка в следующих областях:

- .1 правильная и эффективная эксплуатация подсистем и оборудования ГМССБ, предписанных для судов, совершающих плавание в морском районе А1, в условиях нормального распространения радиоволн и в условиях обычных помех;

- .2 безопасная эксплуатация соответствующего оборудования связи ГМССБ и вспомогательных устройств, включая меры безопасности; и
- .3 рабочие методы для использования:
 - .3.1 диапазонов УКВ, включая надлежащую настройку каналов, подавление шума и выбор режима работы,
 - .3.2 радиооборудования спасательных средств,
 - .3.3 аварийных радиобуев-указателей местоположения (АРБ), и
 - .3.4 приемников НАВТЕКС.

Разное

44 Знание и/или подготовка в части:

- .1 английского языка, как письменного, так и устного, в целях удовлетворительного общения, связанного с охраной человеческой жизни на море;
- .2 услуг спасательно-координационных центров (СКЦ) и относящихся к ним линий связи;
- .3 выживания в море, эксплуатации спасательных шлюпок, дежурных шлюпок, спасательных плотов и иных плавучих спасательных средств и их оборудования и снабжения, особенно радиооборудования спасательных средств;
- .4 предотвращения пожаров и борьбы с пожарами, уделяя особое внимание радиоустановке;
- .5 предупредительных мер по обеспечению безопасности судна и персонала в связи с опасностями, возникающими при использовании радиооборудования, включая опасности, вызываемые электрическими, радиационными, химическими и механическими источниками; и
- .6 оказания первой помощи, включая применение искусственного дыхания и массажа сердца.

ПОДГОТОВКА, ОТНОСЯЩАЯСЯ К ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ И РЕМОНТУ УСТАНОВОК ГМССБ НА СУДАХ

Общие положения

45 Обращается особое внимание на требования к техническому обслуживанию и ремонту, содержащиеся в правиле IV/15 Конвенции СОЛАС, а также на резолюцию ИМО А.702(17) о Руководстве по техническому обслуживанию и ремонту радиооборудования ГМССБ в морских районах А3 и А4, в приложении к которой содержится следующее положение:

"4.2 Лицо, назначенное выполнять функции по техническому обслуживанию и ремонту электронного оборудования в море, должно иметь либо соответствующий диплом, как указано в требованиях Регламента радиосвязи, либо достаточную квалификацию по ремонту и обслуживанию электронного оборудования в море, подтвержденную Администрацией с учетом рекомендаций Организации по подготовке таких специалистов."

46 Для соответствующего использования Администрациями предусматривается следующее руководство по равноценной квалификации в области технического обслуживания и ремонта электронного оборудования.

47 Рекомендуемая ниже подготовка не дает специалисту квалификации для работы в качестве оператора радиооборудования ГМССБ, если он не имеет надлежащего диплома радиооператора.

Подготовка по техническому обслуживанию и ремонту, равноценная диплому оператора радиоэлектронного оборудования первого класса

48 При определении подготовки по техническому обслуживанию и ремонту, равноценной диплому оператора радиоэлектронного оборудования первого класса:

- .1 теоретическая подготовка должна охватывать по меньшей мере вопросы, приведенные в пунктах 3-10;
- .2 практическая подготовка должна охватывать по меньшей мере вопросы, приведенные в пункте 13; и
- .3 разные знания должны охватывать по меньшей мере вопросы, приведенные в пункте 14.

Подготовка по техническому обслуживанию и ремонту, равноценная диплому оператора радиоэлектронного оборудования второго класса

49 При определении подготовки по техническому обслуживанию и ремонту, равноценной диплому оператора радиоэлектронного оборудования второго класса:

- .1 теоретическая подготовка должна охватывать по меньшей мере вопросы, приведенные в пунктах 17-24;
- .2 практическая подготовка должна охватывать по меньшей мере вопросы, приведенные в пункте 27; и
- .3 разные знания должны охватывать по меньшей мере вопросы, приведенные в пункте 28.

ГЛАВА V

РУКОВОДСТВО ОТНОСИТЕЛЬНО ТРЕБОВАНИЙ К СПЕЦИАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКЕ ПЕРСОНАЛА ОПРЕДЕЛЕННЫХ ТИПОВ СУДОВ

Раздел В-V/1

Руководство относительно подготовки и квалификации персонала танкеров

Подготовка для работы на нефтяных танкерах

1 Подготовка, требуемая пунктом 2.2 правила V/1 в отношении нефтяных танкеров, должна подразделяться на две части: общую часть - изучение соответствующих принципов, другую часть - применение изученных принципов к эксплуатации судна. Любая такая подготовка может проводиться на судне или на берегу. Она должна дополняться практическим инструктажем на судне и, при необходимости, на соответствующей береговой установке. Вся подготовка и инструктаж должны проводиться персоналом, имеющим надлежащую квалификацию и опыт.

2 Как можно эффективнее должны использоваться руководства по судовым операциям и оборудованию, фильмы, соответствующие наглядные пособия, а также любая возможность для обсуждения той роли, которую играют организация безопасности на борту судна, а также руководители и комитеты по безопасности.

Подготовка для работы на танкерах-химовозах

3 Подготовка, требуемая пунктом 2.2 правила V/1 в отношении танкеров-химовозов, должна подразделяться на две части: общую часть — изучение соответствующих принципов, другую часть — применение изученных принципов к эксплуатации судна. Любая такая подготовка может проводиться на судне или на берегу. Она должна дополняться практическим инструктажем на судне и, при необходимости, на соответствующей береговой установке. Вся подготовка и инструктаж должны проводиться персоналом, имеющим надлежащую квалификацию и опыт.

4 Как можно эффективнее должны использоваться руководства по судовым операциям и оборудованию, фильмы, соответствующие наглядные пособия, а также любая возможность для обсуждения той роли, которую играют организация безопасности на борту судна, а также руководители и комитеты по безопасности.

Подготовка для работы на газовозах

5 Подготовка, требуемая пунктом 2.2 правила V/1 в отношении газовозов, должна подразделяться на следующие две части:

- 1 инструктаж, проводимый в береговом учебном центре или на специально оборудованном судне, располагающем учебными установками и специальными инструкторами для этой цели, который касается принципов работы и применения этих принципов к эксплуатации судна. Однако при этом Администрации могут, в особых обстоятельствах, разрешать лицам младшего командного состава или лицам рядового состава проходить подготовку на газовозах, на которых они работают, при условии что такая работа выполняется в течение ограниченного периода времени, установленного Администрацией, и что такие члены экипажа не имеют обязанностей или ответственности, связанных с грузом или грузовым оборудованием, а также при условии что позднее они пройдут подготовку в соответствии с настоящим руководством для выполнения любой последующей работы; и
- 2 дополнительная подготовка и приобретение опыта на судне, при которых усвоенные принципы применяются к конкретному типу судна и системе грузовых емкостей.

Вся подготовка и инструктаж должны проводиться персоналом, имеющим надлежащую квалификацию и опыт.

6 Как можно эффективнее должны использоваться руководства по судовым операциям и оборудованию, фильмы, соответствующие наглядные пособия, а также любая возможность для обсуждения той роли, которую играют организация безопасности на борту судна, а также руководители и комитеты по безопасности.

ПОДГОТОВКА НА СУДНЕ ВСЕГО ПЕРСОНАЛА ТАНКЕРОВ

7 Весь персонал танкеров должен пройти подготовку на судне и, при необходимости, на берегу, которая должна проводиться квалифицированным персоналом, имеющим соответствующий опыт в обработке грузов нефти, химических продуктов или сжиженных газов и знающим их характеристики, а также связанные с этим меры безопасности. Подготовка должна по меньшей мере охватывать вопросы, изложенные в пунктах 9-15, ниже.

Правила

8 Знание судовых правил и инструкций, обеспечивающих безопасность персонала на борту танкера в порту и в море.

Опасности для здоровья и меры предосторожности

9 Опасность попадания на кожу; вдыхание и случайное проглатывание груза; кислородная недостаточность, обращая особое внимание на системы инертных газов; вредные свойства перевозимых грузов, несчастные случаи с членами персонала и рекомендуемые и запрещаемые действия при оказании необходимой первой помощи.

Противопожарная безопасность и борьба с пожаром

10 Контроль за выполнением требований в отношении курения и приготовления пищи; источники воспламенения; предотвращение пожара и взрыва; методы борьбы с пожаром; переносные огнетушители и стационарные установки.

Предотвращение загрязнения

11 Процедуры по предотвращению загрязнения воздуха и воды, а также меры, принимаемые в случае разлива.

Оборудование, обеспечивающее безопасность, и его использование

12 Надлежащее использование защитной одежды и снаряжения, средств приведения в сознание, снаряжения для эвакуации и спасательного снаряжения.

Действия при авариях

13 Знание действий согласно планам действий в аварийных ситуациях.

Грузовое оборудование и грузовые операции

14 Общее описание оборудования для обработки груза; безопасные способы погрузки и разгрузки и меры предосторожности, а также безопасный вход в закрытые помещения.

ПОДГОТОВКА НА СУДНЕ ПЕРСОНАЛА ГАЗОВОЗОВ

15 Персонал, который должен пройти подготовку в соответствии с правилом V/1, должен получить дополнительную подготовку и приобрести опыт на судне в соответствии с руководством по эксплуатации судна. Такая подготовка и опыт должны охватывать, когда это применимо, следующие системы:

- .1 систему обработки груза, включая системы трубопроводов; насосы; клапаны; расширительные устройства и системы пароотвода; требования по обслуживанию и рабочие характеристики систем обработки груза и рециркуляции жидкости;
- .2 контрольно-измерительные системы, включая указатели уровня груза; системы обнаружения газа; системы, регулирующие температуру корпуса судна и груза; различные методы передачи сигнала от датчика на контрольный пост и системы автоматического отключения;
- .3 удаление выпара, включая его использование в качестве рабочего вещества; компрессоры; теплообменники; газопроводы и вентиляция в машинных и обитаемых помещениях; принципы двухтопливных котлов, газовых турбин, дизелей; аварийная продувка и повторное сжигание;
- .4 вспомогательные системы, включая вентиляцию и инертзацию; быстро-закрывающиеся клапаны, клапаны с дистанционным управлением, пневматические клапаны, клапаны избыточного потока, предохранительные, а также нагнетательные/вакуумные клапаны; паровые системы для пустых пространств, балластных танков и конденсаторов; и

- .5 общие принципы эксплуатации устройств по обработке груза, включая заполнение грузовых танков и пустых пространств инертным газом; охлаждение и загрузка танков; эксплуатация во время рейсов в грузу и в балласте; разгрузка и зачистка танков; действия при авариях, а также запланированные действия в случае течи, пожара, столкновения, посадки на мель, аварийной выгрузки груза и при несчастном случае с членом персонала.

ДОКАЗАТЕЛЬСТВО КВАЛИФИКАЦИИ

16 Капитан каждого нефтяного танкера, танкера-химовоза и газовоза должен убедиться, что лицо командного состава, несущее главную ответственность за груз, имеет надлежащий диплом, выданный, подтвержденный или продленный, как это требуется пунктом 4 правила V/1, и обладает достаточным практическим опытом работы на танкере соответствующего типа, позволяющим этому лицу безопасно выполнять свои обязанности.

Раздел B-V/2

Руководство относительно обязательных минимальных требований для подготовки и квалификации капитанов, лиц командного и рядового состава, а также другого персонала пассажирских судов ро-ро

(Положения отсутствуют)

Раздел B-V/3

Руководство относительно дополнительной подготовки капитанов и старших помощников капитана крупных судов и судов с необычными маневренными характеристиками

- 1 Важно, чтобы капитаны и старшие помощники капитана приобрели соответствующий опыт и получили соответствующую подготовку до того, как они примут на себя обязанности капитана или старшего помощника капитана крупных судов или судов, имеющих необычные маневренные характеристики и характеристики управления, существенно отличающиеся от характеристик тех судов, на которых они работали до этого. Такие характеристики, как правило, присущи судам, имеющим значительный дедвейт, длину, особую конструкцию или большую скорость.
- 2 До назначения на такие суда капитаны и старшие помощники капитана должны:
 - .1 быть информированы компанией о характеристиках управления судном, особенно в отношении знаний, понимания и профессиональных навыков в части маневрирования и управления судном, перечисленных в колонке 2 таблицы A-II/2 - Спецификация минимального стандарта компетентности для капитанов и старших помощников капитана судов валовой вместимостью 500 или более; и
 - .2 в полной мере ознакомиться с использованием всех навигационных средств и средств маневрирования, установленных на данном судне, включая их возможности и ограничения.
- 3 До принятия командования одним из вышеуказанных судов будущий капитан должен иметь достаточный соответствующий общий опыт работы в должности капитана или старшего помощника капитана, а также:
 - .1 иметь достаточный и надлежащий опыт маневрирования этим судном под наблюдением или маневрирования судном, имеющим сходные маневренные характеристики; либо

- .2 пройти одобренный курс тренажерной подготовки по управлению судном на установке, имеющей возможности для имитации маневренных характеристик такого судна.

4 Дополнительная подготовка и квалификация капитанов и старших помощников капитана судов с динамическими принципами поддержания и высокоскоростных судов должны проводиться согласно соответствующим требованиям Кодекса ИМО по безопасности судов с динамическими принципами поддержания и Кодекса ИМО по безопасности высокоскоростных судов.

Раздел В-V/4

Руководство относительно подготовки лиц командного и рядового состава, ответственных за обработку груза на судах, перевозящих опасные вещества навалом

1 Подготовка должна подразделяться на две части: общую часть — изучение соответствующих принципов, другую часть — применение изученных принципов к эксплуатации судна. Вся подготовка и инструктаж должны проводиться персоналом, имеющим надлежащую квалификацию и опыт, и охватывать по меньшей мере вопросы, приведенные в пунктах 2-14, ниже.

ПРИНЦИПЫ

Характеристики и свойства

2 Знание важных физических характеристик и химических свойств опасных веществ, достаточное для элементарного понимания присущих им опасностей.

Классификация материалов, обладающих химическими опасностями

3 Опасные грузы классов 4-9 по классификации ИМО и материалы, опасные только при перевозке навалом (МОН), а также опасности, связанные с каждым классом.

Опасности для здоровья

4 Опасность попадания на кожу, вдыхание, проглатывание и радиация.

Конвенции, правила и рекомендации

5 Общее ознакомление с соответствующими требованиями глав II-2 и VII Конвенции СОЛАС 1974 года, с поправками.

6 Общее использование и ознакомление с Кодексом безопасной практики перевозки навалочных грузов (Кодекс НГ), обращая особое внимание на:

- .1 безопасность персонала, включая защитное снаряжение, контрольно-измерительные приборы, их использование и практическое применение, а также снятие показаний;
- .2 опасности, которые представляют грузы, имеющие тенденцию к смещению; и
- .3 материалы, обладающие химическими опасностями.

ПРИМЕНЕНИЕ НА СУДНЕ ПОЛУЧЕННЫХ ЗНАНИЙ

Класс 4.1 — Легковоспламеняющиеся твердые вещества

Класс 4.2 — Вещества, способные к самовозгоранию

Класс 4.3 — Вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой

7 Перевозка, размещение и регулирование температуры для предотвращения распада и возможного взрыва; категории размещения; общие меры предосторожности при размещении, включая применимые к веществам, способным вступать в самопроизвольную реакцию, и сходным с ними веществам; требования по отделению грузов для предотвращения нагрева и воспламенения; выделение ядовитых или легковоспламеняющихся газов и образование взрывоопасных смесей.

Класс 5.1 - Окисляющие вещества

8 Перевозка, размещение и регулирование температуры для предотвращения распада и возможного взрыва; категории размещения; общие меры предосторожности при размещении и требования по отделению грузов, обеспечивающие раздельное размещение этих веществ и горючих материалов, кислот и источников тепла для предотвращения пожара, взрыва и образования токсичных газов.

Класс 6.1 - Токсичные вещества

9 Заражение пищевых продуктов, рабочих зон и жилых помещений, а также вентиляции.

Класс 7 - Радиоактивные вещества

10 Транспортный индекс; типы руд и концентратов; размещение и отделение от людей, непроявленных фотопленок и фотопластинок, а также пищевых продуктов; категории размещения; общие требования по размещению; специальные требования по размещению; требования по отделению и разделительные расстояния; отделение от других опасных грузов.

Класс 8 - Едкие и коррозионные вещества

11 Опасности, которые представляют увлажненные вещества.

Класс 9 - Прочие опасные вещества и изделия

12 Примеры и связанные с ними опасности; опасности материалов, представляющих опасность только при перевозке навалом (МОН); общие и специальные меры предосторожности при размещении; меры предосторожности при работе и перевозке; требования по отделению.

Меры предосторожности и действия при авариях

13 Электрическая безопасность в грузовых помещениях; меры предосторожности при входе в закрытые помещения, в которых может быть обедненная кислородом, ядовитая или воспламеняющаяся среда; возможные последствия пожара в грузовых партиях веществ каждого класса; использование Порядка действий при авариях для судов, перевозящих опасные грузы; планы действий в аварийных ситуациях и меры на случай инцидентов, связанных с опасными веществами, и использование в этом отношении отдельных записей в Кодексе безопасной практики перевозки навалочных грузов.

Первая медицинская помощь

14 Руководство ИМО по оказанию первой медицинской помощи при несчастных случаях, связанных с перевозкой опасных грузов, и его использование и применение в сочетании с другими руководствами и медицинскими консультациями, передаваемыми по радио.

Раздел В-V/5

Руководство относительно подготовки лиц командного и рядового состава, ответственных за обработку груза на судах, перевозящих опасные вещества в упаковке

1 Подготовка должна подразделяться на две части: общую часть — изучение соответствующих принципов, другую часть — применение изученных принципов к эксплуатации судна. Вся подготовка и инструктаж должны проводиться персоналом, имеющим надлежащую квалификацию и опыт, и охватывать по меньшей мере вопросы, приведенные в пунктах 2-19, ниже.

ПРИНЦИПЫ

Характеристики и свойства

2 Знание важных физических характеристик и химических свойств опасных веществ, достаточное для элементарного понимания присущих им опасностей.

Классификация опасных веществ и материалов, обладающих химическими опасностями

3 Опасные грузы классов 1-9 по классификации ИМО и опасности, связанные с каждым классом; материалы, опасные только при перевозке навалом (МОН).

Опасности для здоровья

4 Опасность попадания на кожу, вдыхание, проглатывание и радиация.

Конвенции, правила и рекомендации

5 Общее ознакомление с соответствующими требованиями глав II-2 и VII Конвенции СОЛАС 1974 года, а также Приложения III к Конвенции МАРПОЛ 73/78, включая его применение посредством МКМПОГ.

Использование и ознакомление с Международным кодексом морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ)

6 Общее знание требований МКМПОГ относительно деклараций, документации, упаковки, знаков опасности и информационных табло; упаковка в грузовой контейнер и автотранспортное средство; съемные танки, танки-контейнеры и автотранспортные цистерны, а также другие транспортные единицы, используемые для опасных веществ.

7 Знание идентификации, маркировки, нанесения знаков опасности для размещения, крепления, отделения и разделения на различных типах судов, упомянутых в МКМПОГ.

8 Безопасность персонала, включая защитное снаряжение, контрольно-измерительные приборы, их использование и практическое применение, а также снятие показаний.

ПРИМЕНЕНИЕ НА СУДНЕ ПОЛУЧЕННЫХ ЗНАНИЙ

Класс 1 — Взрывчатые вещества

9 6 подклассов опасности и 13 групп совместимости; упаковки и магазины, используемые для перевозки взрывчатых веществ; конструктивная эксплуатационная надежность грузовых контейнеров и автотранспортных средств; положения о размещении, включая специальные меры по размещению на палубе и под палубой; отделение от опасных грузов других классов в рамках класса 1 и от неопасных грузов; перевозка и размещение на пассажирских судах; пригодность грузовых помещений; меры безопасности; меры предосторожности, принимаемые во время погрузки и разгрузки.

Класс 2 — Газы (сжатые, сжиженные, охлажденные сжиженные или в растворе) легковоспламеняющиеся, не находящиеся под давлением, неядовитые и ядовитые

10 Типы сосудов под давлением и съемных танков, включая используемые предохранительные и закрывающие устройства; категории размещения; общие меры предосторожности при размещении, включая применяемые к легковоспламеняющимся и ядовитым газам и газам, являющимся загрязнителями моря.

Класс 3 — Легковоспламеняющиеся жидкости

11 Упаковки, танки-контейнеры, съемные танки и автодорожные цистерны; категории размещения, включая особые требования в отношении емкостей из пластмассы; общие меры предосторожности при размещении, включая применяемые к загрязнителям моря; требования по отделению груза; меры предосторожности, принимаемые во время перевозки легковоспламеняющихся жидкостей при повышенных температурах.

Класс 4.1 — Легковоспламеняющиеся твердые вещества

Класс 4.2 — Вещества, способные к самовозгоранию

Класс 4.3 — Вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой

12 Типы упаковок; перевозка и размещение при регулируемых температурах для предотвращения распада и возможного взрыва; категории размещения; общие меры предосторожности при размещении, включая применимые к веществам, способным вступить в самопроизвольную реакцию, и сходным с ними веществам; десенсибилизированные взрывчатые вещества и загрязнители моря; требования по отделению груза для предотвращения нагрева и воспламенения, выделения ядовитых или легковоспламеняющихся газов и образования взрывоопасных смесей.

Класс 5.1 — Окисляющие вещества

Класс 5.2 — Органические перекиси

13 Типы упаковок; перевозка и размещение при регулируемых температурах для предотвращения распада и возможного взрыва; категории размещения; общие меры предосторожности при размещении, включая применимые к загрязнителям моря; требования по отделению грузов, обеспечивающие отдельное размещение этих веществ и горючих материалов, кислот и источников тепла для предотвращения пожара, взрыва и образования токсичных газов; меры предосторожности для сведения к минимуму трения и ударного воздействия, которые могут вызвать распад.

Класс 6.1 — Токсичные вещества

Класс 6.2 — Инфекционные вещества

14 Типы упаковок; категории размещения; общие меры предосторожности при размещении, включая применимые к токсичным, легковоспламеняющимся жидкостям и загрязнителям моря; требования по отделению груза, особенно учитывая, что общим характерным свойством этих веществ является их способность причинять смерть или серьезный вред здоровью человека; меры по обеззараживанию в случае разлива.

Класс 7 — Радиоактивные вещества

15 Типы упаковок; транспортный индекс в отношении размещения и отделения груза; размещение и отделение от людей, непроявленных фотопленок и фотопластиков, а также пищевых продуктов; категории размещения; общие требования по размещению; требования по отделению и разделительные расстояния; отделение от других опасных грузов.

Класс 8 - Едкие и коррозионные вещества

16 Типы упаковок; категории размещения; общие меры предосторожности при размещении, включая применимые к едким, коррозионным, легковоспламеняющимся жидкостям и загрязнителям моря; требования по отделению груза, особенно учитывая, что общим характерным свойством этих веществ является их способность вызывать серьезные повреждения живой ткани.

Класс 9 - Прочие опасные вещества и изделия

17 Примеры опасностей, включая загрязнение моря.

Меры предосторожности и действия при авариях

18 Электрическая безопасность в грузовых помещениях; меры предосторожности при входе в закрытые помещения, в которых может быть обедненная кислородом, ядовитая или воспламеняющаяся среда; возможные последствия разлива или пожара в грузовых партиях веществ каждого класса; учет происшествий на палубе или под палубой; использование Порядка действий при авариях для судов, перевозящих опасные грузы; планы действий при авариях и меры на случай инцидентов, связанных с опасными веществами.

Первая медицинская помощь

19 Руководство ИМО по оказанию первой медицинской помощи при несчастных случаях, связанных с перевозкой опасных грузов, и его использование и применение в сочетании с другими руководствами и медицинскими консультациями, передаваемыми по радио.

ГЛАВА VI

РУКОВОДСТВО ОТНОСИТЕЛЬНО ФУНКЦИЙ, КАСАЮЩИХСЯ АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЙ, ОХРАНЫ ТРУДА, МЕДИЦИНСКОГО УХОДА И ВЫЖИВАНИЯ

Раздел B-VI/1

Руководство относительно ознакомления, начальной подготовки и инструктажа по вопросам безопасности для всех моряков

Противопожарная безопасность и борьба с пожаром

1 Начальная подготовка по противопожарной безопасности и борьбе с пожаром, требуемая разделом A-VI/1, должна включать по меньшей мере теоретические и практические элементы, перечисленные в пунктах 2-4, ниже.

Теоретическая подготовка

2 Теоретическая подготовка должна охватывать:

- .1 три элемента пожара и взрыва (пожарный треугольник), топливо; источник возгорания; кислород;
- .2 источники возгорания: химические; биологические; физические;
- .3 воспламеняющиеся материалы: воспламеняемость; точка возгорания; температура горения; скорость горения; теплотворность; нижний предел воспламеняемости; верхний предел воспламеняемости; пределы воспламеняемости; инертзация; статическое электричество; температура вспышки; самовоспламенение;
- .4 пожароопасность и распространение огня путем излучения, конвекции и проводимости;

- .5 реакцию способность;
- .6 классификацию пожаров и применимые огнетушащие вещества;
- .7 основные причины возникновения пожара на судах: утечка топлива в машинном отделении; курение; перегрев (подшипники); устройства на камбузе (плиты, дымоходы, устройства для жарки, газовые или электрические плитки и т.д.); самопроизвольное возгорание (груз, отходы и т.д.); огневые работы (сварка, резка и т.д.); электрические аппараты (короткое замыкание, непрофессиональный ремонт); реакция, самонагревание и самовоспламенение; поджог; статическое электричество;
- .8 противопожарную безопасность;
- .9 системы обнаружения огня и дыма; автоматическую систему сигнализации обнаружения пожара;
- .10 оборудование для борьбы с пожаром, включая:
 - .10.1 стационарные установки на судах и их расположение; пожарные магистрали, краны; международное береговое соединение; установки объемного тушения пожара, углекислый газ (CO₂), пену; галогенированные углеводороды; систему водораспыления под давлением в помещениях специальной категории и т.д.; автоматическую sprinklerную систему; аварийный пожарный насос; аварийный генератор; химические порошки; общее понятие о требуемых и имеющихся переносных аппаратах; систему водяного тумана под высоким давлением; высокочастотную пену; новые технологии и оборудование;
 - .10.2 снаряжение пожарного, личное снаряжение; дыхательный аппарат; средства приведения в сознание; противодымный шлем или маску; огнестойкий предохранительный трос и ремни; их расположение на судах; и
 - .10.3 общее оборудование, включая пожарные шланги, стволы, соединения, пожарные топоры; переносные огнетушители; покрывала для тушения пламени;
- .11 конструкции и устройства, включая пути эвакуации; средства дегазации танков; перекрытия классов А, В и С; системы инертных газов;
- .12 организацию пожаротушения на судне, включая общесудовую тревогу; схемы противопожарной защиты, места сбора и обязанности отдельных лиц; связь, включая связь между судном и берегом при нахождении судна в порту; меры по защите персонала; периодические учения на судне; системы патрулирования;
- .13 практическое знание методов приведения в сознание;
- .14 методы борьбы с пожаром, включая подачу сигнала тревоги; расположение и изолирование; выбрасывание за борт груза; ингибирование; охлаждение; объемное пожаротушение; огнетушители; предупреждение повторного возгорания; отвод дыма; и
- .15 огнетушащие средства, включая воду, сплошную струю, распыление, водяной туман, затопление; пену высокочастотную, средней и низкой кратности; углекислый газ (CO₂); галоны; водяную пленку, образующую пену; сухой химический порошок; новые технологии и оборудование.

Практическая подготовка

3 Практическая подготовка, приведенная ниже, должна осуществляться в помещениях, обеспечивающих подготовку в условиях, максимально приближенных к реальным (например, имитация судовых условий), и, если это возможно и целесообразно, должна проводиться в темноте, а также при дневном свете и должна позволить лицам, проходящим подготовку, научиться:

- .1 использовать различные типы переносных огнетушителей;
- .2 использовать автономные дыхательные аппараты;
- .3 тушить небольшие очаги пожара, например пожар электроустановок, горящие нефть или пропан;
- .4 тушить обширные очаги пожара водой (стволы, дающие как компактную, так и распыленную струю);
- .5 тушить пожары пеной, порошком или любым другим подходящим химическим веществом;
- .6 с помощью предохранительного троса, но без дыхательного аппарата входить в помещения, в которые подавалась высокократная пена, и проходить через них;
- .7 в автономном дыхательном аппарате вести борьбу с огнем в задымленных закрытых помещениях;
- .8 тушить пожар с помощью водяного тумана или любого другого подходящего огнетушащего средства в задымленном и охваченном огнем жилом помещении или помещении, имитирующем машинное отделение;
- .9 тушить горящую нефть с помощью приставок для образования водяного тумана и распылительных стволов, сухих химических порошков или пенных комплектов;
- .10 в дыхательном аппарате проводить спасательные операции в задымленном помещении.

Общие положения

4 Лица, проходящие подготовку, должны также сознавать необходимость поддержания состояния постоянной готовности на судне.

Элементарная первая помощь

5 Подготовка в области элементарной первой помощи, требуемая правилом VI/1 в качестве части начальной подготовки, должна проводиться на раннем этапе профессиональной подготовки, предпочтительно во время подготовки до выхода в море, с тем чтобы моряки могли принимать немедленные меры при несчастном случае или в иной ситуации, требующей неотложной медицинской помощи, до прибытия лица с навыками оказания первой помощи или лица, отвечающего за медицинский уход на судне.

Личная безопасность и общественные обязанности

6 Администрации должны учитывать важность умения общаться и знания языка для обеспечения охраны человеческой жизни и сохранности имущества на море, а также для предотвращения загрязнения моря. Учитывая международный характер морской отрасли, важность надежного речевого общения между судами и между судном и берегом, возрастающее использование многонациональных экипажей и заботу о том, чтобы члены экипажа могли общаться с пассажирами в аварийной ситуации, принятие общего языка для общения на море способствовало бы безопасной практике путем снижения риска человеческой ошибки при передаче важной информации.

7 По широко распространенной, хотя и не всеобщей, практике, английский язык быстро становится стандартным языком общения в целях безопасности на море, частично в результате использования Стандартного морского навигационного словаря-разговорника, замененного Стандартным морским разговорником ИМО.

8 Администрации должны учитывать преимущества обеспечения того, чтобы моряки умели использовать по меньшей мере элементарный словарный запас английского языка, обращая особое внимание на морские термины и ситуации.

Раздел В-VI/2

Руководство относительно дипломирования специалистов по спасательным шлюпкам и плотам, дежурным шлюпкам и скоростным дежурным шлюпкам

1 До начала подготовки кандидат должен удовлетворять требованиям в отношении состояния здоровья, особенно зрения и слуха.

2 Подготовка должна соответствовать положениям Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС), с поправками.

Раздел В-VI/3

Руководство относительно подготовки по современным методам борьбы с пожаром

(Положения отсутствуют)

Раздел В-VI/4

Руководство относительно требований по оказанию первой медицинской помощи и медицинскому уходу

(Положения отсутствуют)

ГЛАВА VII

РУКОВОДСТВО ОТНОСИТЕЛЬНО АЛЬТЕРНАТИВНОГО ДИПЛОМИРОВАНИЯ

Раздел В-VII/1

Руководство относительно выдачи альтернативных дипломов

(Положения отсутствуют)

Раздел В-VII/2

Руководство относительно дипломирования моряков

(Положения отсутствуют)

Раздел B-VII/3

Руководство относительно принципов, определяющих выдачу альтернативных дипломов

(Положения отсутствуют)

ГЛАВА VIII

РУКОВОДСТВО ОТНОСИТЕЛЬНО НЕСЕНИЯ ВАХТЫ

Раздел B-VIII/1

Руководство относительно годности к выполнению обязанностей

Предотвращение усталости

1 При соблюдении требований о периоде отдыха термин "чрезвычайные условия эксплуатации" должен толковаться как означающий только важнейшие работы на судне, которые нельзя отложить по соображениям безопасности или защиты окружающей среды либо которые нельзя было разумно предвидеть в начале рейса.

2 Хотя не существует общепринятого технического определения усталости, каждое лицо, связанное с судовыми операциями, должно быть всегда в готовности в отношении факторов, которые могут способствовать появлению усталости, включая те, которые определены Организацией, но не ограничиваясь ими, и принимать их во внимание при принятии решений о судовых операциях.

3 При применении правила VIII/1 необходимо учитывать следующее:

.1 установленные положения о предотвращении усталости должны обеспечивать недопущение чрезмерной или вызванной обстоятельствами общей продолжительности работы. В частности, минимальные периоды отдыха, указанные в разделе A-VIII/1, не должны истолковываться как подразумевающие, что все остальное время может быть отведено несению вахты или выполнению других обязанностей;

.2 частота и продолжительность периодов отпуска, а также предоставленные отпуска в качестве компенсации являются материальными факторами предотвращения нарастания усталости в течение определенного периода времени;

.3 положения могут меняться для судов, занятых в коротких морских рейсах, при условии введения специальных мер по безопасности.

4 Администрации должны рассмотреть вопрос о введении требования, чтобы велись записи о продолжительности работы или отдыха моряков и чтобы такие записи проверялись Администрацией через соответствующие интервалы времени для обеспечения соблюдения правил относительно продолжительности работы или периодов отдыха.

5 На основании информации, полученной в результате расследования морских аварий, Администрации должны постоянно анализировать установленные ими положения о предотвращении усталости.

Раздел B-VIII/2

Руководство относительно организации и принципов несения вахты

1 Компании, капитаны и лица командного состава, несущие вахту, должны принимать во внимание следующее эксплуатационное руководство.

ЧАСТЬ 1 - РУКОВОДСТВО ПО ДИПЛОМИРОВАНИЮ

(Положения отсутствуют)

ЧАСТЬ 2 - РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНИРОВАНИЮ РЕЙСА

(Положения отсутствуют)

ЧАСТЬ 3 - РУКОВОДСТВО ПО НЕСЕНИЮ ВАХТЫ В МОРЕ

(Положения отсутствуют)

ЧАСТЬ 3-1 - РУКОВОДСТВО ПО НЕСЕНИЮ ХОДОВОЙ
НАВИГАЦИОННОЙ ВАХТЫ

Введение

2 Для специальных типов судов, а также судов, перевозящих опасные, ядовитые или легковоспламеняющиеся грузы, может требоваться особое руководство. При необходимости, капитан должен обеспечивать это эксплуатационное руководство.

3 Важно, чтобы вахтенные помощники капитана понимали, что эффективное выполнение ими своих обязанностей необходимо в интересах охраны человеческой жизни и сохранности имущества на море, а также предотвращения загрязнения морской среды.

Управление личным составом на мостике

4 Компании должны издавать руководство по надлежащим процедурам на мостике, а также поощрять использование контрольных списков, относящихся к каждому судну, принимая во внимание национальные и международные руководства.

5 Компании должны также издавать руководство для капитанов и вахтенных помощников капитана каждого судна относительно необходимости постоянной оценки того, как распределяется и используется личный состав при несении вахты на мостике, на основании принципов управления личным составом на мостике, таких, как следующие:

- .1 достаточное количество квалифицированных лиц должны нести вахту, с тем чтобы обеспечить эффективное выполнение всех обязанностей;
- .2 все члены ходовой навигационной вахты должны иметь надлежащую квалификацию и быть годными к выполнению своих обязанностей действительно и эффективно либо вахтенный помощник капитана должен учитывать любые ограничения квалификации или годности имеющихся в наличии лиц при принятии решений, касающихся судовождения или эксплуатации;
- .3 обязанности должны быть четко и ясно возложены на конкретных лиц, которые должны подтвердить, что они понимают свои обязанности;
- .4 задачи должны выполняться согласно четкому порядку очереди;
- .5 члены ходовой навигационной вахты не должны получать больше обязанностей или более трудных задач, чем они могут эффективно выполнить;
- .6 лица должны постоянно находиться на тех местах, где они могут наиболее действенно и эффективно выполнять свои обязанности; они должны переводиться на другие места, если этого требуют обстоятельства;

- .7 членам ходовой навигационной вахты не должны поручаться другие обязанности, задачи или места до тех пор, пока вахтенный помощник капитана не убедится, что такие поручения могут быть выполнены действительно и эффективно;
- .8 соответствующие члены ходовой навигационной вахты должны иметь свободный доступ к приборам и оборудованию, считающимся необходимыми для эффективного выполнения обязанностей;
- .9 связь между членами ходовой навигационной вахты должна быть четкой, незамедлительной, надежной и относящейся к выполняемой работе;
- .10 деятельность, не имеющую существенного значения и отвлекающую внимание, следует избегать, пресекать или прекращать;
- .11 все оборудование на мостике должно работать надлежащим образом, и, если этого не происходит, вахтенный помощник капитана при принятии решений, касающихся эксплуатации, должен учитывать любые имеющиеся неисправности;
- .12 вся важная информация должна собираться, обрабатываться и распространяться, а также предоставляться соответствующим образом в распоряжение лиц, которым она требуется для выполнения их обязанностей;
- .13 несущественные материалы не должны находиться на мостике или на любой рабочей поверхности; и
- .14 члены ходовой навигационной вахты должны быть постоянно готовы к принятию действенных и эффективных мер при изменении обстоятельств.

ЧАСТЬ 3-2 - РУКОВОДСТВО ПО НЕСЕНИЮ МАШИННОЙ ВАХТЫ

6 Для специальных типов двигательных установок или вспомогательного оборудования, а также судов, перевозящих опасные, ядовитые или легковоспламеняющиеся материалы либо другие специальные виды груза, может требоваться особое руководство. При необходимости, старший механик должен обеспечивать это эксплуатационное руководство.

7 Важно, чтобы вахтенные механики понимали, что эффективное выполнение обязанностей по несению вахты необходимо в интересах охраны человеческой жизни и сохранности имущества на море, а также предотвращения загрязнения морской среды.

8 Заступающий на вахту механик перед принятием машинной вахты должен:

- .1 ознакомиться с расположением и использованием оборудования, предназначенного для обеспечения охраны человеческой жизни в опасной или ядовитой среде;
- .2 убедиться, что материалы для оказания срочной медицинской помощи легко доступны, в особенности те, которые требуются для лечения ожогов и ошпариваний; и
- .3 при нахождении в порту, когда судно безопасно стоит на якоре или ошвартовано, быть осведомлен:
 - .3.1 о деятельности, связанной с грузом, состоянии работ по техническому обслуживанию и ремонту и всех других операций, влияющих на несение вахты, и
 - .3.2 о вспомогательных механизмах, используемых для обслуживания пассажирских помещений или помещений для экипажа, грузовых операций, подачи воды и систем вытяжной вентиляции.

ЧАСТЬ 3-3 - РУКОВОДСТВО ПО НЕСЕНИЮ РАДИОВАХТЫ

Общие положения

9 Помимо прочего, Регламент радиосвязи требует, чтобы каждая судовая радиостанция имела лицензию, находилась в исключительном ведении капитана или другого лица, ответственного за судно, и эксплуатировалась только под контролем имеющего надлежащую квалификацию персонала. Он также требует, чтобы оповещение о бедствии передавалось только по приказу капитана или другого лица, ответственного за судно.

10 Капитан должен иметь в виду, что весь персонал, на который возложена обязанность передавать оповещения о бедствии, должен быть пронструктурирован, знать и уметь надлежащим образом эксплуатировать все радиооборудование на судне, как требуется пунктом 1.4 правила I/14. Соответствующие записи должны быть внесены в судовой журнал или радиожурнал.

Несение вахты

11 В дополнение к требованиям относительно несения радиовахты капитан каждого морского судна должен обеспечивать, чтобы:

- .1 судовая радиостанция была надлежащим образом укомплектована с целью осуществления радиосвязи общего назначения, в особенности обмена общественной корреспонденцией, принимая во внимание ограничения, обусловленные обязанностями лиц, которые уполномочены эксплуатировать радиостанцию; и
- .2 имеющееся на борту радиооборудование и резервные источники энергии, если они установлены, постоянно поддерживались в рабочем состоянии.

12 Необходимые инструкции и информация по использованию радиооборудования и процедур при бедствии и для обеспечения безопасности должны периодически выдаваться всем соответствующим членам экипажа лицом, которое, согласно расписанию по тревогам, несет главную ответственность за радиосвязь во время бедствия. Соответствующие записи должны быть внесены в радиожурнал.

13 Капитан каждого судна, которое не подпадает под действие Конвенции СОЛАС, должен требовать надлежащего несения радиовахты в соответствии с требованиями Администрации, принимая во внимание Регламент радиосвязи.

Эксплуатация

14 До выхода в рейс радиооператор, на которого возложена главная ответственность за радиосвязь при бедствии, должен убедиться в том, что:

- .1 все радиооборудование, обеспечивающее связь при бедствии и для обеспечения безопасности, и резервный источник энергии находятся в эффективном рабочем состоянии и что это занесено в радиожурнал;
- .2 все документы, требуемые международными соглашениями, и извещения судовым радиостанциям и дополнительные документы, требуемые Администрацией, имеются в наличии и откорректированы в соответствии с последними дополнениями и что о любом несоответствии доложено капитану;
- .3 часы в радиорубке поставлены по стандартным сигналам времени;
- .4 антенны правильно установлены, не имеют повреждений и надлежащим образом подсоединены; и

- .5 насколько это практически возможно, обычные метеорологические сообщения и навигационные предупреждения для района плавания судна, а также для других районов, согласно требованию капитана, обновлены и что они переданы капитану.
- 15 При выходе в рейс вахтенный радиооператор, открыв станцию, должен:
- .1 прослушать эфир на соответствующих частотах бедствия с целью обнаружения возможных сигналов бедствия; и
 - .2 передать сообщение (название, местоположение, порт назначения судна и т.д.) местной береговой станции и любой другой соответствующей береговой станции, с которой возможен радиообмен.
- 16 Когда станция открыта, вахтенный радиооператор должен:
- .1 проверять часы в радиорубке по стандартным сигналам времени не реже одного раза в день;
 - .2 передавать сообщения при входе и выходе из зоны, обслуживаемой береговой радиостанцией, с которой возможен радиообмен; и
 - .3 передавать сообщения согласно системам судовых сообщений в соответствии с указаниями капитана.
- 17 Во время нахождения в море радиооператор, на которого возложена главная ответственность за радиосвязь при бедствии, должен удостоверяться в надлежащем функционировании:
- .1 радиооборудования, обеспечивающего связь при бедствии и для обеспечения безопасности с помощью цифрового избирательного вызова (ЦИВ) путем проверочного вызова по меньшей мере раз в неделю; и
 - .2 радиооборудования, обеспечивающего связь при бедствии и для обеспечения безопасности, путем проверки по меньшей мере раз в день, но без излучения сигналов.
- Результаты этих проверок должны заноситься в радиожурнал.
- 18 Радиооператор, которому поручено осуществлять радиосвязь общего назначения, должен обеспечивать несение эффективной вахты на тех частотах, на которых возможен радиообмен, обращая внимание на местоположение судна по отношению к тем береговым станциям и береговым земным станциям, с которыми возможен радиообмен. При ведении радиообмена радиооператоры должны следовать соответствующим рекомендациям МСЭ.
- 19 Закрывая станцию по прибытии в порт, вахтенный радиооператор должен известить местную береговую станцию и другие береговые станции, с которыми поддерживалась связь, о прибытии судна и о прекращении работы радиостанции.
- 20 Закрывая радиостанцию, радиооператор, на которого возложена главная ответственность за радиосвязь при бедствии, должен:
- .1 убедиться в том, что передающие антенны заземлены; и
 - .2 проверить, достаточно ли заряжены резервные источники энергии.

Оповещения о бедствии и соответствующие процедуры

21 Оповещение о бедствии или сигнал бедствия имеют абсолютный приоритет перед всеми другими передачами. Все станции, получив такие сигналы, должны, согласно Регламенту радиосвязи, немедленно прекратить все передачи, которые могут причинить помехи радиообмену при бедствии.

22 Если терпит бедствие собственное судно, радиооператор, на которого возложена главная ответственность за радиосвязь при бедствии, должен немедленно принять на себя ответственность за выполнение процедур Регламента радиосвязи и соответствующих рекомендаций МСЭ-Р.

23 По получении оповещения о бедствии:

- .1 вахтенный радиооператор должен сообщить об этом капитану и, если необходимо, радиооператору, на которого возложена главная ответственность за радиосвязь при бедствии; и
- .2 радиооператор, на которого возложена главная ответственность за радиосвязь при бедствии, должен оценить ситуацию и немедленно принять на себя ответственность за выполнение процедур Регламента радиосвязи и соответствующих рекомендаций МСЭ-Р.

Сообщения о срочности

24 Если сообщение о срочности касается собственного судна, радиооператор, на которого возложена главная ответственность за радиосвязь при бедствии, должен немедленно принять на себя ответственность за выполнение процедур Регламента радиосвязи и соответствующих рекомендаций МСЭ-Р.

25 В случаях радиосвязи, касающейся медицинских консультаций, радиооператор, на которого возложена главная ответственность за радиосвязь при бедствии, должен выполнять процедуры Регламента радиосвязи, а также соблюдать условия, предусмотренные в соответствующих международных документах (см. пункт 14.2) или установленные поставщиком услуг спутниковой связи.

26 В случаях радиосвязи, касающейся санитарно-транспортных средств, как это определено в Приложении I к Дополнительному протоколу к Женевским конвенциям от 12 августа 1949 года, касающемуся защиты жертв международных вооруженных конфликтов (Протокол I), радиооператор, на которого возложена главная ответственность за радиосвязь при бедствии, должен выполнять процедуры Регламента радиосвязи.

27 Получив сообщение о срочности, вахтенный радиооператор должен сообщить об этом капитану и, если необходимо, радиооператору, на которого возложена главная ответственность за радиосвязь при бедствии.

Сообщения о безопасности

28 При передаче сообщения о безопасности капитан и вахтенный радиооператор должны выполнять процедуры Регламента радиосвязи.

29 Получив сообщение о безопасности, вахтенный радиооператор должен записать его содержание и действовать в соответствии с инструкциями капитана.

30 Связь мостик-мостик должна поддерживаться на канале 13 УКВ. Связь мостик-мостик описывается в Регламенте радиосвязи как "связь между судами, касающаяся безопасности навигации".

Записи в радиожурнале

31 Дополнительные записи в радиожурнал должны вноситься в соответствии с пунктами 10, 12, 14, 17 и 33.

32 Несанкционированные передачи и случаи вредных помех следует, по возможности, выявлять, записывать в радиожурнал и доводить до сведения Администрации в соответствии с Регламентом радиосвязи вместе с соответствующей выпиской из радиожурнала.

Техническое обслуживание батарей питания

33 Батареи, являющиеся источником энергии для любой части радиоустановки, включая предназначенные для непрерывной подачи электроэнергии, находятся в ведении радиооператора, на которого возложена главная ответственность за радиосвязь при бедствии, и должны:

- .1 проверяться ежедневно под нагрузкой и без нее и, если необходимо, полностью заряжаться;
- .2 проверяться раз в неделю с помощью ареометра, если это практически возможно, или, если ареометр нельзя использовать, путем подходящей проверки на нагрузку; и
- .3 проверяться раз в месяц на безопасность каждой батареи и ее соединений, а также на состояние батарей и их элементов.

Результаты этих проверок должны заноситься в радиожурнал.

ЧАСТЬ 4 - РУКОВОДСТВО ПО НЕСЕНИЮ ВАХТЫ В ПОРТУ

(Положения отсутствуют)

ЧАСТЬ 5 - РУКОВОДСТВО ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗЛУПОТРЕБЛЕНИЯ НАРКОТИКАМИ И АЛКОГОЛЕМ

34 Злоупотребление наркотиками и алкоголем непосредственно влияет на годность и способность моряка выполнять обязанности по несению вахты. Морякам, которые, как установлено, находятся под влиянием наркотиков или алкоголя, не должно разрешаться выполнение обязанностей по несению вахты до тех пор, пока они не восстановят способность выполнять эти обязанности.

35 Администрации должны рассмотреть вопрос о разработке национального законодательства:

- .1 предусматривающего максимальный уровень алкоголя в крови 0,08 процента во время несения вахты в качестве минимального стандарта безопасности на их судах; и
- .2 запрещающего употребление алкоголя в течение 4 часов, предшествующих заступлению на вахту.

Руководство по программам проверки на злоупотребление
наркотиками и алкоголем

36 Администрация должна обеспечить принятие надлежащих мер по предотвращению вредного влияния алкоголя и наркотиков на способности персонала, несущего вахту, и должна, при необходимости, ввести программы проверки, при выполнении которых:

- .1 выявляются случаи злоупотребления наркотиками и алкоголем;
 - .2 уважаются достоинство, неприкосновенность частной жизни, конфиденциальность и основные юридические права заинтересованных лиц;
и
 - .3 принимаются во внимание соответствующие международные руководства.
-

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

DOCUMENTO ADJUNTO I DEL ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA

RESOLUCIÓN I

**APROBACIÓN DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL
SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA
PARA LA GENTE DE MAR, 1978**

LA CONFERENCIA,

RECORDANDO el artículo XII 1) b) del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (denominado en adelante "el Convenio"), relativo a la enmienda del Convenio en una Conferencia de las Partes,

HABIENDO EXAMINADO las enmiendas al anexo del Convenio, propuestas y distribuidas a los Miembros de la Organización y a todas las Partes en el Convenio, con el fin de sustituir el texto actual del anexo del Convenio,

1. **APRUEBA**, de conformidad con el artículo XII 1) b) ii) del Convenio, las enmiendas al anexo del Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. **DETERMINA**, de conformidad con el artículo XII 1) a) vii) 2) del Convenio, que las enmiendas adjuntas a la presente resolución se considerarán aceptadas el 1 de agosto de 1996, a menos que con anterioridad a esa fecha más de un tercio de las Partes en el Convenio, o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representan como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mundial de buques mercantes de arqueo bruto igual o superior a 100 toneladas de registro, hayan notificado al Secretario General que rechazan las enmiendas;
3. **INVITA** a las Partes a tomar nota de que, de conformidad con el artículo XII 1) a) ix) del Convenio, las enmiendas adjuntas a la presente resolución entrarán en vigor el 1 de febrero de 1997, tras considerarse aceptadas en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1978

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Regla I/1

Definiciones y aclaraciones

1 A los efectos del presente Convenio y salvo disposición expresa en otro sentido, regirán las siguientes definiciones:

- .1 "Reglas": las que figuran en el anexo del Convenio;
- .2 "Aprobado": aprobado por la Parte de conformidad con las presente reglas;
- .3 "Capitán": la persona que tiene el mando de un buque;
- .4 "Oficial": un tripulante, que no sea el capitán, así designado por la legislación o la reglamentación del país de que se trate o, en su defecto, por acuerdo colectivo o por la costumbre;
- .5 "Oficial de puente": un oficial competente conforme a lo dispuesto en el capítulo II del Convenio;
- .6 "Primer oficial de puente": el oficial que sigue en rango al capitán y que en caso de incapacidad de éste habrá de asumir el mando del buque;
- .7 "Oficial de máquinas": un oficial competente conforme a lo dispuesto en el capítulo III del Convenio;
- .8 "Jefe de máquinas": el oficial de máquinas superior responsable de la propulsión mecánica, así como del funcionamiento y mantenimiento de las instalaciones mecánicas y eléctricas del buque;
- .9 "Primer oficial de máquinas": el oficial que sigue en rango al jefe de máquinas y que en caso de incapacidad de éste asumirá la responsabilidad de la propulsión mecánica, así como del funcionamiento y mantenimiento de las instalaciones mecánicas y eléctricas del buque;
- .10 "Aspirante a oficial de máquinas": la persona que esté recibiendo formación para obtener el título de oficial de máquinas, así designada por la legislación o la reglamentación del país de que se trate;
- .11 "Radiooperador": la persona que tenga un título idóneo, expedido o reconocido por la Administración en virtud de lo dispuesto en el Reglamento de Radiocomunicaciones;
- .12 "Marinero": todo tripulante del buque aparte del capitán y de los oficiales;
- .13 "Viajes próximos a la costa": los realizados en la cercanía de una Parte, tal como los define esa Parte;

- .14 "Potencia propulsora": la máxima potencia continua de régimen en kilowatios, que en conjunto tienen todas las máquinas propulsoras principales del buque y que figura consignada en la certificación del registro o en otro documento oficial del buque;
- .15 "Deberes relacionados con el servicio radioeléctrico": los de escucha y los relativos a operaciones técnicas de mantenimiento y reparación, según proceda, cuyo desempeño se efectúa de conformidad con las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar y, a discreción de cada Administración, las recomendaciones pertinentes de la Organización;
- .16 "Petrolero": buque construido para el transporte a granel del petróleo y sus derivados, y que se utiliza para esa finalidad;
- .17 "Quimiquero": buque construido o adaptado para el transporte a granel de cualquiera de los productos líquidos enumerados en el capítulo 17 del Código Internacional de Quimiqueros, y que se utiliza para esa finalidad;
- .18 "Gasero": buque construido o adaptado para el transporte a granel de cualquiera de los gases licuados u otros productos enumerados en el capítulo 19 del Código Internacional de Gaseros, y que se utiliza para esa finalidad;
- .19 "Buque de pasaje de transbordo rodado": buque de pasaje con espacios de carga rodada o de categoría especial, como se definen en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada.
- .20 "Mes": mes civil, o plazo de 30 días compuesto de periodos inferiores a un mes;
- .21 "Código de Formación": el Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar, aprobado mediante la resolución 2 de la Conferencia de 1995, en la forma en que pueda ser enmendado;
- .22 "Función": conjunto de tareas, obligaciones y responsabilidades especificadas en el Código de Formación, necesarias para el funcionamiento del buque, la seguridad de la vida humana en el mar o la protección del medio marino;
- .23 "Compañía": el propietario de un buque o cualquier otra organización o persona, por ejemplo el gestor naval o fletador a casco desnudo, que recibe del propietario la responsabilidad de su explotación y al hacerlo acuerda asumir todas las obligaciones y responsabilidades derivadas de las presentes reglas;
- .24 "Título idóneo": el expedido y refrendado con arreglo a las disposiciones del presente anexo, y que faculta a su legítimo titular para prestar servicio, en la calidad estipulada y desempeñando las funciones previstas para el nivel de responsabilidad especificado, en un buque del tipo, arqueo, potencia y medios de propulsión pertinentes mientras dura la travesía emprendida;
- .25 "Periodo de embarco": servicio prestado a bordo de un buque y que cuenta para la obtención de un título u otra cualificación.

2 Las presentes reglas vienen a añadirse a las disposiciones obligatorias de la parte A del Código de Formación, y:

- .1 toda referencia a alguna de las prescripciones de una regla constituye a su vez una referencia a la sección correspondiente de la parte A del Código de Formación;

- .2 al aplicar las presentes reglas, la orientación conexas y el material explicativo que figuran en la parte B del Código de Formación habrán de ser tenidos en cuenta todo lo posible a fin de lograr una implantación más uniforme de las disposiciones del Convenio a nivel mundial;
- .3 las enmiendas a la parte A del Código de Formación se aprobarán, entrarán en vigor y adquirirán efectividad con arreglo a las disposiciones del artículo XII del presente Convenio, relativas al procedimiento de enmienda del anexo; y
- .4 la parte B del Código de Formación será enmendada por el Comité de Seguridad Marítima con arreglo a su propio reglamento interior.

3 Las referencias del artículo VI del Convenio a "la Administración" y a "la Administración que expida" no se interpretarán en el sentido de que veten que una Parte expida o refrende títulos en virtud de las disposiciones de las presentes reglas.

Regla I/2

Títulos y refrendos

1 Los títulos irán redactados en el idioma o idiomas oficiales del país que los expida. Si el idioma utilizado no es el inglés, el texto incluirá una traducción a este idioma.

2 Por lo que respecta a los radiooperadores, las Partes podrán:

- .1 exigir que en el examen previo a la expedición de un título conforme al Reglamento de Radiocomunicaciones se incluyan los conocimientos complementarios que prescriben las reglas pertinentes; o
- .2 expedir una certificación por separado en la que se indique que el titular posee los conocimientos adicionales que prescribe el anexo del Convenio.

3 El refrendo exigido por el artículo VI del Convenio con objeto de atestiguar la expedición de un título sólo se hará si se cumplen todas las prescripciones del Convenio.

4 Si la Parte lo estima oportuno, los títulos que se expidan podrán ir refrendados como prevé la sección A-I/2 del Código de Formación. Si dicha diligencia se hace en el propio título, habrá que utilizar el modelo que figura en el párrafo 1 de la sección A-I/2. En los demás casos, el modelo utilizado será el del párrafo 2 de dicha sección.

5 La Administración que reconozca un título en virtud de la regla I/10 lo refrendará para atestiguar dicho reconocimiento. El refrendo sólo se hará si se cumplen todas las prescripciones del Convenio. El modelo de refrendo habrá de ser el indicado en el párrafo 3 de la sección A-I/2 del Código de Formación.

6 Los refrendos a que se refieren los párrafos 3, 4 y 5:

- .1 podrán expedirse como documentos separados;
- .2 llevarán asignado un número único, a excepción de los refrendos que atestigüen la expedición de un título, en cuyo caso se podrá asignar el mismo número que el título en cuestión, a condición de que dicho número sea único; y
- .3 caducarán cuando caduque el título refrendado o cuando éste sea retirado, suspendido o cancelado por la Parte que lo expidió, y, en todo caso, cinco años después de la fecha de su expedición.

7 El modelo de refrendo indicará la calidad en la que el titular está autorizado a desempeñar funciones, en términos idénticos a los usados en las prescripciones aplicables estipuladas por la Administración sobre la dotación de seguridad.

8 Las administraciones podrán utilizar un modelo distinto del que se indica en la sección A-1/2 del Código de Formación, siempre que se consigne al menos la información requerida, en caracteres latinos y numeración arábiga, teniendo en cuenta las variantes permitidas en dicha sección A-1/2.

9 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 5 de la regla 1/10, todo título exigido por el Convenio estará disponible, en original, a bordo del buque en el que preste servicio el titular.

Regla 1/3

Principios que rigen los viajes próximos a la costa

1 Al definir a los efectos del Convenio los viajes próximos a la costa, ninguna Parte impondrá a la gente de mar que preste servicio en buques con derecho a enarbolar el pabellón de otra Parte y dedicados a realizar tales viajes, requisitos sobre formación, experiencia y titulación más rigurosos que los exigidos a la gente de mar que preste servicio en buques con derecho a enarbolar su propio pabellón. En ningún caso impondrá tal Parte, respecto de la gente de mar que preste servicio en buques con derecho a enarbolar el pabellón de otra Parte, requisitos más rigurosos que los prescritos en el Convenio para los buques no dedicados a viajes próximos a la costa.

2 Respecto de los buques con derecho a enarbolar el pabellón de una Parte y dedicados con regularidad a realizar viajes próximos a la costa de otra Parte, la Parte cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque establecerá requisitos sobre formación, experiencia y titulación para la gente de mar que preste servicio en tales buques, al menos iguales que los de la Parte al largo de cuya costa opere el buque, a condición de que no sean más rigurosos que los requisitos del Convenio aplicables a los buques no dedicados a viajes próximos a la costa. La gente de mar que preste servicio en buques que en sus viajes se adentren más allá de lo definido por una Parte como viajes próximos a la costa, y lleguen a aguas no incluidas en esa definición, cumplirá con los pertinentes requisitos de competencia estipulados en el Convenio.

3 Toda Parte podrá otorgar al buque con derecho a enarbolar su pabellón los beneficios derivados de lo dispuesto en el Convenio respecto de los viajes próximos a la costa cuando ese buque esté dedicado con regularidad a realizar, al largo de la costa de un Estado que no sea Parte, viajes próximos a la costa según lo definido por la Parte.

4 Las Partes que definan viajes próximos a la costa según estipula la presente regla, deberán comunicar al Secretario General, de conformidad con lo prescrito en la regla 1/7, los pormenores de las disposiciones adoptadas al respecto.

5 Nada de lo dispuesto en la presente regla limitará en modo alguno la jurisdicción de ningún Estado, sea o no Parte en el Convenio.

Regla I/4**Procedimientos de inspección**

1 La inspección realizada en virtud del artículo X por inspectores debidamente autorizados se limitará a lo siguiente:

- .1 verificar, de conformidad con el artículo X 1), que la gente de mar que preste servicio a bordo y para la cual se exija titulación de conformidad con el Convenio, posee el título idóneo, una dispensa válida, o presenta prueba documental de que ha presentado una solicitud ante la Administración para la obtención de un refrendo, de conformidad con lo estipulado en el párrafo 5 de la regla I/10 ;
- .2 verificar que los efectivos y titulación de la gente de mar que presta servicio a bordo se ajustan a las prescripciones sobre dotación de seguridad estipuladas por la Administración; y
- .3 determinar si, de conformidad con lo dispuesto en la sección A-I/4 del Código de Formación, la gente de mar que haya a bordo reúne la aptitud necesaria para observar las normas relativas a la guardia prescritas en el Convenio, cuando haya motivos fundados para sospechar que no se observan tales normas porque:
 - .3.1 el buque se haya visto envuelto en un abordaje o haya varado, o
 - .3.2 hallándose el buque navegando, fondeado o atracado, se haya producido desde él una descarga de sustancias que sea ilícita en virtud de cualquier convenio internacional, o
 - .3.3 el buque haya maniobrado de un modo irregular o peligroso al no haberse seguido las medidas de organización del tráfico adoptadas por la Organización, o bien prácticas y procedimientos de navegación segura, o
 - .3.4 el funcionamiento del buque es tal que plantea un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente, según lo especificado en la sección A-I/4 del Código de Formación.

2 Entre las deficiencias que puede considerarse constituyen un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente, figuran las siguientes:

- .1 la gente de mar carece del título idóneo o de una dispensa válida, o no presenta prueba documental de que ha presentado una solicitud ante la Administración para la obtención de un refrendo, de conformidad con lo estipulado en el párrafo 5 de la regla I/10;
- .2 incumplimiento de las prescripciones pertinentes sobre dotación de seguridad estipuladas por la Administración;
- .3 el modo en que se haya organizado la guardia de navegación o de máquinas no se ajusta a lo prescrito para el buque por la Administración;
- .4 ausencia en la guardia de una persona competente que pueda accionar equipo esencial para navegar con seguridad, asegurar las radiocomunicaciones o prevenir la contaminación del mar; y
- .5 se carece de personal suficientemente descansado y apto para la primera guardia al comenzar el viaje, y para las guardias siguientes.

3 El hecho de que no se haya subsanado alguna de las anomalías a que se hace referencia en el párrafo 2, en la medida en que la Parte que efectúe la inspección determine que constituye un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente, será el único motivo en que una Parte podrá basar la detención de un buque a la cual autoriza el artículo X.

Regla I/5

Disposiciones de carácter nacional

1 Cada Parte habilitará mecanismos y procedimientos para la investigación imparcial de los casos notificados de incompetencia, acciones u omisiones que puedan constituir una amenaza directa para la seguridad de la vida humana o los bienes en el mar, o para el medio marino, por parte de personal con títulos o refrendos expedidos por dicha Parte en lo que respecta al desempeño de las funciones vinculadas a dichos títulos, con objeto de retirar, suspender o anular por tal razón dichos títulos e impedir el fraude.

2 Cada Parte deberá prever sanciones penales o disciplinarias para los casos de infracción de aquellas disposiciones de su legislación nacional que hagan efectivo lo estipulado en el presente Convenio, respecto de los buques que enarboles su pabellón y del personal de buques pesqueros a la que dicha Parte hubiese concedido la titulación.

3 En particular, esas sanciones penales o disciplinarias se establecerán y ejecutarán en los casos en que:

- .1 una compañía o el capitán haya contratado a una persona que no posea el título exigido por el presente Convenio;
- .2 un capitán haya permitido que una determinada función o servicio, que en virtud de las presentes reglas deba realizar una persona titulada, la haya llevado a cabo alguien sin la exigida titulación, una dispensa válida o sin tener la prueba documentada prescrita en el párrafo 5 de la regla I/10; o
- .3 una persona haya obtenido, con fraude o documentación falsa, un contrato para ejercer alguna de las funciones o desempeñar una determinada tarea para las cuales se prescribe la oportuna titulación o la correspondiente dispensa.

4 La Parte bajo cuya jurisdicción se encuentre una compañía o persona de la que se sospeche con motivos fundados que ha sido responsable o que tiene conocimiento de una presunta inobservancia del Convenio, especificada en el párrafo 3, cooperará en todo lo posible con la Parte que le comunique su propósito de iniciar procedimientos con arreglo a su jurisdicción.

Regla I/6

Formación y evaluación

Cada Parte garantizará que:

- .1 la formación y evaluación de la gente de mar, según lo prescrito en el Convenio, se administran, supervisan y controlan de conformidad con las disposiciones de la sección A-I/6 del Código de Formación; y
- .2 los responsables de la formación y de la evaluación de la competencia de la gente de mar, según lo prescrito en el Convenio, están debidamente cualificados conforme a las disposiciones de la sección A-I/6 para el tipo y nivel correspondientes de formación o de evaluación.

Regla I/7

Comunicación de información

1 Además de la información que se ha de comunicar en virtud del artículo IV, las Partes proporcionarán, dentro de los plazos prescritos y en el formato especificado en la sección A-I/7 del Código de Formación, la información que en él se exija respecto de las medidas adicionales adoptadas para dar plena y total efectividad al Convenio.

2 Cuando se haya recibido la totalidad de la información que se prescribe en el artículo IV y en la sección A-I/7 del Código de Formación, y se confirme que se ha dado plena y total efectividad a las disposiciones del presente Convenio, el Secretario General presentará al Comité de Seguridad Marítima un informe al respecto.

3 Una vez que el Comité de Seguridad Marítima confirme, de acuerdo con los procedimientos adoptados por el Comité, que la información proporcionada demuestra que se ha dado plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio:

- .1 el Comité de Seguridad Marítima deberá señalar cuáles son las Partes que así lo han hecho; y
- .2 las otras Partes tendrán el derecho, a reserva de las disposiciones de las reglas I/4 y I/10, de aceptar en principio que los títulos expedidos por las Partes identificadas según el párrafo 3.1, o en nombre de dichas Partes, se ajustan a las disposiciones del Convenio.

Regla I/8

Normas de calidad

1 Cada Parte se asegurará de que:

- .1 de conformidad con lo dispuesto en la sección A-I/8 del Código de Formación, todas las actividades de formación, evaluación de la competencia, titulación, refrendo y revalidación, realizadas bajo su autoridad por organizaciones o entidades no gubernamentales, se supervisan y verifican en todo momento, en el marco de un sistema de normas de calidad, para la consecución de los objetivos que se hayan determinado, incluidos los relativos a la cualificación y experiencia de los instructores y evaluadores; y
- .2 en los casos en que de tales actividades se encarguen organismos o entidades gubernamentales, se ha establecido un sistema de normas de calidad.

2 Cada Parte deberá también asegurarse de que personas cualificadas que no estén involucradas en tales actividades llevan a cabo de forma periódica una evaluación, de conformidad con lo dispuesto en la sección A-I/8 del Código de Formación.

3 Se facilitará al Secretario General la información relativa a la evaluación estipulada en el párrafo 2.

Regla I/9**Normas médicas: expedición y registro de títulos**

- 1 Cada Parte establecerá normas médicas para la gente de mar, particularmente por lo que atañe a la vista y al oído.
- 2 Cada Parte garantizará que los títulos se expiden solamente a los aspirantes que cumplen los requisitos de la presente regla.
- 3 Todo aspirante a un título deberá presentar prueba fehaciente:
 - .1 de su identidad;
 - .2 de que su edad no es inferior a la especificada en la regla pertinente para el título que solicita;
 - .3 de que satisface las normas sobre aptitud física aprobadas por dicha Parte, particularmente por lo que atañe a la vista y al oído, y posee un certificado médico válido expedido por un facultativo debidamente cualificado que la Parte reconoce;
 - .4 de que ha cumplido el periodo de embarco prescrito y recibido la formación de carácter obligatorio que las presentes reglas exigen para obtener el título que solicita; y
 - .5 de que cumple las normas de competencia prescritas por las presentes reglas en lo que respecta a las aptitudes, funciones y niveles que se harán constar en el refrendo del título.
- 4 Cada Parte se compromete a:
 - .1 mantener un registro o registros de todos los títulos y refrendos para capitanes y oficiales, y también para marineros, según proceda, que se hayan expedido, hayan caducado o se hayan revalidado, suspendido, cancelado, o bien se hayan declarado perdidos o destruidos, así como de las dispensas concedidas; y
 - .2 facilitar información sobre el carácter de dichos títulos, refrendos y dispensas a otras Partes o compañías que hayan solicitado la verificación de la autenticidad y validez de los títulos presentados por la gente de mar que solicita ya sea el reconocimiento de tales títulos conforme a lo prescrito en la regla I/10, o bien la contratación de sus servicios a bordo.

Regla I/10**Reconocimiento de títulos**

- 1 Las Administraciones se asegurarán de que al reconocer mediante refrendo, de conformidad con el párrafo 5 de la regla I/2, un título expedido por otra Parte o bajo su autoridad a un capitán, oficial o radiooperador, se observen las disposiciones de la presente regla, y de que:
 - .1 la Administración ha confirmado, adoptando todas las medidas necesarias, entre las cuales puede figurar la inspección de las instalaciones y de los procedimientos, que se cumplen plenamente las prescripciones sobre normas de competencia, expedición y refrendo de títulos y las relativas al mantenimiento del registro; y
 - .2 dicha Parte se ha comprometido a comunicar con prontitud cualquier cambio significativo que se produzca en los procedimientos de formación y titulación estipulados de conformidad con el Convenio.

2 Se dispondrá lo necesario para garantizar que la gente de mar que presente para su reconocimiento títulos expedidos en virtud de lo dispuesto en la regla II/2, III/2 o III/3, o expedidos en virtud de la regla VII/1 a nivel de gestión, conoce adecuadamente la legislación marítima de la Administración en lo que respecta a las funciones que se le permite desempeñar.

3 La información facilitada y las medidas acordadas en virtud de la presente regla se comunicarán al Secretario General de conformidad con lo prescrito en la regla I/7.

4 Sólo se reconocerán los títulos expedidos por las Partes, o bajo su autoridad.

5 Sin perjuicio de lo prescrito en el párrafo 5 de la regla I/2, la Administración podrá permitir en determinadas circunstancias que un hombre de mar preste servicio en un cargo que no sea de oficial radiotelegrafista o radiooperador, salvo lo estipulado en el Reglamento de Radiocomunicaciones, durante un periodo no superior a tres meses a bordo de un buque con derecho a enarbolar su pabellón, si posee un título idóneo y válido, emitido y refrendado conforme a lo prescrito por otra Parte para utilización a bordo de buques de dicha Parte, pero que todavía no haya sido refrendado de manera tal que habilite para la prestación de servicio a bordo de buques con derecho a enarbolar el pabellón de la citada Administración. Deberá existir prueba documental fácilmente accesible de que se ha presentado a la Administración una solicitud de refrendo.

6 Los títulos y refrendos expedidos por una Administración en virtud de las disposiciones de la presente regla como reconocimiento o constancia de reconocimiento de un título expedido por otra Parte, no se podrán utilizar como base para un nuevo reconocimiento por otra Administración.

Regla I/11

Revalidación de títulos

1 Todo capitán, oficial y radiooperador que posean un título expedido o reconocido en virtud de un capítulo del Convenio distinto de su capítulo VI y que estén prestando servicio embarcados o se propongan volver a hacerlo tras un periodo de permanencia en tierra, habrán de demostrar a intervalos regulares que no excedan de cinco años que siguen reuniendo las condiciones necesarias para prestar servicio a bordo, a saber:

- .1 aptitud física, de conformidad con lo dispuesto en la regla I/9; y
- .2 la debida competencia profesional, conforme a lo prescrito en la sección A-I/11 del Código de Formación.

2 Para poder seguir prestando servicio en buques respecto de los cuales se hayan convenido internacionalmente requisitos especiales de formación, los capitanes, oficiales y radiooperadores deberán recibir con resultado satisfactorio una formación adecuada de tipo aprobado.

3 Cada Parte deberá comparar el nivel de competencia que se exigió de los aspirantes a los títulos expedidos antes del 1 de febrero de 2002 con el nivel estipulado para el título pertinente en la parte A del Código de Formación, y determinar la necesidad de exigir que los poseedores de tales títulos reciban formación adecuada para el repaso y actualización de sus conocimientos o para la evaluación de los mismos.

4 La Parte, en consulta con los interesados, formulará o patrocinará la formulación de un plan de cursillos de repaso y actualización, según lo prescrito en la sección A-I/11 del Código de Formación.

5 Al objeto de actualizar los conocimientos de los capitanes, de los oficiales y radiooperadores, cada Administración hará que en los buques con derecho a enarbolar su pabellón se encuentren disponibles los textos que recojan los cambios que vayan produciéndose en las reglamentaciones nacionales e internacionales sobre la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino.

Regla I/12

Uso de simuladores

1 Habrá que satisfacer las normas de rendimiento y otras disposiciones que figuran en la sección A-I/12, así como los requisitos especificados en la parte A del Código de Formación para el título de que se trate, en cuanto a:

- .1 toda formación obligatoria con simuladores;
- .2 cualquier evaluación de la competencia que la Parte A del Código de Formación exija y que deba llevarse a cabo en simulador; y
- .3 cualquier demostración de suficiencia con carácter continuo y en simulador que exija la Parte A del Código de Formación.

2 Los simuladores instalados o en servicio antes del 1 de febrero de 2002 podrán quedar exentos del pleno cumplimiento de la totalidad de las normas de rendimiento a que se refiere el párrafo 1, a discreción de la Parte interesada.

Regla I/13

Realización de pruebas

1 Las presentes reglas no impedirán que una Administración autorice a los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón a participar en la realización de pruebas.

2 A los efectos de la presente regla, por "prueba" se entenderá un experimento o serie de experimentos que se lleven a cabo durante un tiempo limitado y cuya realización pueda suponer el empleo de sistemas automatizados o integrados, que tengan por objeto evaluar otros métodos para cumplir determinadas obligaciones o funciones, o satisfacer ciertas disposiciones, prescritas en el presente Convenio, que ofrezcan al menos el mismo grado de seguridad y de prevención de la contaminación que el previsto en las presentes reglas.

3 La Administración que autorice a los buques a participar en las pruebas deberá cerciorarse de que éstas se realizan de manera tal que el grado de seguridad y de prevención de la contaminación sea al menos igual al previsto en las presentes reglas. Dichas pruebas se efectuarán de conformidad con las directrices que haya aprobado la Organización.

4 Los pormenores de las pruebas se comunicarán a la Organización a la mayor brevedad posible, y, en todo caso, al menos seis meses antes de la fecha en que esté previsto su comienzo. La Organización dará a conocer tales pormenores a todas las Partes.

5 Los resultados de las pruebas que se autoricen en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1, así como cualquier recomendación de la Administración acerca de tales resultados, se comunicarán a la Organización, la cual dará a conocer dichos resultados y recomendaciones a todas las Partes.

6 Toda Parte que tenga alguna objeción que formular respecto de las pruebas que se autoricen de conformidad con lo dispuesto en la presente regla la comunicará a la Organización a la mayor brevedad posible. La Organización dará a conocer los pormenores de la objeción a todas las Partes.

7 Toda Administración que haya autorizado una prueba aceptará las objeciones que le formulen otras Partes respecto de dicha prueba, ordenando que los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón no la realicen mientras naveguen en las aguas de un Estado ribereño que hubiere comunicado su objeción a la Organización.

8 Toda Administración que, a raíz de una prueba, llegue a la conclusión de que un determinado sistema proporcionará por lo menos el mismo grado de seguridad y de prevención de la contaminación que el previsto en las presentes reglas podrá autorizar a los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón a que continúen operando con tal sistema indefinidamente, a reserva de las siguientes condiciones:

- .1 una vez que haya comunicado los resultados de la prueba de conformidad con el párrafo 5, la Administración facilitará a la Organización, para que ésta los distribuya a todas las Partes, los pormenores de tal autorización, así como de los buques específicos que sean objeto de la autorización;
- .2 todas las operaciones autorizadas en virtud del presente párrafo se efectuarán de acuerdo con las directrices que elabore la Organización, en igual medida que durante una prueba;
- .3 en tales operaciones se respetarán las objeciones que presenten otras Partes de conformidad con el párrafo 7, cuando tales objeciones no hubieren sido retiradas; y
- .4 toda operación autorizada en virtud del presente párrafo sólo podrá efectuarse una vez que el Comité de Seguridad Marítima determine si procede enmendar el Convenio y, en tal caso, si la operación se debe suspender, o permitir que continúe durante el periodo anterior a la entrada en vigor de la enmienda.

9 A solicitud de una de las Partes, el Comité de Seguridad Marítima fijará una fecha para el examen de los resultados de la prueba y para las oportunas determinaciones.

Regla I/14

Responsabilidad de las compañías

1 Cada Administración deberá, como establece la sección A-I/14, hacer recaer en las compañías la responsabilidad de asignar gente de mar para el servicio a bordo, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, y exigir a cada compañía que garantice lo siguiente:

- .1 toda la gente de mar asignada a cualquiera de sus buques posee la debida titulación de conformidad con las disposiciones pertinentes del Convenio, y según haya determinado la Administración;
- .2 sus buques van tripulados con arreglo a las prescripciones pertinentes sobre dotación mínima de seguridad estipuladas por la Administración;
- .3 la documentación y los datos pertinentes de toda la gente de mar empleada a bordo de sus buques se conservan y están fácilmente disponibles, incluida, por ejemplo, la relativa a su experiencia, formación, aptitud física y competencia para desempeñar las funciones que le han sido asignadas;
- .4 la gente de mar que se asigne a cualquiera de sus buques esté familiarizada con sus funciones específicas y con todos los dispositivos, instalaciones, equipo, procedimientos y características del buque que sean pertinentes para desempeñar tales funciones en situaciones normales o de emergencia; y

- .5 la dotación del buque puede coordinar sus actividades de manera eficaz en una situación de emergencia y al desempeñar funciones que son vitales para la seguridad o para prevenir o reducir la contaminación.

Regla I/15

Disposiciones transitorias

1 Hasta el 1 de febrero de 2002, una Parte podrá continuar expidiendo, reconociendo o refrendando títulos de conformidad con las disposiciones del presente Convenio que sean aplicables antes del 1 de febrero de 1997, respecto de la gente de mar que con anterioridad al 1 de agosto de 1998 haya iniciado un periodo de embarco, un programa de formación o un curso de enseñanza y de formación de tipo aprobado.

2 Hasta el 1 de febrero de 2002, una Parte podrá continuar canjeando y revalidando títulos y refrendos de conformidad con las disposiciones del presente Convenio que sean aplicables antes del 1 de febrero de 1997.

3 Cuando en virtud de la regla I/11 una Parte vuelva a expedir o prorrogue el periodo de validez de los títulos que hubiera expedido originalmente, podrá, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio que sean aplicables antes del 1 de febrero de 1997, sustituir si lo estima oportuno las limitaciones de arqueo que figuren en los títulos originales por las siguientes:

- .1 "200 toneladas de arqueo bruto" por "arqueo bruto 500"; y
- .2 "1 600 toneladas de arqueo bruto" por "arqueo bruto 3 000".

CAPÍTULO II

EL CAPITÁN Y LA SECCIÓN DE PUENTE

Regla II/I

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 500

- 1 Todo oficial que haya de encargarse de la guardia de navegación en un buque de navegación marítima de arqueo bruto igual o superior a 500 tendrá un título idóneo.
- 2 Todo aspirante al título deberá:
 - .1 haber cumplido 18 años de edad;
 - .2 haber cumplido un periodo de embarco no inferior a un año, como parte de un programa de tipo aprobado que incluya formación a bordo conforme a los requisitos de la sección A-II/1 del Código de Formación, hecho que habrá de constar en el oportuno registro de formación, o bien un periodo de embarco de, como mínimo, tres años;

- .3 haber desempeñado, durante el periodo de embarco requerido, tareas de guardia de puente a lo largo de, como mínimo, seis meses, bajo la supervisión del capitán o de un oficial competente;
- .4 reunir los requisitos pertinentes de las reglas del capítulo IV para desempeñar, en cada caso, funciones específicas de radiocomunicaciones, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Radiocomunicaciones; y
- .5 haber completado una educación y formación reconocidas y satisfacer las normas de competencia que se establecen en la sección A-II/1 del Código de Formación.

Regla II/2

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de capitanes y primeros oficiales de puente de buques de arqueo bruto igual o superior a 500

Capitán y primer oficial de puente de buques de arqueo bruto igual o superior a 3 000

- 1 Todo capitán y todo primer oficial de puente de buques de navegación marítima de arqueo bruto igual o superior a 3 000 tendrán un título idóneo.
- 2 Todo aspirante al título deberá:
 - .1 satisfacer los requisitos aplicables a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 500 y haber desempeñado ese cargo durante un periodo de embarco aprobado, a saber:
 - .1.1 no inferior a 12 meses, para el título de primer oficial de puente; y
 - .1.2 no inferior a 36 meses, para el título de capitán; este periodo podrá ser reducido a un mínimo de 24 meses si se ha prestado servicio como primer oficial de puente durante un periodo de embarco no inferior a 12 meses; y
 - .2 haber completado una educación y formación reconocidas y satisfacer las normas de competencia que se establecen en la sección A-II/2 del Código de Formación, por lo que respecta a los capitanes y primeros oficiales de puente de buques de arqueo bruto igual o superior a 3 000.

Capitán y primer oficial de puente de buques de arqueo bruto comprendido entre 500 y 3 000

- 3 Todo capitán y todo primer oficial de puente de buques de navegación marítima de arqueo bruto comprendido entre 500 y 3 000 tendrán un título idóneo.
- 4 Todo aspirante al título deberá:
 - .1 por lo que hace al título de primer oficial de puente, satisfacer los requisitos aplicables a los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 500; y
 - .2 por lo que hace al título de capitán, satisfacer los requisitos aplicables a los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 500 y haber desempeñado ese cargo durante un periodo de embarco aprobado no inferior a 36 meses, este periodo podrá ser reducido a un mínimo de 24 meses si se ha prestado servicio como primer oficial de puente durante un periodo de embarco no inferior a 12 meses; y

- 3 por lo que respecta a los capitanes y primeros oficiales de puente de buques de arqueo bruto comprendido entre 500 y 3 000, haber completado una formación reconocida y satisfacer las normas de competencia que se establecen en la sección A-II/2 del Código de Formación.

Regla II/3

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación y los capitanes de buques de arqueo bruto inferior a 500

Buques no dedicados a viajes próximos a la costa

1 Todo oficial que haya de encargarse de la guardia de navegación y preste servicio en un buque de navegación marítima de arqueo bruto inferior a 500 no dedicado a viajes próximos a la costa tendrá un título idóneo que le habilite para el cargo en buques de arqueo bruto igual o superior a 500.

2 Todo capitán que preste servicio en un buque de navegación marítima de arqueo bruto inferior a 500 no dedicado a viajes próximos a la costa tendrá un título idóneo que le habilite para el mando de buques de arqueo bruto comprendido entre 500 y 3 000.

Buques dedicados a viajes próximos a la costa

Oficial que haya de encargarse de la guardia de navegación

3 Todo oficial que haya de encargarse de la guardia de navegación en un buque de navegación marítima de arqueo bruto inferior a 500 dedicado a viajes próximos a la costa tendrá un título idóneo.

4 Todo aspirante al título de oficial encargado de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto inferior a 500 dedicados a viajes próximos a la costa deberá:

- .1 haber cumplido 18 años de edad;
- .2 demostrar que:
 - .2.1 ha completado con éxito formación especial que incluya el adecuado periodo de embarco, conforme a lo prescrito por la Administración; o
 - .2.2 ha prestado servicio durante un mínimo de tres años en la sección de puente; y
- .3 reunir los requisitos pertinentes de las reglas del capítulo IV para desempeñar, en cada caso, funciones específicas de radiocomunicaciones, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Radiocomunicaciones; y
- .4 haber completado una educación y formación reconocidas y satisfacer las normas de competencia que se establecen en la sección A-II/3 del Código de Formación, por lo que respecta a los oficiales encargados de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o inferior a 500 dedicados a viajes próximos a la costa.

Capitán

5 Todo capitán que preste servicio en un buque de navegación marítima de arqueo bruto inferior a 500 dedicado a viajes próximos a la costa tendrá un título idóneo.

6 Todo aspirante al título de capitán de un buque de navegación marítima de arqueo bruto inferior a 500 dedicado a viajes próximos a la costa deberá:

- .1 haber cumplido 20 años de edad;
- .2 haber cumplido un periodo de embarco no inferior a 12 meses como oficial encargado de la guardia de navegación; y
- .3 haber completado una educación y formación reconocidas y satisfacer las normas de competencia que se establecen en la sección A-II/3 del Código de Formación, por lo que respecta a los capitanes de buques de arqueo bruto inferior a 500 dedicados a viajes próximos a la costa.

7 Exenciones

La Administración, si considera que las dimensiones del buque y las condiciones del viaje son tales que la aplicación de la totalidad de los requisitos de la presente regla y de la sección A-II/3 del Código de Formación no parece ni razonable ni factible, podrá eximir de algunos de éstos, en la medida en que se den esas circunstancias, al capitán y al oficial encargado de la guardia de navegación en tales buques o clases de buques, teniendo presente la seguridad de todos los buques que puedan operar en las mismas aguas.

Regla II/4

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los marineros que formen parte de la guardia de navegación

1 Todo marinero que vaya a formar parte de la guardia de navegación en buques de navegación marítima de arqueo bruto igual o superior a 500, excepto los marineros que estén recibiendo formación y los que mientras estén de guardia no cumplan deberes que requieran especialización, poseerá la debida titulación para dicho servicio.

2 Todo aspirante al título deberá:

- .1 haber cumplido 16 años de edad;
- .2 haber completado:
 - .2.1 un periodo de embarco aprobado que incluya al menos seis meses de formación y experiencia; o
 - .2.2 formación especial, ya sea antes de embarcarse o una vez a bordo, incluido un periodo de embarco aprobado que no será inferior a dos meses; y
- .3 satisfacer las normas de competencia que se establecen en la sección A-II/4 del Código de Formación.

3 El periodo de embarco, formación y experiencia que se exigen en los subpárrafos 2.2.1 y 2.2.2 se relacionarán con las funciones propias de la guardia de navegación, e incluirán el desempeño de deberes bajo la supervisión directa del capitán, el oficial encargado de la guardia de navegación o un marinero competente.

4 La Parte podrá considerar que la gente de mar satisface lo prescrito en la presente regla si ha prestado un servicio idóneo en la sección de puente durante al menos un año en el curso de los cinco años anteriores a la entrada en vigor del Convenio para esa Parte.

CAPÍTULO III

SECCIÓN DE MÁQUINAS

Regla III/1

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia en cámaras de máquinas provistas de dotación y de los oficiales de máquinas designados para prestar servicio en cámaras de máquinas sin dotación permanente

1 Todo oficial que haya de encargarse de la guardia en cámaras de máquinas provistas de dotación, o que sea designado para prestar servicio en una cámara de máquinas sin dotación permanente, a bordo de un buque de navegación marítima cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 kW, estará en posesión de un título idóneo.

2 Todo aspirante al título deberá:

- .1 haber cumplido 18 años de edad;
- .2 haber cumplido un periodo de embarco no inferior a 6 meses en la sección de máquinas, conforme a lo dispuesto en la sección A-III/1 del Código de Formación; y
- .3 haber completado un periodo mínimo de 30 meses de educación o formación reconocidas, incluida formación a bordo, que conste en el oportuno registro de formación, y satisfacer las normas de competencia que se establecen en la sección A-III/1 del Código de Formación.

Regla III/2

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de jefes de máquinas y primeros oficiales de máquinas de buques cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 3 000 kW

1 Todo jefe de máquinas y todo primer oficial de máquinas de buques de navegación marítima cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 3 000 kW estarán en posesión de un título idóneo.

2 Todo aspirante al título deberá:

- .1 satisfacer los requisitos aplicables a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de las guardias de máquinas, y:
 - .1.1 por lo que hace al título de primer oficial de máquinas, haber desempeñado el cargo de aspirante a oficial de máquinas o de oficial de máquinas durante un periodo de embarco aprobado no inferior a 12 meses; y
 - .1.2 por lo que hace al título de jefe de máquinas, haber cumplido un periodo de embarco aprobado no inferior a 36 meses, de los cuales 12 meses cuando menos en un cargo de responsabilidad como oficial de máquinas siendo ya competente para desempeñar funciones de primer oficial de máquinas; y

- .2 satisfacer las normas de competencia que se establecen en la sección A-III/2 del Código de Formación.

Regla III/3

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de jefes de máquinas y primeros oficiales de máquinas de buques cuya máquina propulsora principal tenga una potencia de 750 kW a 3 000 kW

1 Todo jefe de máquinas y todo primer oficial de máquinas de buques de navegación marítima cuya máquina propulsora principal tenga una potencia de 750 kW a 3 000 kW estarán en posesión de un título idóneo.

2 Todo aspirante al título deberá:

- .1 satisfacer los requisitos aplicables a la titulación de los oficiales de máquinas que hayan de encargarse de las guardias, y:
 - .1.1 por lo que hace al título de primer oficial de máquinas haber desempeñado el cargo de aspirante a oficial de máquinas o de oficial de máquinas durante un periodo de embarco aprobado no inferior a 12 meses;
 - .1.2 por lo que hace al título de jefe de máquinas, haber cumplido un periodo de embarco aprobado no inferior a 24 meses, de los cuales 12 meses cuando menos siendo ya competente para desempeñar funciones de primer oficial de máquinas; y
- .2 haber completado una educación y formación reconocidas y satisfacer las normas de competencia que se establecen en la sección A-III/3 del Código de Formación.

3 Todo oficial de máquinas competente para ejercer de primer oficial de máquinas en buques cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 3 000 kW, podrá desempeñar funciones de jefe de máquinas en buques cuya máquina propulsora principal tenga una potencia inferior a 3 000 kW, a condición de que el interesado haya cumplido un periodo de embarco aprobado no inferior a 12 meses en un cargo de responsabilidad como oficial de máquinas y se haya refrendado debidamente el título.

Regla III/4

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los marineros que formen parte de la guardia en cámaras de máquinas provistas de dotación y de los designados para prestar servicio en cámaras de máquinas sin dotación permanente

1 Todo marinero que vaya a formar parte de la guardia en cámaras de máquinas con dotación o que sea designado para prestar servicio en una cámara de máquinas sin dotación permanente, a bordo de un buque de navegación marítima cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 kW, excepto los marineros que estén recibiendo formación y aquellos cuyos deberes no requieran especialización, poseerá la debida titulación para dicho servicio.

2 Todo aspirante al título deberá:

- .1 haber cumplido 16 años de edad;
- .2 haber completado:

- .2.1 un periodo de embarco aprobado que incluya al menos seis meses de formación y experiencia; o
 - .2.2 formación especial, ya sea antes de embarcarse o una vez a bordo, incluido un periodo de embarco aprobado no inferior a dos meses; y
 - .3 satisfacer las normas de competencia que se establecen en la sección A-III/4 del Código de Formación.
- 3 El periodo de embarco, formación y experiencia que se exigen en los subpárrafos 2.2.1 y 2.2.2 se relacionarán con las funciones propias de la guardia de máquinas, e incluirán el desempeño de deberes bajo la supervisión directa de un oficial de máquinas o un marintero competente.
- 4 La Parte podrá considerar que la gente de mar satisface lo prescrito en la presente regla si ha prestado un servicio idóneo en la sección de máquinas durante al menos un año en el curso de los cinco años anteriores a la entrada en vigor del Convenio para esa Parte.

CAPÍTULO IV

SERVICIO Y PERSONAL DE RADIOCOMUNICACIONES

Nota explicativa:

Las disposiciones obligatorias relativas al servicio de escucha radioeléctrica figuran en el Reglamento de Radiocomunicaciones y en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada. Las disposiciones sobre mantenimiento radioeléctrico figuran en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada, y en las directrices aprobadas por la Organización.

Regla IV/1

Ambito de aplicación

- 1 Con excepción de lo establecido en el párrafo 3, las disposiciones del presente capítulo se aplicarán al personal de radiocomunicaciones de los buques que operen en el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM), según estipula el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada.
- 2 Hasta el 1 de febrero de 1999, el personal de radiocomunicaciones de los buques que se ajusten a las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 que esté en vigor inmediatamente antes del 1 de febrero de 1992, cumplirá con las disposiciones del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 que esté en vigor antes del 1 de diciembre de 1992.
- 3 El personal de radiocomunicaciones de los buques que no estén obligados a cumplir las disposiciones del SMSSM que figuran en el capítulo IV del Convenio SOLAS no tiene que cumplir las disposiciones del presente capítulo. Sin embargo, el personal de radiocomunicaciones de dichos buques sí habrá de cumplir las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones. La Administración garantizará que se expiden o reconocen con respecto a dicho personal de radiocomunicaciones los títulos pertinentes prescritos por el Reglamento de Radiocomunicaciones.

Regla IV/2

Requisitos mínimos aplicables a la titulación del personal de radiocomunicaciones del SMSSM

1 Toda persona encargada de organizar o desempeñar funciones de radiocomunicaciones a bordo de un buque que deba participar en el SMSSM estará en posesión del título correspondiente del SMSSM, expedido o reconocido por la Administración según lo dispuesto en el Reglamento de Radiocomunicaciones.

2 Además, todo aspirante a la titulación en virtud de la presente regla para prestar servicio a bordo de un buque que, en cumplimiento de lo prescrito en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada, tenga que llevar una instalación radioeléctrica, deberá:

- .1 haber cumplido 18 años de edad; y
- .2 haber completado una educación y formación reconocidas y satisfacer las normas de competencia que se establecen en la sección A-IV/2 del Código de Formación.

CAPÍTULO V

REQUISITOS ESPECIALES DE FORMACIÓN PARA EL PERSONAL DE DETERMINADOS TIPOS DE BUQUES

Regla V/I

Requisitos mínimos de formación y competencia para los capitanes, oficiales y marineros de buques tanque

1 Los oficiales y marineros que tengan asignados deberes específicos y responsabilidades relacionadas con la carga o el equipo de carga en buques tanque, deberán haber seguido en tierra un cursillo aprobado de lucha contra incendios, además de la formación exigida en la regla VI/1, y haber realizado:

- .1 un periodo de embarco aprobado de tres meses como mínimo en buques tanque para adquirir los conocimientos necesarios acerca de las prácticas operacionales de seguridad;
o
- .2 un cursillo aprobado de familiarización con los buques tanque, que abarque como mínimo el plan de estudios que para dicho curso se especifica en la sección A-V/I del Código de Formación;

sin embargo, la Administración podrá aceptar un periodo de embarco supervisado inferior al prescrito en el subpárrafo .1, a condición de que:

- .3 el periodo aceptado no sea inferior a un mes;
- .4 el arqueo bruto del buque tanque sea inferior a 3 000;
- .5 la duración de cada viaje que el buque tanque realiza durante dicho periodo no exceda de 72 horas; y

- .6 las características operacionales del buque tanque, así como el número de viajes y de operaciones de carga y descarga realizados durante dicho período, permitan la adquisición del mismo nivel de conocimientos y experiencia.
- 2 Todo capitán, jefe de máquinas, primer oficial, primer oficial de máquinas y toda persona directamente responsable del embarque y desembarque de la carga y cuidado de ésta durante el viaje, y de su manipulación, deberá, además de satisfacer los requisitos indicados en los subpárrafos 1.1 ó 1.2:
- .1 tener la debida experiencia para el cumplimiento de sus deberes a bordo del tipo de buque tanque en que preste servicio; y
 - .2 haber completado un programa aprobado de formación especializada que incluya al menos los temas que se indican en la sección A-V/1 del Código de Formación, adecuados para el cumplimiento de sus deberes a bordo del petroero, quimiquero o gasero en el que preste servicio.
- 3 En los dos años siguientes a la entrada en vigor del Convenio para una Parte, podrá considerarse que la gente de mar satisface los requisitos indicados en el párrafo 2.2 si ha prestado un servicio idóneo a bordo del tipo de buque tanque pertinente; durante al menos un año en el curso de los cinco últimos años.
- 4 Las administraciones se asegurarán de que se expide un título idóneo a los capitanes y oficiales competentes de conformidad con los párrafos 1 ó 2, según el caso, o que se refrende o revalide el oportuno título que ya posean.

Regla V/2

Requisitos mínimos de formación y competencia para los capitanes, oficiales, marineros y demás personal de los buques de pasaje de transbordo rodado

- 1 La presente regla se aplica a los capitanes, oficiales, marineros y demás personal de los buques de pasaje de transbordo rodado dedicados a viajes internacionales. Las administraciones determinarán la aplicabilidad de estos requisitos al personal de los buques de pasaje de transbordo rodado que realicen viajes nacionales.
- 2 Antes de que le sean asignadas sus respectivas funciones a bordo de los buques de transbordo rodado, la gente de mar habrá recibido la formación prescrita en los párrafos 4 a 8 *infra* respecto al cargo que vaya a desempeñar y sus consiguientes cometidos y responsabilidades.
- 3 La gente de mar que deba recibir formación acorde con lo prescrito en los párrafos 4, 7 y 8 *infra* realizará cursos de actualización adecuados, a intervalos no superiores a cinco años.
- 4 Los capitanes, oficiales, marineros y demás personal designado para prestar asistencia a los pasajeros en situaciones de emergencia a bordo de los buques de pasaje de transbordo rodado deberán haber realizado un curso de formación en control de multitudes, tal como prescribe el párrafo 1 de la sección A-V/2 del Código de Formación.
- 5 Los capitanes, oficiales y demás personal al que se hayan asignado determinados deberes y responsabilidades en los buques de transbordo rodado deberán haber superado la familiarización prescrita en el párrafo 2 de la sección A-V/2 del Código de Formación.
- 6 El personal que proporcione un servicio directo a los pasajeros en los espacios destinados a éstos en los buques de pasaje de transbordo rodado habrá realizado el curso de formación prescrito en el párrafo 3 de la sección A-V/2 del Código de Formación.

7 Los capitanes, primeros oficiales de puente, jefes de máquinas, primeros oficiales de máquinas y toda persona directamente responsable del embarco y desembarco de pasajeros, de las operaciones de carga, descarga o sujeción de la carga, o de cerrar las aberturas en el casco en los buques de pasaje de transbordo rodado, deberá haber realizado un curso de formación aprobado sobre seguridad de los pasajeros o de la carga e integridad del casco, como prescribe el párrafo 4 de la sección A-V/2 del Código de Formación.

8 Los capitanes, primeros oficiales de puente, jefes de máquinas, primeros oficiales de máquinas y toda persona directamente responsable de la seguridad de los pasajeros en situaciones de emergencia en los buques de pasaje de transbordo rodado, deberá haber realizado un curso de formación aprobado en gestión de emergencias y comportamiento humano, como prescribe el párrafo 5 de la sección A-V/2 del Código de Formación.

9 Las administraciones se asegurarán de que se expiden pruebas documentales de la formación impartida a toda persona juzgada competente conforme a las disposiciones de la presente regla.

CAPÍTULO VI

FUNCIONES DE EMERGENCIA, SEGURIDAD EN EL TRABAJO, ATENCIÓN MÉDICA Y SUPERVIVENCIA

Regla VI/1

Requisitos mínimos de familiarización, formación e instrucción básicas para la gente de mar en aspectos de seguridad

La gente de mar habrá de estar familiarizada y recibir formación o educación básica en aspectos de seguridad conforme a lo prescrito en la sección A-VI/1 del Código de Formación, y deberá satisfacer las normas de competencia que se establecen en dicha sección.

Regla VI/2

Requisitos mínimos para la expedición de títulos de suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia, botes de rescate y botes de rescate rápidos

1 Todo aspirante a un título de suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate que no sean botes de rescate rápidos deberá:

- .1 haber cumplido 18 años de edad;
- .2 haber cumplido un periodo de embarco aprobado no inferior a 12 meses, o haber seguido un cursillo de formación de tipo aprobado y haber cumplido un periodo de embarco aprobado no inferior a 6 meses; y
- .3 satisfacer las normas de competencia que para los títulos de suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate se establecen en los párrafos 1 a 4 de la sección A-VI/2 del Código de Formación.

2 Todo aspirante a un título de suficiencia en el manejo de botes de rescate rápidos deberá:

- .1 poseer un título de suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate que no sean botes de rescate rápidos;

- 2 haber seguido un curso de formación de tipo aprobado; y
- 3 satisfacer las normas de competencia que para los títulos de suficiencia en el manejo de botes de rescate rápidos se establecen en los párrafos 5 a 8 de la sección A-VI/2 del Código de Formación.

Regla VI/3

Formación mínima obligatoria en técnicas avanzadas de lucha contra incendios

- 1 La gente de mar que vaya a hacerse cargo del control de las operaciones de lucha contra incendios deberá haber recibido con éxito formación en técnicas avanzadas de lucha contra incendios, con especial hincapié en los aspectos organizativos, de estrategia y dirección, conforme a lo dispuesto en la sección A-VI/3 del Código de Formación, y satisfacer las normas de competencia que en dicha sección se establecen.
- 2 Cuando la formación en técnicas avanzadas de lucha contra incendios no se especifique entre los requisitos exigidos para la obtención del título pertinente, deberá expedirse, según el caso, un certificado o documento probatorio, indicando que el titular ha asistido a un cursillo de formación en técnicas avanzadas de lucha contra incendios.

Regla VI/4

Requisitos mínimos en materia de primeros auxilios y cuidados médicos

- 1 La gente de mar que vaya a hacerse cargo de los cuidados médicos a bordo deberá satisfacer las normas de competencia que se establecen en los párrafos 1 a 3 de la sección A-VI/4 del Código de Formación.
- 2 La gente de mar que vaya a hacerse cargo de los primeros auxilios a bordo deberá satisfacer las normas de competencia que se establecen en los párrafos 4 a 6 de la sección A-VI/4 del Código de Formación.
- 3 Cuando la formación en primeros auxilios o cuidados médicos no se especifique entre los requisitos exigidos para la obtención del título pertinente, deberá expedirse, según el caso, un certificado o documento probatorio, indicando que el titular ha asistido a un cursillo de formación en primeros auxilios o en cuidados médicos.

CAPÍTULO VII

TITULACIÓN ALTERNATIVA

Regla VII/1

Expedición de títulos alternativos

1 Independientemente de los requisitos de titulación estipulados en los capítulos II y III del presente anexo, las Partes podrán optar por expedir, o autorizar la expedición, de títulos distintos de los que se mencionan en las reglas de dichos capítulos, siempre y cuando:

- .1 los niveles de responsabilidad y las funciones correspondientes que vayan a consignarse en los títulos y en los refrendos se extraigan de las secciones A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-III/1, A-III/2, A-III/4 y A IV/2 del Código de Formación, y sean idénticos a los que en ellas figuran;
- .2 los aspirantes al título hayan completado una educación y formación reconocidas y satisfagan las normas de competencia establecidas en las secciones pertinentes del Código de Formación y que se enuncian en la sección A-VII/1, acerca de las funciones y niveles que se consignarán en los títulos y refrendos;
- .3 los aspirantes al título hayan cumplido el periodo de embarco aprobado necesario para desempeñar las funciones y los niveles que vayan a consignarse en el título. El periodo mínimo de embarco deberá ser equivalente al estipulado en los capítulos II y III del presente anexo, pero nunca inferior al que se prescribe en la sección A-VII/2 del Código de Formación;
- .4 los aspirantes al título que vayan a desempeñar la función de navegación a nivel operacional, cumplan los requisitos pertinentes de las reglas del capítulo IV, para desempeñar funciones específicas de radiocomunicaciones de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones; y
- .5 los títulos se expidan de conformidad con los requisitos de la regla I/9 y lo dispuesto en el capítulo VII del Código de Formación.

2 No se expedirá título alguno en virtud del presente capítulo, a menos que la Parte haya informado a la Organización de conformidad con lo dispuesto en el artículo IV y en la regla I/7.

Regla VII/2

Titulación de la gente de mar

1 Toda la gente de mar que desempeñe cualquiera de las funciones o grupo de funciones especificadas en los cuadros A-II/1, A-II/2, A-II/3 o A-II/4 del capítulo II, o en los cuadros A-III/1, A-III/2, A-III/4 del capítulo III o en el cuadro A-IV/2 del capítulo IV del Código de Formación, estará en posesión de un título idóneo.

Regla VII/3**Principios que rigen la expedición de títulos alternativos**

- 1 La Parte que opte por expedir o autorizar la expedición de títulos alternativos se asegurará de que se observen los siguientes principios:
 - .1 no se implantará ningún sistema de titulación alternativa a menos que garantice un grado de seguridad en el mar y de prevención de la contaminación al menos equivalente al previsto en los demás capítulos; y
 - .2 cualquier medida que se adopte sobre la titulación alternativa con arreglo al presente capítulo preverá el carácter intercambiable de los títulos con los expedidos en virtud de los demás capítulos.
- 2 El principio de intercambiabilidad mencionado en el párrafo 1 garantizará que:
 - .1 la gente de mar titulada de conformidad con lo dispuesto en los capítulos II y/o III y la titulada en virtud del capítulo VII puedan prestar servicio tanto en los buques cuya organización a bordo responda a criterios tradicionales como a los organizados de otro modo; y
 - .2 la gente de mar no reciba una formación tan específica respecto de las funciones de a bordo que suponga un menoscabo para emplear sus conocimientos prácticos en otro buque.
- 3 Al expedir un título con arreglo a lo dispuesto en el presente capítulo, deberán tenerse en cuenta los siguientes principios:
 - .1 la expedición de títulos alternativos no ha de ser utilizada, en sí misma, para:
 - .1 reducir el número de miembros de la tripulación a bordo;
 - .2 disminuir la profesionalidad o "descalificar" a la gente de mar; o
 - .3 justificar la asignación conjunta de las funciones propias del oficial de máquinas y del oficial de puente encargados de las guardias al poseedor de un título único durante cualquier guardia; y
 - .2 se designará como capitán a la persona que tenga el mando del buque; y no deberán verse afectadas, desde el punto de vista jurídico, la posición y la autoridad del capitán o de otros por la implantación de cualquier medida acerca de la titulación alternativa.
- 4 Los principios estipulados en los párrafos 1 y 2 garantizarán que se mantengan las respectivas competencias de los oficiales de puente y los oficiales de máquinas.

CAPÍTULO VIII

GUARDIAS

Regla VIII/I

Aptitud para el servicio

Al objeto de prevenir la fatiga, cada Administración deberá:

- .1 establecer y hacer cumplir los periodos de descanso del personal encargado de la guardia; y
- .2 exigir que los sistemas de guardia estén organizados de manera que la eficiencia del personal encargado de la guardia no se vea afectada por la fatiga, y que las tareas se dispongan de modo tal que el personal encargado de la primera guardia al comenzar el viaje y el de las subsiguientes guardias de relevo haya descansado suficientemente y se encuentre apto para el servicio.

Regla VIII/2

Organización de las guardias y principios que deben observarse

1 Las administraciones señalarán a la atención de las compañías, los capitanes, los jefes de máquinas y de todo el personal encargado de las guardias los requisitos, principios y orientaciones que se especifican en el Código de Formación, y que han de observarse para garantizar en todo momento y en todos los buques de navegación marítima una guardia segura y continua, o guardias adecuadas a las circunstancias y condiciones reinantes.

2 Las administraciones exigirán que el capitán de cada buque garantice que la organización es adecuada y permite realizar en todo momento guardias seguras, habida cuenta de las circunstancias y condiciones reinantes, y que bajo la dirección general del capitán:

- .1 los oficiales encargados de la guardia de la navegación sean responsables de que el buque navegue sin riesgos durante los periodos en que estén de servicio, debiendo encontrarse físicamente presentes en todo momento en el puente de navegación, o en lugares directamente conexos, como el cuarto de derrota o el puesto de control del puente;
- .2 los radiooperadores sean responsables de mantener una escucha radioeléctrica continua en las frecuencias apropiadas durante sus periodos de servicio;
- .3 los oficiales encargados de la guardia de máquinas, como se definen en el Código de Formación y bajo la dirección del jefe de máquinas, estén disponibles de inmediato y preparados para ocupar sus puestos, hallándose físicamente presentes durante los periodos de servicio en la cámara de máquinas, cuando se les requiera; y
- .4 se realicen guardias apropiadas y eficaces con objeto de garantizar la seguridad en todo momento mientras el buque esté anclado o atracado y, si el buque transporta carga peligrosa, se organicen las guardias teniendo plenamente en cuenta la naturaleza, cantidad, embalaje/envase y estiba de la carga potencialmente peligrosa y cualquier otra condición especial imperante a bordo; en el mar o en tierra.

DOCUMENTO ADJUNTO 2 DEL ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA**RESOLUCIÓN 2****APROBACIÓN DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y
GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR
(CÓDIGO DE FORMACIÓN)****LA CONFERENCIA,**

HABIENDO APROBADO la resolución 1 relativa a la adopción de las enmiendas de 1995 al anexo del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación), 1978,

RECONOCIENDO la importancia de establecer normas de competencia pormenorizadas y obligatorias y otras disposiciones obligatorias necesarias para hacer que toda la gente de mar reciba la debida formación y adquiriera la adecuada experiencia, pericia y competencia para desempeñar sus cometidos de manera tal que se consoliden la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar y la protección del medio marino,

RECONOCIENDO ASIMISMO la necesidad de permitir la oportuna enmienda de tales normas y disposiciones obligatorias con el fin de que respondan efectivamente a los cambios de las tecnologías, operaciones, prácticas y procedimientos que se emplean a bordo de los buques,

RECORDANDO que un elevado porcentaje de los siniestros marítimos y casos de contaminación se deben al error humano,

ENTENDIENDO que un medio eficaz de hacer disminuir los riesgos asociados con el error humano en el funcionamiento de los buques de navegación marítima es asegurarse de que se observan las más elevadas normas posibles de formación, titulación y competencia de la gente de mar empleada en dichos buques,

CONSIDERANDO DESEABLE alcanzar y mantener las más elevadas normas posibles de seguridad de la vida humana y los bienes en el mar y en puerto, y para la protección del medio ambiente,

HABIENDO EXAMINADO el Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar, (Código de Formación), constituido por la parte A - Normas obligatorias relacionadas con las disposiciones del anexo del Convenio de Formación, 1978, en su forma enmendada y la parte B - Orientaciones con carácter de recomendación sobre las disposiciones del Convenio de Formación y su anexo, en su forma enmendada, propuesto y distribuido a todos los Miembros de la Organización y a todas las Partes en el Convenio,

TOMANDO NOTA de que la regla I/1, párrafo 2, del anexo del Convenio de Formación, 1978, en su forma enmendada, establece que la parte A del Código de Formación se añade a las reglas que figuran en el Anexo del Convenio, y que toda referencia a alguna de las prescripciones de una regla constituye a su vez una referencia a la sección correspondiente de la parte A del Código de Formación,

1. ADOPTA:

- .1 el Código de Formación, titulación y guardia para la gente de mar (Código de Formación), parte A -Normas obligatorias relacionadas con las disposiciones del anexo del Convenio de Formación enmendado-, que constituye el anexo 1 de la presente resolución;
- .2 el Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Código de Formación), parte B -Orientaciones con carácter de recomendación sobre las disposiciones del Convenio de Formación enmendado y su anexo-, que constituye el anexo 2 de la presente resolución;

2. RESUELVE:

- .1 que las disposiciones de la parte A del Código de Formación entrarán en vigor respecto de cada una de las Partes en el Convenio de Formación, 1978, en su forma enmendada, en la misma fecha y del mismo modo que las enmiendas a dicho Convenio aprobadas por la Conferencia;
- .2 recomendar que las orientaciones que constituyen la parte B del Código de Formación sean tenidas en cuenta por todas las Partes en el Convenio de Formación, 1978, en su forma enmendada, a partir de la fecha de entrada en vigor de las enmiendas a dicho Convenio aprobadas por la Conferencia;

3. INVITA a la Organización Marítima Internacional a que:

- .1 mantenga sometidas a examen las partes A y B del Código de Formación, consulte, según resulte oportuno, con la Organización Internacional del Trabajo, la Unión Internacional de Telecomunicaciones y la Organización Mundial de la Salud, y señale a la atención del Comité de Seguridad Marítima la necesidad de toda futura enmienda a dichas disposiciones, para su examen y aprobación según proceda;
- .2 ponga en conocimiento de todas las Partes en el Convenio de Formación la presente resolución y toda enmienda a la misma que pueda aprobarse en el futuro.

ANEXO I

CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR
(CÓDIGO DE FORMACIÓN)

PARTE A

NORMAS OBLIGATORIAS RELACIONADAS CON LAS DISPOSICIONES
DEL ANEXO DEL CONVENIO DE FORMACIÓN

INTRODUCCIÓN

I En esta parte del Código de Formación figuran las disposiciones obligatorias a que se hace referencia específica en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, en su forma enmendada, denominado en lo sucesivo Convenio de Formación. En ellas se indican en forma pormenorizada las normas mínimas que han de mantener en vigor las Partes para dar plena y cabal efectividad al Convenio.

2 Figuran también en esta parte las normas de competencia que los aspirantes han de demostrar para que les sean expedidos y revalidados los títulos o certificados de competencia en virtud del Convenio de Formación. Para dejar en claro la vinculación que existe entre las disposiciones sobre titulación alternativa del capítulo VII y las disposiciones sobre titulación de los capítulos II, III y IV, las aptitudes especificadas en las diversas normas de competencia se agrupan con arreglo a siete funciones, a saber:

- .1 Navegación
- .2 Manipulación y estiba de la carga
- .3 Control del funcionamiento del buque y cuidado de las personas a bordo
- .4 Maquinaria naval
- .5 Instalaciones eléctricas, electrónicas y de control
- .6 Mantenimiento y reparaciones
- .7 Radiocomunicaciones

a los siguientes niveles de responsabilidad:

- .1 Nivel de gestión
- .2 Nivel operacional
- .3 Nivel de apoyo

Las funciones y los niveles de responsabilidad se identifican mediante el oportuno epígrafe en los cuadros de normas de competencia que figuran en los capítulos II, III y IV de la presente parte. El ámbito de cada función al nivel de responsabilidad de que se trate viene definido por las aptitudes enumeradas en la columna 1 del cuadro. El significado de "función" y "nivel de responsabilidad" se define en términos generales en la sección A-1/1 *infra*.

3 La numeración de las secciones de esta parte A coincide con la de las reglas estipuladas en el anexo del Convenio de Formación. El texto de cada sección puede a su vez dividirse en partes y párrafos numerados, pero la numeración es propia del Código.

CAPÍTULO I

NORMAS RELATIVAS A LAS DISPOSICIONES GENERALES

Sección A-I/1

Definiciones y aclaraciones

1 Las definiciones y aclaraciones que figuran en el artículo 11 y en la regla I/1 son asimismo aplicables a las expresiones utilizadas en las partes A y B del Código. Además, las siguientes definiciones complementarias son aplicables solamente al Código:

- .1 "Norma de competencia": el nivel de aptitud que ha de alcanzarse para el adecuado desempeño de funciones a bordo del buque de conformidad con los criterios acordados a nivel internacional que aquí se indican, en los que se incluyen las normas prescritas o los niveles de conocimientos, comprensión y aptitud demostrada;
- .2 "Nivel de gestión": el nivel de responsabilidad relacionado con:
 - .2.1 el desempeño de los cargos de capitán, primer oficial de puente, jefe de máquinas o primer oficial de máquinas a bordo de un buque de navegación marítima, y
 - .2.2 garantizar el adecuado desempeño de todas las funciones dentro de una esfera de responsabilidad asignada;
- .3 "Nivel de operaciones": el nivel de responsabilidad relacionado con:
 - .3.1 el desempeño de los cargos de oficial de la guardia de navegación o la guardia de máquinas, oficial de servicio en espacios de máquinas sin dotación permanente o radiooperador a bordo de un buque de navegación marítima, y
 - .3.2 mantener un control directo del desempeño de todas las funciones en una esfera de responsabilidad asignada, de conformidad con los procedimientos pertinentes y bajo la dirección de una persona que preste servicio a nivel de gestión en dicha esfera de responsabilidad;
- .4 "Nivel de apoyo": el nivel de responsabilidad correspondiente al desempeño de tareas, obligaciones o responsabilidades asignadas a bordo de un buque de navegación marítima bajo la dirección de una persona que preste servicio a nivel de operaciones o de gestión;
- .5 "Criterios de evaluación": las entradas que figuran en la columna 4 de los cuadros sobre "Especificaciones de las normas mínimas de competencia" de la parte A; constituyen las pautas que un evaluador sigue para juzgar si el aspirante puede o no desempeñar los cometidos, tareas y responsabilidades conexas; y
- .6 "Evaluación independiente": la realizada por personas debidamente capacitadas, independientes o externas a la unidad o actividad objeto de la evaluación, con el fin de verificar que los procedimientos administrativos y operacionales a todos los niveles se gestionan, organizan, establecen y vigilan internamente, asegurando así su idoneidad y la consecución de los objetivos perseguidos.

Sección A-1/2**Títulos y refrendos**

1 En los casos en que, de conformidad con el párrafo 4 de la regla 1/2, el refrendo que prevé el artículo VI del Convenio conste en el propio título, dicho título se expedirá de acuerdo con el modelo adjunto, con la salvedad de que las palabras "o hasta la fecha de expiración de cualquier prórroga de la validez del presente título que figure consignada al dorso", que aparecen en la cara de dicho mismo, y las disposiciones que para dejar constancia de la prórroga de la validez figuran al dorso del mismo, se omitirán cuando deba sustituirse el título por haber expirado su validez. Véanse en la sección B-1/2 del Código las orientaciones sobre cómo cumplimentar el modelo.

(Sello oficial)

(PAÍS)

**TÍTULO EXPEDIDO EN VIRTUD DE LO DISPUESTO EN EL
CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN,
TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1978,
ENMENDADO EN 1995**

El Gobierno de certifica que es plenamente competente de conformidad con lo dispuesto en la regla del mencionado Convenio, en su forma enmendada, y apto para desempeñar las siguientes funciones, al nivel especificado y sin más limitaciones que las que se indican, hasta o hasta la fecha de expiración de cualquier prórroga de la validez del presente título que figure consignada al dorso:

FUNCIÓN	NIVEL	LIMITACIONES (SI LAS HUBIERE)

Su legítimo titular puede ejercer el cargo o cargos siguientes, que se especifican en las prescripciones pertinentes de la Administración sobre la dotación de seguridad.

CARGO	LIMITACIONES (SI LAS HUBIERE)

Título N° expedido el

(Sello oficial)

.....
Firma del funcionario debidamente autorizado

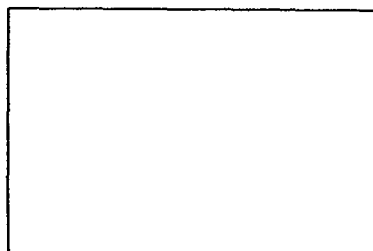
.....
Nombre del funcionario debidamente autorizado

De conformidad con el párrafo 9 de la regla I/2 del Convenio, durante la prestación de servicios a bordo de un buque deberá estar disponible el original del presente título.

Fecha de nacimiento del titular

Firma del titular

Fotografía del titular



Se proroga la validez del presente título hasta el

(Sello oficial)

.....
Firma del funcionario debidamente autorizado

Fecha de revalidación

.....
Nombre del funcionario debidamente autorizado

Se proroga la validez del presente título hasta el

(Sello oficial)

.....
Firma del funcionario debidamente autorizado

Fecha de revalidación

.....
Nombre del funcionario debidamente autorizado

2 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 1, el modelo de refrendo que dé fe de la expedición de un título será el indicado a continuación, con la salvedad de que las palabras "o hasta la fecha de expiración de cualquier prórroga de la validez del presente refrendo que figure consignada al dorso", que aparecen en la cara de dicho modelo, y las disposiciones que para dejar constancia de la prórroga de la validez figuran al dorso del mismo, se omitirán cuando deba sustituirse el refrendo por haber expirado su validez. Véanse en la sección B-1/2 del Código las orientaciones sobre cómo cumplimentar el modelo.

(Sello oficial)

(PAÍS)

**REFRENDO DE LA EXPEDICIÓN DE UN TÍTULO EN VIRTUD DE LO
DISPUESTO EN EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS
DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA
GENTE DE MAR, 1978, ENMENDADO EN 1995**

El Gobierno de certifica que el título N° se ha expedido a favor de, a quien se considera plenamente competente de conformidad con lo dispuesto en la regla del mencionado Convenio, en su forma enmendada, y apto para desempeñar las siguientes funciones, al nivel especificado y sin más limitaciones que las que se indican, hasta o hasta la fecha de expiración de cualquier prórroga de la validez del presente refrendo que figure consignada al dorso:

FUNCIÓN	NIVEL	LIMITACIONES (SI LAS HUBIERE)

El legítimo titular del presente refrendo puede ejercer el cargo o cargos siguientes, que se especifican en las prescripciones pertinentes de la Administración sobre la dotación de seguridad.

CARGO	LIMITACIONES (SI LAS HUBIERE)

Refrendo N° expedido el

(Sello oficial)

.....
Firma del funcionario debidamente autorizado

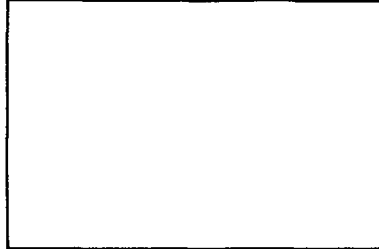
.....
Nombre del funcionario debidamente autorizado

De conformidad con el párrafo 9 de la regla 1/2 del Convenio, durante la prestación de servicios a bordo de un buque deberá estar disponible el original del presente refrendo.

Fecha de nacimiento del titular

Firma del titular

Fotografía del titular



Se proroga la validez del presente refrendo hasta el	
(Sello oficial)	..... Firma del funcionario debidamente autorizado
Fecha de revalidación .....	..... Nombre del funcionario debidamente autorizado
Se proroga la validez del presente refrendo hasta el	
(Sello oficial)	..... Firma del funcionario debidamente autorizado
Fecha de revalidación .....	..... Nombre del funcionario debidamente autorizado

3 El modelo de refrendo que dé fe del reconocimiento de un título será el indicado a continuación, con la salvedad de que las palabras "o hasta la fecha de expiración de cualquier prórroga de la validez del presente refrendo que figure consignada al dorso", que aparecen en la cara de dicho modelo, y las disposiciones que para dejar constancia de la prórroga de la validez figuran al dorso del mismo, se omitirán cuando deba sustituirse el refrendo por haber expirado su validez. Véanse en la sección B-1/2 del Código las orientaciones sobre cómo cumplimentar el modelo.

(Sello oficial)

(PAÍS)

**REFRENDO DEL RECONOCIMIENTO DE UN TÍTULO EN VIRTUD DE LO
DISPUESTO EN EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS
DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA
GENTE DE MAR, 1978, ENMENDADO EN 1995**

El Gobierno de certifica que el título N° expedido a favor de por el Gobierno de o con su autorización, está debidamente reconocido de conformidad con lo dispuesto en la regla [I/10] del mencionado Convenio, en su forma enmendada, y que su legítimo titular está facultado para desempeñar las siguientes funciones, al nivel especificado y sin más limitaciones que las que se indican, hasta o hasta la fecha de expiración de cualquier prórroga de la validez del presente refrendo que figure consignada al dorso:

FUNCIÓN	NIVEL	LIMITACIONES (SI LAS HUBIERE)

El legítimo titular del presente refrendo puede ejercer el cargo o cargos siguientes, que se especifican en las prescripciones pertinentes de la Administración sobre la dotación de seguridad.

CARGO	LIMITACIONES (SI LAS HUBIERE)

Refrendo N° expedido el

(Sello oficial)

.....
Firma del funcionario debidamente autorizado

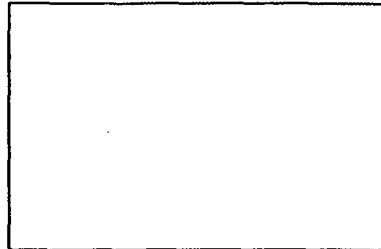
.....
Nombre del funcionario debidamente autorizado

De conformidad con el párrafo 9 de la regla I/2 del Convenio, durante la prestación de servicios a bordo de un buque deberá estar disponible el original del presente refrendo.

Fecha de nacimiento del titular

Firma del titular

Fotografía del titular



Se proroga la validez del presente refrendo hasta el	
(Sello oficial)	..... Firma del funcionario debidamente autorizado
Fecha de revalidación .....	..... Nombre del funcionario debidamente autorizado
Se proroga la validez del presente refrendo hasta el	
(Sello oficial)	..... Firma del funcionario debidamente autorizado
Fecha de revalidación .....	..... Nombre del funcionario debidamente autorizado

4 Si se usan modelos distintos a los que figuran en la presente sección, las Partes, con arreglo a lo estipulado en el párrafo 8 de la regla 1/2, se asegurarán de que en todos los casos:

- 1 se incluye en la misma cara del documento toda la información relativa a la identidad y detalles personales del titular, tales como el nombre, la fecha de nacimiento, la fotografía y la firma, así como la fecha en la que se expidió el documento; y
- 2 se indica de manera destacada y es fácilmente identificable toda la información relativa al cargo o cargos que puede ejercer el titular, conforme a los requisitos de la Administración sobre la dotación de seguridad, así como las posibles limitaciones.

Sección A-I/3

Principios que rigen los viajes próximos a la costa

(No hay disposiciones)

Sección A-I/4

Procedimientos de inspección

1 El procedimiento de evaluación prescrito en la regla I/4, párrafo 1.3, que resulte de cualquiera de las situaciones en ella mencionadas, consistirá en una verificación para determinar que los miembros de la tripulación que han de tener el debido nivel de competencia poseen de hecho los conocimientos que la situación requiere.

2 Al efectuar esta evaluación, habrá que tener en cuenta que los procedimientos de a bordo son los previstos en el Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS), y que las disposiciones del presente Convenio se limitan al nivel de competencia necesario para aplicar esos procedimientos de manera segura.

3 Los procedimientos de supervisión con arreglo al presente Convenio se limitarán a las normas de competencia de la gente de mar que se encuentre a bordo, definidas en la parte A del Código, y de su aptitud en relación con las guardias. La evaluación de la competencia a bordo se iniciará con la verificación de los títulos de la gente de mar.

4 Independientemente de la verificación del título, durante la evaluación se podrá exigir a la gente de mar, en virtud de la regla I/4, párrafo 1.3, que demuestre una competencia afín en el lugar de trabajo. Dicha demostración podrá incluir la verificación de que se cumplen las prescripciones operacionales de las guardias y que la gente de mar reacciona de forma correcta en situaciones de emergencia, como corresponde a su nivel de competencia.

5 Esta evaluación sólo se basará en los métodos de demostración de la competencia, en los criterios para evaluarla y en el propio ámbito de las normas que se especifican en la parte A del Código.

Sección A-I/5

Disposiciones de carácter nacional

Lo dispuesto en la regla I/5 no se interpretará en el sentido de que impida se asignen tareas de carácter formativo bajo supervisión, o en casos de fuerza mayor.

Sección A-I/6

Formación y evaluación

1 Cada una de las Partes garantizará que toda formación y evaluación de la gente de mar a los efectos de titulación según lo prescrito en el Convenio:

- .1 esté estructurada de conformidad con programas publicados, e incluyan los métodos y medios de entrega, procedimientos y material del curso que sean necesarios para alcanzar las normas de competencia prescritas; y
- .2 sea impartida, supervisada, evaluada y respaldada por personal cualificado según lo dispuesto en los párrafos 4, 5 y 6.

2 Toda persona que imparta formación o realice una evaluación en el empleo a bordo de un buque sólo efectuará tales actividades cuando éstas no afecten negativamente al funcionamiento normal del buque y pueda dedicar su tiempo y atención a la formación o evaluación.

Cualificaciones de los instructores, supervisores y evaluadores

3 Cada una de las Partes garantizará que los instructores, supervisores y evaluadores estén debidamente cualificados para el tipo y nivel particulares de formación o la correspondiente evaluación de la competencia de la gente de mar, tanto en tierra como a bordo, según se prescribe en el Convenio y de conformidad con lo dispuesto en la presente sección.

Formación en el empleo

4 Toda persona que imparta una formación en el empleo, a bordo o en tierra, que vaya a ser utilizada por la gente de mar a efectos de titulación en virtud de lo prescrito en el Convenio, deberá:

- .1 haber valorado el programa de formación y comprendido los objetivos didácticos específicos para el tipo particular de formación que se imparta;
- .2 estar debidamente cualificada para la tarea respecto a la cual se imparte formación; y
- .3 si imparte formación con simuladores:
 - .3.1 haber recibido la orientación necesaria sobre técnicas de instrucción basadas en simuladores; y
 - .3.2 haber adquirido la experiencia práctica en la utilización del tipo de simulador de que se trate.

5 Toda persona que sea responsable de supervisar la formación de la gente de mar en el empleo, a efectos de titulación en virtud de lo estipulado en el Convenio, tendrá que haber adquirido una comprensión plena del programa y de los objetivos didácticos apropiados para el tipo de formación que se imparta.

Evaluación de la competencia

6 Toda persona que realice una evaluación de la competencia de la gente de mar, a bordo o en tierra, a efectos de titulación según lo prescrito en el Convenio, deberá:

- .1 haber alcanzado un nivel adecuado de conocimientos y comprensión de la competencia que se ha de evaluar;
- .2 estar debidamente cualificada para la tarea que está evaluando;
- .3 haber recibido la orientación necesaria en lo que respecta a los métodos y prácticas de evaluación;
- .4 haber adquirido experiencia práctica de evaluación; y
- .5 si efectúa una evaluación utilizando un simulador, haber adquirido experiencia práctica sobre el tipo de simulador de que se trate, bajo la supervisión de un evaluador experimentado y de una manera que éste juzgue satisfactoria.

Formación y evaluación en el marco de una institución

7 La Parte que reconozca un curso de formación, una institución docente, o una cualificación otorgada por una institución docente, como parte de sus requisitos para expedir un título en virtud de lo prescrito en el Convenio, se asegurará de que el ámbito de aplicación de las disposiciones sobre normas de calidad de la sección A-I/8 abarcan las calificaciones y experiencia de los instructores y evaluadores. Dichas calificaciones, experiencia, y aplicación de las normas de competencia incluirán la necesaria formación en técnicas de instrucción, así como métodos y prácticas sobre formación y evaluación, y cumplirán los requisitos estipulados en los párrafos 4 a 6.

Sección A-I/7

Comunicación de información

1 La información estipulada por la regla I/7, párrafo 1, se comunicará al Secretario General con arreglo a las pautas establecidas en el párrafo 2 *infra*.

2 El 1 de agosto de 1998, o en el plazo de un año civil a partir de la entrada en vigor de la regla I/7, si esta última fecha es posterior por lo que respecta a la Parte interesada, cada una de las Partes informará de las medidas que haya adoptado para dar plena y total efectividad al Convenio, debiendo incluir en dicho informe lo siguiente:

- .1 el nombre, la dirección postal, los números de teléfono y facsímil, y el organigrama del ministerio, departamento u organismo gubernamental encargado de administrar el Convenio;
 - .2 una explicación sucinta de las medidas jurídicas y administrativas previstas y adoptadas para garantizar el cumplimiento, particularmente de las reglas I/6 y I/9;
 - .3 una clara exposición de los principios adoptados en cuanto a enseñanza, formación, exámenes, evaluación de la competencia y titulación;
 - .4 una reseña sucinta de los cursos, programas de formación, exámenes y evaluaciones previstas para cada título expedido conforme al Convenio;
 - .5 un esbozo sucinto de los procedimientos seguidos para autorizar, acreditar o aprobar programas de exámenes y niveles de formación, evaluar la aptitud física, y la competencia, como establece el Convenio, las correspondientes condiciones, y una lista de las autorizaciones, acreditaciones y aprobaciones otorgadas;
 - .6 una reseña sucinta de los procedimientos seguidos para la concesión de dispensas de conformidad con el artículo VIII; y
 - .7 los resultados de la comparación llevada a cabo de conformidad con la regla I/11 y un esbozo sucinto de la formación autorizada para el repaso y la actualización de conocimientos.
- 3 Cada una de las Partes, en el plazo de seis meses después de:
- .1 haber mantenido o adoptado planes de instrucción o formación equivalentes conforme al artículo IX, facilitará una descripción plena de los mismos;
 - .2 haber reconocido títulos expedidos por otra Parte, proporcionará un informe en el que se resuman las medidas adoptadas para garantizar el cumplimiento de la regla I/10; y

- .3 haber autorizado que se emplee, a bordo de buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón, a gente de mar que posea títulos alternativos expedidos conforme a la regla VII/1, facilitará al Secretario General un ejemplar del tipo de documentos relativos a la dotación de seguridad expedidos a tales buques.

- 4 Cada una de las Partes comunicará los resultados de las distintas evaluaciones independientes llevadas a cabo de conformidad con el párrafo 2 de la regla I/8, antes de los seis meses siguientes a su ultimación, describiendo en dicho informe el mandato de los evaluadores, sus calificaciones y experiencia, la fecha y el alcance de la evaluación, las deficiencias halladas, así como las medidas correctoras que se recomienden y se adopten.

- 5 El Secretario General mantendrá una lista de personas competentes aprobada por el Comité de Seguridad Marítima, que incluya a aquellas que las Partes recomienden o pongan a su disposición, las cuales podrían ser llamadas a colaborar en la elaboración del informe prescrito en la regla I/7, párrafo 2. Estas personas estarán normalmente disponibles durante los correspondientes periodos de sesiones del Comité de Seguridad Marítima y de sus órganos auxiliares, pero no será necesario que limiten sus actividades a dichos periodos de sesiones.

- 6 Por lo que se refiere a la regla I/7, párrafo 2, las personas competentes estarán ampliamente informadas de las prescripciones del Convenio, y al menos una de ellas tendrá conocimientos del sistema de formación y titulación de la Parte en cuestión.

- 7 Toda reunión de las personas competentes deberá:
 - .1 celebrarse a discreción del Secretario General;
 - .2 estar integrada por un número impar de miembros, que por lo general no excederá de cinco personas;
 - .3 designar su propio presidente; y
 - .4 comunicar al Secretario General la opinión concensuada de sus miembros, o, en el caso de que no se llegue a un acuerdo, indicarle las opiniones mayoritarias y minoritarias.

- 8 Las personas competentes expresarán sus opiniones por escrito, de forma confidencial, sobre lo siguiente:
 - .1 una comparación de los hechos que la Parte haya notificado al Secretario General con todas las prescripciones pertinentes del Convenio;
 - .2 el informe de cualquier evaluación pertinente presentado en virtud del párrafo 3 de la regla I/8; y
 - .3 cualquier información adicional facilitada por la Parte.

- 9 Al elaborar el informe al Comité de Seguridad Marítima que se estipula en la regla I/7, párrafo 2, el Secretario General:
 - .1 solicitará y tendrá en cuenta las opiniones expresadas por personas competentes seleccionadas de la lista establecida de conformidad con el párrafo 5;
 - .2 solicitará aclaración de las Partes, cuando sea necesario, sobre cualquier materia relacionada con la información proporcionada en virtud del párrafo 1 de la regla I/7; y
 - .3 determinará las esferas respecto de las cuales las Partes hayan solicitado ayuda con objeto de implantar el Convenio.

10 Se informará a la Parte interesada sobre la organización de las reuniones de las personas competentes, y sus representantes podrán participar en ellas para aclarar cualquier cuestión relacionada con la información proporcionada conforme al párrafo 1 de la regla I/7.

11 Si el Secretario General no puede presentar el informe contemplado en el párrafo 2 de la regla I/7, la Parte interesada podrá pedir al Comité de Seguridad Marítima que adopte las medidas estipuladas en el párrafo 3 de la regla I/7, habida cuenta de la información facilitada con arreglo a lo dispuesto en la presente sección y las opiniones expresadas de conformidad con los párrafos 7 y 8.

Sección A-I/8

Normas de calidad

Objetivos y normas de calidad a nivel nacional

1 Cada una de las Partes se asegurará de que las metas de la instrucción y formación, así como las respectivas normas de competencia que deban alcanzarse, quedan claramente definidas, y en ellas se identifican los niveles de conocimientos, comprensión y aptitud apropiados para los exámenes y evaluaciones que prevé el Convenio. Los objetivos y normas de calidad conexas podrán especificarse por separado para los distintos cursos y programas de formación, e incluirán asimismo los aspectos administrativos del sistema de titulación.

2 El ámbito de aplicación de las normas de calidad abarcará los distintos aspectos administrativos del sistema de titulación, todos los cursos y programas de formación, los exámenes y evaluaciones llevados a cabo bajo la autoridad de una Parte, así como las calificaciones y experiencia exigidas a los instructores y evaluadores, habida cuenta de la normativa, los sistemas, inspecciones y exámenes internos para determinar la garantía de calidad que se hayan habilitado con miras a la consecución de los objetivos fijados.

3 Cada una de las Partes garantizará que a intervalos no superiores a cinco años se lleve a cabo una auditoría, independiente, de las actividades de evaluación relacionadas con la adquisición de conocimientos, comprensión, aptitudes y competencias, y acerca de los aspectos administrativos del sistema de titulación, con el fin de comprobar que:

- .1 todas las medidas internas de control y vigilancia de la gestión, y las de seguimiento, se ajustan a planes previamente definidos y a procedimientos documentados, y se revelan eficaces para la consecución de los objetivos fijados;
- .2 los resultados de cada evaluación independiente se documentan y se ponen en conocimiento de los responsables del área evaluada; y
- .3 se adoptan las medidas oportunas para paliar las deficiencias.

4 El informe de la evaluación independiente prevista en el párrafo 3 de la regla I/8 incluirá el mandato para la evaluación, así como las calificaciones y experiencia de los evaluadores.

Sección A-I/9

Normas médicas - Expedición y registro de títulos

(No hay disposiciones)

Sección A-I/10

Reconocimiento de títulos

1 Las disposiciones del párrafo 4 de la regla I/10 relativas al no reconocimiento de títulos expedidos por un Estado que no sea Parte no deberán entenderse como que prohíben a una Parte, en el momento de expedir sus propios títulos, aceptar el periodo de embarco, la educación y la formación que se hayan adquirido bajo la autoridad de un Estado que no sea Parte, a condición de que la Parte cumpla lo prescrito en la regla I/9 al expedir los referidos títulos, y garantice que se cumplen las prescripciones del Convenio relativas al periodo de embarco, educación, formación y competencia.

2 Cuando una Administración que haya reconocido un título retire su refrendo de reconocimiento, informará de las circunstancias a la Parte que expidió el título.

Sección A-I/11

Revalidación de títulos

Competencia profesional

1 La continuidad de la competencia profesional estipulada en la regla I/11 se demostrará acreditando:

- .1 haber realizado un periodo de embarco aprobado, desempeñando funciones propias del título que se posee, durante al menos un año en el curso de los últimos cinco años; o
- .2 haber desempeñado funciones consideradas equivalentes al periodo de embarco estipulado en el párrafo 1.1; o
- .3 por:
 - .3.1 haber superado una prueba de tipo aprobado; o
 - .3.2 haber concluido satisfactoriamente uno o varios cursillos de tipo aprobado; o
 - .3.3 haber efectuado un periodo de embarco aprobado, desempeñando funciones propias del título que se posee, durante al menos tres meses en calidad de supernumerario o como oficial en una categoría inferior a aquella para la cual es válido el título, inmediatamente antes de ocupar el cargo para el cual habilite el título que se tenga.

2 Los cursos de repaso y actualización estipulados en la regla I/11 serán de tipo aprobado e incluirán los cambios que se produzcan en la pertinente reglamentación nacional e internacional relativa a la seguridad de la vida humana en el mar y a la protección del medio marino, y tendrán asimismo en cuenta cualquier actualización de la norma de competencia de que se trate.

Sección A-I/12

Normas que rigen el uso de simuladores

PARTE 1 - NORMAS DE RENDIMIENTO**Normas generales de rendimiento de los simuladores empleados en la formación**

- 1 Cada una de las Partes se asegurará de que todo simulador utilizado en la formación obligatoria:
 - .1 sea adecuado para los objetivos y tareas de formación que se hayan especificado;
 - .2 pueda simular la capacidad operacional del equipo del buque, con un grado de realismo que esté en consonancia con los objetivos de formación, e incluya los medios, las limitaciones y los posibles errores del referido equipo;
 - .3 funcione con el suficiente realismo para que el alumno pueda adquirir una competencia acorde con los objetivos de formación;
 - .4 permita crear un entorno operacional controlado en el que se puedan reproducir distintas condiciones, entre las que cabe incluir emergencias y situaciones peligrosas o inusuales desde el punto de vista de los objetivos de la formación;
 - .5 haga las veces de interfaz, de manera que el alumno pueda interactuar con el equipo, el entorno simulado y, según proceda, el instructor; y
 - .6 permita que el instructor controle, supervise y registre los ejercicios para obtener eficazmente de los alumnos la información requerida.

Normas generales de rendimiento de los simuladores empleados en la evaluación de la competencia

- 2 Cada una de las Partes se asegurará de que todo simulador utilizado para evaluar la competencia, según lo prescrito en el Convenio, o para demostrar que se sigue teniendo la suficiencia requerida:
 - .1 sirva para satisfacer los objetivos de evaluación que se hayan especificado;
 - .2 pueda simular la capacidad operacional del equipo del buque, con un grado de realismo que esté en consonancia con los objetivos de la evaluación, e incluya los medios, las limitaciones y los posibles errores del referido equipo;
 - .3 funcione con el suficiente realismo para que el alumno pueda demostrar una competencia acorde con los objetivos de la evaluación;
 - .4 haga las veces de interfaz, de manera que el alumno pueda interactuar con el equipo y el entorno simulado;
 - .5 permita crear un entorno operacional controlado en el que se puedan reproducir distintas condiciones, entre las que cabe incluir emergencias y situaciones peligrosas o inusuales con respecto a los objetivos de la evaluación; y
 - .6 permita que el evaluador controle, supervise y registre los ejercicios para evaluar eficazmente el rendimiento de los candidatos.

Normas de rendimiento adicionales

- 3 Además de cumplir los requisitos básicos que se indican en los párrafos 1 y 2, el equipo de simulación al que se aplica la presente sección deberá cumplir las siguientes normas de rendimiento, según su tipo específico.

Simuladores de radar

4 El simulador de radar podrá representar la capacidad operacional de un aparato de radar náutico que se ajuste a todas las normas aplicables de rendimiento aprobadas por la Organización e incorpore medios para:

- .1 operar en la modalidad de movimiento relativo de estabilización mar o tierra y en la de movimiento verdadero;
- .2 ofrecer modelos meteorológicos, corrientes mareales, corrientes, sectores de sombra, ecos parásitos y otros efectos de propagación; generar litoral, boyas de navegación y respondedores de búsqueda y salvamento; (RESAR); y
- .3 crear un nuevo medio operacional en tiempo real que incluya al menos dos estaciones del buque propio que permitan alterar el rumbo y la velocidad del buque, e incluir parámetros para al menos 20 buques blanco, así como los medios de comunicación necesarios.

Simuladores de ayudas de punteo radar automáticas (APRA)

5 El simulador de APRA podrá representar la capacidad operacional de las APRA que se ajusten a las normas de rendimiento aplicables aprobadas por la Organización, e incorporará medios para:

- .1 la captación manual y automática de blancos;
- .2 la información relativa a la derrota navegada;
- .3 el empleo de zonas de exclusión;
- .4 la escala de tiempos del vector/gráfico, y la presentación de datos en pantalla; y
- .5 las maniobras de prueba.

PARTE 2 - OTRAS DISPOSICIONES**Simuladores de formación - Objetivos**

6 Cada una de las Partes se asegurará de que los propósitos y objetivos de la formación con simuladores se especifiquen en el marco del programa general de formación, y de que se determinen los objetivos y las tareas de formación que mayor relación guarden con las tareas y prácticas de a bordo.

Procedimientos de formación

7 Al impartir la formación obligatoria con simuladores, los instructores se asegurarán de lo siguiente:

- .1 se ha informado debidamente y por adelantado a los alumnos sobre los objetivos y las tareas del ejercicio, y se les ha dado suficiente tiempo de planificación antes de iniciar dicho ejercicio;
- .2 los alumnos tienen tiempo suficiente para familiarizarse con el simulador y su equipo antes de que se inicie el ejercicio de formación o de evaluación;
- .3 la orientación facilitada y los aspectos de estimulación se adecuan a los objetivos y tareas del ejercicio que se haya determinado y al nivel de la experiencia que tenga el alumno;

- .4 los ejercicios se supervisan de manera eficaz, mediante la oportuna observación, tanto auditiva como visual, de la actividad que realice el alumno, y también se realizan informes de evaluación tanto anteriores como posteriores al ejercicio;
- .5 se interroga de manera eficaz a los alumnos para cerciorarse de que se han cumplido los objetivos de formación y de que la aptitud operacional demostrada es de un nivel aceptable;
- .6 al interrogar al alumno sobre el ejercicio realizado, conviene recurrir también a otros evaluadores; y
- .7 los ejercicios con simulador se elaboran adecuándolos a los objetivos específicos de formación, y se someten a prueba para cerciorarse de ello.

Procedimientos de evaluación

8 Cuando se empleen simuladores para evaluar la capacidad de los candidatos y demostrar su nivel de competencia, los evaluadores se asegurarán de que:

- .1 los criterios de rendimiento se determinan con claridad y precisión, y son válidos y accesibles para los candidatos;
- .2 los criterios de evaluación se determinan con claridad y precisión para que la evaluación resulte fiable y uniforme y para que las medidas y la evaluación sean lo más objetivas posible y las opiniones subjetivas sean mínimas;
- .3 se informa claramente a los candidatos sobre las tareas y/o aptitudes que han de evaluarse y sobre los criterios que rijan las tareas y el rendimiento, y conforme a los cuales se determinará su competencia;
- .4 la evaluación del rendimiento tiene en cuenta los procedimientos operacionales normales y también la interacción con otros candidatos en el simulador o con el personal encargado de éste;
- .5 los métodos de puntuación o clasificación para evaluar el rendimiento se usan con precaución hasta que se haya determinado su validez; y
- .6 el criterio primordial será que el candidato demuestre aptitud para desempeñar una tarea de manera segura y eficaz a juicio del evaluador.

Cualificaciones de los instructores y evaluadores

9 Cada una de las Partes se asegurará de que los instructores y evaluadores reúnen las cualificaciones y experiencia debidas para el tipo y nivel particulares de formación y la correspondiente evaluación de la competencia, según lo dispuesto en la regla I/6 y en la sección A-I/6.

Sección A-I/13

Realización de pruebas

(No hay disposiciones)

Sección A-I/14**Responsabilidad de las compañías**

1 Tanto las compañías como los capitanes y los tripulantes serán responsables de hacer que se dé pleno y cabal efecto a las obligaciones especificadas en esta sección, y de que se tomen cualesquiera otras medidas que puedan ser necesarias para lograr que todos los miembros de la tripulación contribuyan de manera inteligente e informada al buen funcionamiento del buque.

2 La compañía dará instrucciones por escrito a los capitanes de los buques a los que se aplique el Convenio, con indicación de las directrices y procedimientos a seguir para garantizar que toda la gente de mar que ingresa en la dotación del buque tenga la oportunidad de familiarizarse con el equipo, las distintas modalidades operacionales y otras disposiciones de a bordo necesarias para el debido desempeño de sus funciones antes de que éstas le sean asignadas. Tales directrices y procedimientos incluirán lo siguiente:

- .1 asignación de un plazo prudencial para que toda la gente de mar que ingrese en la dotación pueda familiarizarse con:
 - .1.1 el equipo concreto que vaya a utilizar o hacer funcionar; y
 - .1.2 los procedimientos y medios concretos que, en cuanto a guardias, seguridad, protección ambiental y emergencias, deba conocer para el adecuado desempeño de los cometidos que se le asignen; y
- .2 la designación de un tripulante bien informado que habrá de cerciorarse de que a toda la gente de mar que ingrese en la dotación se le proporcione la información necesaria en un idioma que entienda.

Sección A-I/15**Disposiciones transitorias**

(No hay disposiciones)

CAPÍTULO II**NORMAS RELATIVAS AL CAPITÁN Y A LA SECCIÓN DE PUENTE****Sección A-II/1**

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 500

Normas de competencia

- 1 Todo aspirante al título deberá:

- .1 demostrar competencia para llevar a cabo, a nivel operacional, las tareas, cometidos y responsabilidades que se enumeran en la columna 1 del cuadro A-II/1;
- .2 como mínimo, estar en posesión de un título idóneo para ocuparse de las radiocomunicaciones en ondas métricas, de conformidad con lo prescrito en el Reglamento de Radiocomunicaciones; y
- .3 si se le designa como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro, estar en posesión de un título idóneo, expedido o reconocido con arreglo a las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones.

2 Los conocimientos mínimos, comprensión y aptitud requeridos para la titulación se enumeran en la columna 2 del cuadro A-II/1.

3 El nivel de conocimientos sobre las materias indicadas en la columna 2 del cuadro A-II/1 habrá de ser suficiente para que el oficial encargado de la guardia de navegación desempeñe sus funciones.

4 La formación y experiencia para alcanzar el nivel necesario de conocimientos teóricos, comprensión y aptitud se basarán asimismo en la sección A-VIII/1, parte 3-1 -Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de navegación- y tendrán en cuenta tanto las prescripciones pertinentes de esta parte como la orientación facilitada en la parte B del Código.

5 Todo aspirante a un título habrá de demostrar que ha alcanzado la competencia requerida, con arreglo a los métodos de demostración de la competencia y los criterios para evaluarla que figuran en las columnas 3 y 4 del cuadro A-II/1.

Formación a bordo

6 Todo aspirante al título de oficial encargado de la guardia de navegación en buques de arque bruto igual o superior a 500, cuyo periodo de embarco, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.2 de la regla II/1, forme parte de un programa de formación que satisfaga los requisitos de la presente sección, habrá de seguir un programa aprobado de formación a bordo que:

- .1 garantice que durante el periodo de embarco prescrito el aspirante adquiere una formación práctica y sistemática, así como la experiencia necesaria en el desempeño de las tareas, funciones y responsabilidades propias de un oficial encargado de la guardia de navegación, habida cuenta de la orientación facilitada en la sección B-II/1 del Código;
- .2 sea objeto de minuciosa supervisión y seguimiento por oficiales competentes a bordo de los buques en que se efectúe el periodo de embarco; y
- .3 se haga debidamente constar en un registro de formación o en un documento similar.

Viajes próximos a la costa

7 Las siguientes materias podrán omitirse de las enumeradas en la columna 2 del cuadro A-II/1 para expedir títulos restringidos que habiliten para prestar servicios en viajes próximos a la costa, teniendo presente la seguridad de todos los buques que operen en dichas aguas:

- .1 navegación astronómica; y
- .2 los sistemas electrónicos de determinación de la situación y de navegación que no abarquen las aguas para las cuales sea válido el título.

Cuadro A-III/1

Especificación de las normas mínimas de competencia aplicables a los oficiales encargados de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 500

Función: Navegación, a nivel operacional

Columna 1 COMPETENCIA	Columna 2 CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	Columna 3 MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	Columna 4 CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Planificar y dirigir una travesía y determinar la situación	<p>Navegación astronómica</p> <p>Aptitud para determinar la situación del buque utilizando los cuerpos celestes</p> <p>Navegación terrestre y costera</p> <p>Aptitud para determinar la situación del buque utilizando:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 marcas terrestres .2 ayudas a la navegación, incluidos faros, balizas y boyas 	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 experiencia aprobada en el empleo .2 experiencia aprobada en buque escuela .3 formación aprobada con simulador, si procede .4 formación aprobada con equipo de laboratorio 	<p>La información obtenida de las cartas y publicaciones náuticas es pertinente, a la vez que se interpreta y utiliza debidamente. Los posibles riesgos para la navegación se identifican con exactitud</p> <p>El método primordial elegido para determinar la situación del buque es el más apropiado en las circunstancias y condiciones reinantes</p> <p>La situación se determina con márgenes de error aceptables debidos al instrumental o a los sistemas</p>

Cuadro A-III/1
Pág. 1/16

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Planificar y dirigir una travesía y determinar la situación (continuación)	<p>3. navegación de estima, teniendo en cuenta los vientos, mareas, corrientes y la velocidad estimada</p> <p>Conocimiento cabal de cartas y publicaciones náuticas tales como derroteros, tablas de mareas, avisos a los navegantes, radioavisos náuticos e información sobre organización del tráfico marítimo, y aptitud para servirse de todo ello</p> <p>Nota: El término "cartas" incluye los sistemas SIVCE</p> <p>Sistemas electrónicos de determinación de la situación y de navegación</p> <p>Aptitud para determinar la situación del buque utilizando ayudas náuticas electrónicas</p>	<p>utilizando: catálogos de cartas, cartas, publicaciones náuticas, radioavisos náuticos, sextante, espejo azimutal, equipo de navegación electrónica, ecosonda, compás</p>	<p>Se comprueba con la debida periodicidad la fiabilidad de los datos obtenidos por el método primordial de determinación de la situación</p> <p>Son exactos los cálculos y mediciones de la información náutica</p> <p>Las cartas elegidas son las de mayor escala para la zona en que se navega, y las cartas y publicaciones se corrigen con arreglo a la información más reciente de que se disponga</p> <p>Las comprobaciones y los ensayos del funcionamiento de los sistemas de navegación se ajustan a las recomendaciones del fabricante y a buenas prácticas marinerías</p>

Cuadro A-II/1
Pág. 2/16

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
<p>Planificar y dirigir una travesía y determinar la situación (continuación)</p>	<p>Ecosondas Aptitud para manejar estos aparatos y utilizar correctamente la información</p> <p>Compases: magnéticos y giroscópicos Conocimiento de los principios del compás magnético y del girocompás</p> <p>Aptitud para determinar errores del compás magnético y giroscópico empleando medios astronómicos y terrestres, y para compensar tales errores</p> <p>Sistemas de control del aparato de gobierno Conocimiento de los sistemas de control del aparato de gobierno, procedimientos operacionales y paso de manual a automático, y viceversa. Ajuste de los mandos para lograr el mayor rendimiento</p>		<p>Los errores del compás magnético y giroscópico se determinan y aplican correctamente a los rumbos y marcaciones</p> <p>La elección de la modalidad de gobierno del buque es la más adecuada para las maniobras previstas, habida cuenta del tiempo, el estado de la mar y las condiciones del tráfico.</p>

Cuadro A-II/1
Pág. 3/16

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Planificar y dirigir una travesía y determinar la situación (continuación)	<p>Meteorología</p> <p>Aptitud para interpretar y utilizar la información obtenida con los instrumentos meteorológicos de a bordo</p> <p>Conocimiento de las características de los diversos sistemas meteorológicos, procedimientos de transmisión de parrés y sistemas de registro</p> <p>Aptitud para aplicar la información meteorológica disponible</p>		<p>Las mediciones y observaciones meteorológicas son exactas y apropiadas para la travesía</p> <p>La información meteorológica se interpreta y aplica correctamente</p>
Realizar una guardia de navegación segura	<p>Servicio de guardia</p> <p>Buen conocimiento del contenido, la aplicación y finalidad del Reglamento internacional para prevenir los abordajes</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. experiencia aprobada en el empleo 2. experiencia aprobada en buque escuela 	<p>La realización, entrega y relevo de la guardia se ajustan a los principios y procedimientos aprobados</p> <p>Se mantiene en todo momento un servicio de vigia adecuado, que se ajusta a los principios y procedimientos aprobados</p>

Cuadro A-II/1
Pág. 4/16

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Realizar una guardia de navegación segura (continuación)	<p>Buen conocimiento de los Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de navegación</p> <p>Buen conocimiento de los procedimientos eficaces del trabajo en equipo en el puente</p> <p>La utilización de derrotas acordes con las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo</p>	<p>.3 formación aprobada con simulador, si procede</p> <p>.4 formación aprobada con equipo de laboratorio</p>	<p>Las marcas y señales luminosas y acústicas se ajustan a las prescripciones del Reglamento internacional para prevenir los abordajes y se reconocen adecuadamente</p> <p>La frecuencia y el grado de vigilancia del tráfico, del buque y del medio ambiente se ajustan a los principios y procedimientos aprobados</p> <p>Se lleva el debido registro de las actividades relativas a la navegación del buque y de su evolución</p> <p>La responsabilidad de la navegación segura del buque está claramente definida en todo momento, incluso cuando el capitán se halla presente en el puente o después de tomar práctico</p>

Cuadro A-II/1
Pág. 5/16

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
<p>Empleo del radar y la APRA para realizar una navegación segura</p> <p>Nota: No se requiere formación y evaluación sobre el uso de la APRA en el caso de los que prestan sus servicios exclusivamente en buques que no están provistos de tal ayuda. Esta limitación se indicará en el refrendo que se expida al interesado</p>	<p>Navegación con radar</p> <p>Conocimiento de los fundamentos del radar y de las ayudas de punteo radar automáticas (APRA)</p> <p>Aptitud para utilizar el radar, y para interpretar y analizar la información obtenida, teniendo en cuenta lo siguiente:</p> <p>Funcionamiento, incluidos:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 factores que afectan a su rendimiento y precisión; .2 ajuste inicial y conservación de la imagen; .3 detección de deficiencias en la presentación de información, ecos falsos, ecos de mar, etc., radiobalizas y RESAR; 	<p>Evaluación de los resultados de la formación aprobada con simulador de navegación por radar y simulador APRA, además de la experiencia en el empleo</p>	<p>La información obtenida con el radar y la APRA se interpreta y analiza correctamente, habida cuenta de las limitaciones del equipo, y de las circunstancias y condiciones reinantes</p> <p>Las medidas adoptadas para evitar un acercamiento excesivo o un abordaje se ajustan a lo dispuesto en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes</p> <p>Las decisiones de cambio de rumbo, velocidad, o ambos, son oportunas y están en consonancia con las prácticas náuticas establecidas</p> <p>Los ajustes del rumbo y velocidad del buque mantienen la seguridad de la navegación</p>

Cuadro A-II/1
Pág. 6/16

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y ACTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
<p>Empleo del radar y la APRA para realizar una navegación segura (continuación)</p> <p>Nota: No se requiere formación y evaluación sobre el uso de la APRA en el caso de los que prestan sus servicios exclusivamente en buques que no están provistos de tal ayuda. Esta limitación se indicará en el refrendo que se expida al interesado</p>	<p>Utilización, incluidos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. alcance y marcación, rumbo y velocidad de otros buques; momento y distancia de máxima aproximación de un buque que cruza, que viene de vuelta encontrada o que alcanza 2. identificación de ecos críticos; detección de los cambios de rumbo y velocidad de otros buques; efecto de dichos cambios sobre el rumbo y la velocidad del buque propio 3. aplicación del Reglamento internacional para prevenir los abordajes 4. técnicas de punteo; movimiento relativo y verdadero 5. indicización de paralelas <p>Tipos principales de APRA, con sus características de pantalla y normas de funcionamiento y peligros de confiar excesivamente en la APRA</p>		<p>Las comunicaciones son claras y concisas y se acusa recibo en todo momento según las buenas prácticas maríneas</p> <p>Las señales de maniobra se hacen en el momento oportuno y de conformidad con el Reglamento internacional para prevenir los abordajes</p>

Cuadro A-II/1
Pág. 7/16

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
<p>Empleo del radar y la APRA para realizar una navegación segura (continuación)</p> <p>Nota: No se requiere la formación y evaluación sobre el uso de la APRA en el caso de los que prestan sus servicios exclusivamente en buques que no están provistos de tal ayuda. Esta limitación se indicará en el refrendo que se expida al interesado.</p>	<p>Aptitud para utilizar la APRA, interpretar y analizar la información obtenida, teniendo en cuenta lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 funcionamiento y precisión del sistema, capacidad y limitaciones del seguimiento, y demoras de tratamiento del sistema .2 utilización de avisos operacionales y ensayos del sistema .3 métodos de captación de blancos y sus limitaciones .4 vectores verdaderos y relativos, representación gráfica de información sobre blancos y zonas de peligro .5 deducción y análisis de información, ecos críticos, zonas de exclusión y maniobras de ensayo 		

Cuadro A-III/1
Pág. 8/16

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
<p>Medidas a adoptar en casos de emergencia</p>	<p>Procedimientos de emergencia</p> <p>Precauciones para la protección y seguridad de los pasajeros en situaciones de emergencia</p> <p>Primeras medidas que se han de adoptar después de abordaje o varada; evaluación inicial y control de averías</p> <p>Valoración de los procedimientos a seguir para el rescate de personas en el mar, prestar asistencia a un buque en peligro, y para intervenir ante las emergencias que surgen en puerto</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. experiencia aprobada en el empleo 2. experiencia aprobada en buque escuela 3. formación aprobada con simulador, si procede 4. ejercicios prácticos 	<p>Se identifican con prontitud el tipo y escala de la emergencia</p> <p>Las medidas iniciales y, en su caso, la maniobra del buque corresponden a los planes de emergencia y son apropiadas para la urgencia de la situación y la índole de la emergencia</p>
<p>Respuesta a señales de socorro en la mar</p>	<p>Búsqueda y salvamento</p> <p>Conocimiento del "Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes" (MERSAR) de la OMI.</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados de la instrucción práctica o formación aprobada con simulador, si procede</p>	<p>Se identifica inmediatamente la señal de socorro o emergencia</p> <p>Se ejecutan y cumplen los planes para contingencias y las instrucciones de los reglamentos</p>

Cuadro A-II/1
Pág. 9/16

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Utilización del Vocabulario normalizado de navegación marítima, sustituido por las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas, y empleo del inglés hablado y escrito	<p>Lengua inglesa</p> <p>Suficientes conocimientos de inglés por parte del oficial, de modo que éste pueda utilizar las cartas y demás publicaciones náuticas, comprender la información meteorológica y los mensajes relativos a la seguridad y la operación del buque, y expresarse con claridad en el curso de sus comunicaciones con otros buques o estaciones costeras, y asimismo desempeñar los deberes propios del oficial con una tripulación multilingüe, y tener aptitud para comprender y utilizar el Vocabulario normalizado de navegación marítima, sustituido por las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas</p>	Examen y evaluación de los resultados de la instrucción práctica	Se interpretan correctamente o están debidamente redactados las publicaciones náuticas y mensajes en lengua inglesa pertinentes para la seguridad del buque Las comunicaciones son claras y se comprenden
Transmitir y recibir información mediante señales visuales	<p>Señalización visual</p> <p>Aptitud para transmitir y recibir señales luminosas en Morse</p> <p>Aptitud para utilizar el Código internacional de señales</p>	Evaluación de los resultados de la instrucción práctica	Se realizan con éxito en toda ocasión las comunicaciones de las que es responsable el operador

Cuadro A-II/1

Pág. 10/16

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Maniobrar el buque	<p>Maniobras y gobierno del buque</p> <p>Conocimientos de:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 los efectos de pesol muerto, calado, asiento, velocidad y sonda bajo quilla en las curvas de evolución y distancias de parada .2 los efectos del viento y de las corrientes en el modo de gobernar el buque .3 maniobras y procedimientos para el salvamento de hombre al agua .4 empopamiento, aguas poco profundas y efectos similares .5 procedimientos correctos de fondeo y amarre 	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 experiencia aprobada en el empleo .2 experiencia aprobada en buque escuela .3 formación aprobada con simulador, si procede .4 experiencia aprobada con modelo de buque a escala y tripulado, si procede 	<p>En las maniobras normales no se exceden los límites de seguridad operativa de los sistemas de propulsión, gobierno y suministro de energía</p> <p>Los ajustes del rumbo y velocidad del buque mantienen la seguridad de la navegación</p>

Cuadro A-II/1
Pág. 11/16

Función: Manipulación y estiba de la carga, a nivel operacional

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
<p>Vigilar el embarco, estiba, sujeción y desembarco de la carga, y su cuidado y mantenimiento durante la travesía</p>	<p>Manipulación y estiba de la carga Manipulación, estiba y sujeción de la carga Conocimientos de los efectos de la carga, incluidas las cargas pesadas, en la navegabilidad y estabilidad del buque Conocimiento de los procedimientos seguros de manipulación, estiba y sujeción de la carga, incluidas las cargas peligrosas, potencialmente peligrosas y perjudiciales, y de su influencia en la seguridad de la vida humana y del buque</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 experiencia aprobada en el empleo .2 experiencia aprobada en buque escuela .3 formación aprobada con simulador, si procede 	<p>Las operaciones de la carga se efectúan con arreglo al plano de estiba u otros documentos, las reglas y reglamentos establecidos en materia de seguridad, las instrucciones para el uso del equipo y las limitaciones de estiba a bordo</p> <p>La manipulación de cargas peligrosas y perjudiciales se ajusta a los reglamentos internacionales, así como a las normas y códigos reconocidos de prácticas de seguridad</p>

Cuadro A-II/1
Pág. 12/16

Función: Control del funcionamiento del buque y cuidado de las personas a bordo, a nivel operacional

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y AFITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Asegurar el cumplimiento de las prescripciones sobre prevención de la contaminación	<p>Prevención de la contaminación del medio marino y procedimientos anticontaminación</p> <p>Conocimiento de las precauciones que deben tomarse para evitar la contaminación del medio marino</p> <p>Procedimientos anticontaminación y todo el equipo conexo</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. experiencia aprobada en el empleo 2. experiencia aprobada en buque escuela 	<p>Se observan cabalmente los procedimientos de vigilancia de las operaciones de a bordo y el cumplimiento de las prescripciones del MARPOL</p>
Mantener la navegabilidad del buque	<p>Estabilidad del buque</p> <p>Conocimiento práctico y utilización de las tablas de estabilidad, asiento y esfuerzos, y de los diagramas del cálculo de esfuerzos y del equipo correspondiente</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. experiencia aprobada en el empleo 	<p>Las condiciones de estabilidad se ajustan a los criterios de la OMI sobre estabilidad sin avería en las distintas condiciones de carga</p> <p>Las medidas para garantizar y mantener la estanquidad del buque se ajustan a la práctica aceptada</p>

Cuadro A-II/1
Pág. 13/16

COMPRESIÓN	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Mantener la navegabilidad del buque (continuación)	<p>Comprensión de las medidas fundamentales que procede tomar en casos de pérdida parcial de la flotabilidad sin avería</p> <p>Comprensión de los aspectos fundamentales relativos a la estanquidad</p> <p>Construcción del buque</p> <p>Conocimiento general de los principales elementos estructurales del buque y de la nomenclatura correcta de las diversas partes</p>	<p>2. experiencia aprobada en buque escuela</p> <p>3. formación aprobada con simulador, si procede</p> <p>4. formación aprobada con equipo de laboratorio</p>	
Prevención, control y lucha contra incendios a bordo	<p>Prevención y dispositivos contraincendios</p> <p>Conocimientos sobre la prevención de incendios</p> <p>Aptitud para organizar ejercicios de lucha contra incendios</p> <p>Conocimiento de las diversas clases de incendios y sus características químicas</p>	Evaluación de los resultados de la formación y experiencia aprobadas sobre la lucha contra incendios que se indican en la sección A-VI/3	Se averiguan con prontitud el tipo y escala del problema, y las medidas iniciales que se toman corresponden a los procedimientos y planes de emergencia del buque

Cuadro A-II/1
Pág. 14/16

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Prevención, control y lucha contra incendios a bordo (continuación)	<p>Conocimiento de los sistemas de lucha contra incendios</p> <p>Conocimiento de las medidas a adoptar en casos de incendio, incluidos los que afecten a los sistemas de hidrocarburos</p>		<p>Los procedimientos de evacuación, parada de emergencia y aislamiento son apropiados para la índole de la emergencia, y se ponen en práctica con prontitud</p> <p>El orden de prioridades, así como los niveles y periodicidad de la presentación de informes, y de la información al personal de a bordo, responden al tipo de emergencia y a la urgencia del problema</p>
Hacer funcionar los dispositivos de salvamento	<p>Salvamento</p> <p>Aptitud para organizar los ejercicios de abandono del buque y familiarización con el funcionamiento de las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate, sus dispositivos de arriada y su organización y equipamiento, incluidos los dispositivos radioeléctricos de salvamento, RLS por satélite, RESAR, trajes de inmersión y ayudas térmicas</p> <p>Conocimiento de las técnicas de supervivencia en la mar</p>	Evaluación de los resultados de la formación y experiencia aprobadas que se indican en la sección A-VI/2, párrafos 1 a 4	Las medidas para responder a la orden de abandono del buque y a las situaciones de supervivencia son adecuadas para las circunstancias y condiciones reinantes, y se ajustan a normas y prácticas de seguridad aceptadas

Cuadro A-II/1
Pág. 15/16

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Prestar primeros auxilios a bordo	<p>Asistencia médica</p> <p>Aplicación práctica de las guías médicas y los consejos médicos transmitidos por radio, y aptitud para actuar eficazmente siguiendo esa información en los casos de accidentes o de enfermedades que cabe prever a bordo</p>	Evaluación de los resultados de la formación aprobada que se indica en la sección A-VI/4, párrafos 1 a 3	Se determinan con prontitud la probable causa, naturaleza y gravedad de las lesiones o dolencias, y el tratamiento reduce de inmediato al mínimo el riesgo de perder la vida
Vigilar el cumplimiento de las prescripciones legislativas	Conocimiento práctico básico de los convenios pertinentes de la OMI relativos a la seguridad de la vida humana en el mar y a la protección del medio marino	Evaluación de los resultados de los exámenes o formación aprobada	Se identifican correctamente las prescripciones legislativas relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino

Cuadro A-II/1
Pág 16/16

Sección A-II/2

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los capitanes y primeros oficiales de puente de buques de arqueo bruto igual o superior a 500

Normas de competencia

1 Todo aspirante al título de capitán o primer oficial de puente de buques de arqueo bruto igual o superior a 500 habrá de demostrar su capacidad para llevar a cabo a nivel de gestión las tareas, cometidos y responsabilidades que se enumeran en la columna 1 del cuadro A-II/2.

2 Los conocimientos mínimos, comprensión y aptitud exigidos para la titulación se enumeran en la columna 2 del cuadro A-II/2. En ella se incluyen, amplían y profundizan las materias indicadas en la columna 2 del cuadro A-II/1 aplicables a los oficiales encargados de la guardia de navegación.

3 Teniendo presente que en última instancia el capitán ha de responder de la seguridad del buque y de los pasajeros, de la tripulación y de la carga, así como de la protección del medio marino contra la contaminación que pueda provocar el buque, y que el primer oficial de puente ha de estar en situación de asumir esa responsabilidad en cualquier momento, la evaluación en estas materias estará concebida con miras a verificar la capacidad de asimilar toda la información disponible que afecte a la seguridad del buque, los pasajeros, la tripulación y la carga, así como a la protección del medio marino.

4 El nivel de conocimientos de las materias enumeradas en la columna 2 del cuadro A-II/2 habrá de ser suficiente para que el aspirante pueda prestar servicios como capitán o primer oficial de puente.

5 El nivel de conocimientos teóricos, comprensión y aptitud estipulados en las distintas secciones de la columna 2 del cuadro A-II/2 podrá variar según que el título sea válido para buques de arqueo bruto igual o superior a 3000 o para buques cuyo arqueo esté comprendido entre 500 y 3000.

6 La formación y experiencia requeridas para alcanzar el nivel necesario de conocimientos teóricos, comprensión y aptitud tendrán en cuenta las prescripciones pertinentes de esta parte del Código, así como las orientaciones que figuran en la parte B.

7 Todo aspirante al título habrá de demostrar que ha alcanzado la competencia requerida, con arreglo a los métodos de demostración de la competencia y los criterios para evaluarla que figuran en las columnas 3 y 4 del cuadro A-II/2.

Viajes próximos a la costa

8 La Administración podrá expedir un título restringido para el servicio en buques que realicen exclusivamente viajes próximos a la costa y, a tal efecto, podrá excluir las materias que no sean aplicables en las aguas o buques en cuestión, teniendo presente la seguridad de todos los buques que operen en las mismas aguas.

Cuadro A-II/2

Especificación de las normas mínimas de competencia aplicables a los capitanes y primeros oficiales de puente de buques de arqueo bruto igual o superior a 500

Columna 1 COMPETENCIA	Columna 2 CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	Columna 3 MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	Columna 4 CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Planificar una travesía y dirigir la navegación	<p>Planificación de la travesía y navegación, dadas todas las condiciones, siguiendo métodos generalmente aceptados de trazado de derrotales en alta mar que tengan en cuenta, por ejemplo:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 las aguas restringidas .2 las condiciones meteorológicas .3 los hielos .4 la visibilidad reducida .5 los dispositivos de separación del tráfico .6 las zonas con efectos acusados de mareas 	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 experiencia aprobada en el empleo .2 formación aprobada con simulador, si procede .3 formación aprobada con equipo de laboratorio <p>utilizando: catálogos de cartas, cartas y publicaciones náuticas y, características del buque</p>	<p>Se enumeran y son apropiadas para la realización sin riesgos de la travesía, el equipo, cartas y publicaciones náuticas necesarias para la misma</p> <p>La selección de la derrota trazada se basa en hechos y datos estadísticos procedentes de las oportunas fuentes y publicaciones</p> <p>Los cálculos de situaciones, rumbos, distancias y tiempo son correctos y cumplen las normas de precisión aceptadas para el equipo náutico</p> <p>Se identifican correctamente todos los posibles riesgos para la navegación</p>

Cuadro A-II/2
Pág. 1/20

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Planificar una travesía y dirigir la navegación (continuación)	<p>Derrotas ajustadas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo</p> <p>Notificaciones acordes con las Directrices y criterios relativos a los sistemas de notificación para buques</p>		
Determinar por cualquier medio la situación y la exactitud del punto resultante	<p>Determinación de la situación, en cualquier circunstancia:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 mediante observaciones astronómicas .2 mediante observaciones terrestres, acompañadas de la aptitud para hacer uso de las cartas apropiadas, los avisos a los navegantes y otras publicaciones que permitan comprobar la exactitud de la situación obtenida 	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 experiencia aprobada en el empleo .2 formación aprobada con simulador, si procede 	<p>El método primordial elegido para determinar la situación del buque es el más apropiado en las circunstancias y condiciones reinantes</p> <p>El punto calculado por observaciones astronómicas se encuentra dentro de márgenes de precisión reconocidos como aceptables</p>

Cuadro A-II/2
Pág. 2/20

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
<p>Determinar la situación y la exactitud del punto resultante por cualquier medio (continuación)</p>	<p>3 utilizando modernas ayudas electrónicas a la navegación, con conocimiento específico de sus principios de funcionamiento, limitaciones, fuentes de errores y detección de deficiencias en la presentación de información, y métodos de corrección para determinar con exactitud la situación</p>	<p>3 formación aprobada con equipo de laboratorio</p> <p>Utilizando:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 cartas, almanaque náutico, cartas de arrumbamiento, cronómetro, sextante y calculadora .2 cartas, publicaciones e instrumentos náuticos (espejo azimutal, sextante, corredera, equipo de sonda, compás) y los manuales de instrucciones de los fabricantes .3 radar, Decca, Loran, sistemas de navegación por satélite y las pertinentes cartas y publicaciones náuticas 	<p>El punto calculado por observaciones terrestres se encuentra dentro de márgenes de precisión reconocidos como aceptables</p> <p>La exactitud del punto resultante se evalúa debidamente</p> <p>El punto calculado utilizando ayudas náuticas electrónicas se encuentra dentro de los márgenes de precisión de los sistemas en uso. Se indican los posibles errores en cuanto a la exactitud de la situación resultante y se aplican debidamente los métodos para reducir al mínimo los efectos de los errores de sistema en la situación resultante</p>

Cuadro A-II/2
Pág. 3/20

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Determinar y compensar los errores del compás	<p>Aptitud para tener en cuenta los errores de los compases magnéticos y giroscópicos</p> <p>Conocimiento de los principios de los compases magnéticos y giroscópicos</p> <p>Comprensión de los sistemas comprobados por el giroscopio principal, y conocimiento del funcionamiento y cuidados de los principales tipos de compases giroscópicos</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. experiencia aprobada en el empleo 2. formación aprobada con simulador, si procede 3. formación aprobada con equipo de laboratorio <p>utilizando: observaciones astronómicas, marcas terrestres y la comparación entre el compás magnético y el girocompás</p>	<p>El método y la frecuencia de las comprobaciones para detectar errores del compás magnético y del girocompás garantizan la exactitud de la información</p>

Cuadro A-II/2
Pág. 4/20

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Coordinar operaciones de búsqueda y salvamento	Conocimiento profundo del Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (MERSAR) de la OMI y aptitud para aplicar sus procedimientos	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 experiencia aprobada en el empleo .2 formación aprobada con simulador, si procede .3 formación aprobada con equipo de laboratorio <p>utilizando: publicaciones pertinentes, cartas, datos meteorológicos, características de los buques de que se trate, equipo de radiocomunicaciones y otros medios de que se disponga, así como uno o más de los siguientes:</p>	<p>El plan de coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento está en consonancia con las directrices y normas internacionales</p> <p>En todas las fases de la operación de búsqueda y salvamento se establece la radiocomunicación y se siguen al efecto los procedimientos correctos</p>

Cuadro A-II/2
Pág. 5/20

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Coordinar operaciones de búsqueda y salvamento (continuación)		<ol style="list-style-type: none"> .1 un curso aprobado de formación en búsqueda y salvamento (SAR) .2 formación aprobada con simulador, si procede .3 formación aprobada con equipo de laboratorio 	
Establecer los sistemas y procedimientos del servicio de guardia	<p>Conocimiento profundo del contenido, aplicación y finalidad del Reglamento internacional para prevenir los abordajes</p> <p>Conocimiento profundo del contenido, aplicación y finalidad de los Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de navegación. Procedimientos eficaces de trabajo de equipo en el puente</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 experiencia aprobada en el empleo .2 formación aprobada con simulador, si procede 	<p>Los sistemas y procedimientos de guardia se establecen y mantienen de conformidad con las reglamentaciones y directrices internacionales, a fin de garantizar la seguridad de la navegación y la protección del medio marino, la seguridad del buque y de las personas a bordo</p>

Cuadro A-II/2
Pág. 6/20

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
<p>Mantener la seguridad de la navegación utilizando el radar, la APRA y los modernos sistemas de navegación para facilitar la toma de decisiones</p> <p>Nota: No se requiere la formación y evaluación sobre el uso de la APRA en el caso de los que prestan sus servicios exclusivamente en buques que no están provistos de tal ayuda. Esta limitación se indicará en el refrendo que se expida al interesado.</p>	<p>Valoración de los errores del sistema y profunda comprensión de los aspectos operacionales de los modernos sistemas de navegación, incluidos el radar y la APRA</p> <p>Técnicas de pilotaje sin visibilidad</p> <p>Evaluación de los datos náuticos obtenidos de otras fuentes, incluidos el radar y la APRA, a fin de adoptar y aplicar decisiones que permitan evitar el abordaje y dirigir la navegación segura del buque</p> <p>La interrelación y el uso óptimo de todos los datos náuticos disponibles para dirigir la navegación</p>	<p>Evaluación de los resultados de la formación aprobada con simulador de radar y APRA</p>	<p>La información obtenida del radar y APRA se interpreta y analiza correctamente, teniendo en cuenta las limitaciones del instrumental y las circunstancias y condiciones reinantes</p> <p>Las medidas tomadas para evitar una situación de aproximación excesiva o abordaje de otro buque están en consonancia con el Reglamento internacional para prevenir los abordajes</p>
<p>Pronosticar las condiciones meteorológicas y oceanográficas</p>	<p>Aptitud para entender e interpretar una carta sinóptica y para pronosticar el tiempo de una zona, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas locales y la información recibida por medio del facsímil meteorológico</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>.1 experiencia aprobada en el empleo</p>	<p>Las condiciones meteorológicas pronosticadas para un determinado periodo de tiempo se basan en toda la información disponible</p>

Cuadro A-II/2
Pág. 7/20

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Pronosticar las condiciones meteorológicas y oceanográficas (continuación)	<p>Conocimiento de las características de los diversos sistemas meteorológicos, incluidas las tormentas ciclónicas tropicales, y el modo de evitar el vórtice del ciclón y los cuadrantes peligrosos</p> <p>Conocimiento de los sistemas de corrientes oceánicas</p> <p>Aptitud para calcular los estados de las mareas</p> <p>Utilización de todas las publicaciones náuticas pertinentes sobre mareas y corrientes</p>	<p>2. formación aprobada con equipo de laboratorio</p>	<p>Las medidas tomadas para mantener la seguridad de la navegación reducen al mínimo todo riesgo para la seguridad del buque</p> <p>Las medidas propuestas se basan en datos estadísticos y en observaciones de las condiciones meteorológicas</p>
Medidas que procede adoptar en caso de emergencia de la navegación	<p>Precauciones al hacer varar a un buque</p> <p>Actuación en caso de varada inminente y después de la varada</p> <p>Puesta a flote de un buque varado, con y sin ayuda</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados de la instrucción práctica, experiencia en el empleo y ejercicios prácticos periódicos sobre los procedimientos de emergencia</p>	<p>Se identifican con prontitud el tipo y escala de la emergencia, y las decisiones y medidas que se adoptan reducen al mínimo los efectos de cualquier fallo en el funcionamiento de los sistemas del buque</p>

Cuadro A-II/2
Pág. 8/20

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Medidas que procede adoptar en caso de emergencia de la navegación (continuación)	<p>Actuación en caso de abordaje inminente y después del abordaje, o en caso de pérdida de integridad del casco por alguna razón</p> <p>Evaluación de la contención de averías</p> <p>Gobierno en emergencias</p> <p>Procedimientos y medios para el remolque en caso de emergencia</p>		<p>Las comunicaciones son eficaces y se ajustan a los procedimientos establecidos</p> <p>Las decisiones y medidas adoptadas ofrecen el máximo grado de seguridad para las personas a bordo</p>
Maniobrar y gobernar el buque en todas las condiciones	<p>Operaciones de maniobra y gobierno del buque en todas las condiciones, con inclusión de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. maniobras al aproximarse a la estación del práctico, al embarcar y desembarcar prácticos, teniendo en cuenta el estado del tiempo, la marea, la arrancada adelante y las distancias de parada 	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. experiencia aprobada en el empleo 2. formación aprobada con simulador, si procede 	<p>Todas las decisiones en cuanto a ataque y desataque se basan en la adecuada evaluación de las características de maniobra y máquinas del buque, así como de las fuerzas que cabe prever durante el atraque o cuando ya se está atracado al costado o sobre el ancla</p>

Cuadro A-II/2
Pág. 9/20

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Maniobrar y gobernar el buque en todas las condiciones (continuación)	<p>.2. gobierno del buque en ríos, estuarios y aguas restringidas, teniendo en cuenta los efectos de las corrientes, el viento y las aguas restringidas en la respuesta del timón</p> <p>.3. aplicación de técnicas de velocidad angular constante</p> <p>.4. maniobras en aguas poco profundas, teniendo en cuenta la reducción de la sonda bajo la quilla por los efectos de empopamiento, balance y cabecco</p> <p>.5. interacción entre buques que se cruzan o se adelantan y entre el buque propio y las márgenes cercanas (efecto de canal)</p> <p>.6. atraque y desatraque en diversas condiciones de viento, marea y corriente, con y sin remolcadores</p> <p>.7. interacción entre el buque y el remolcador</p>	<p>.3. experiencia aprobada con modelo de buque a escala y tripulado, si procede</p>	<p>En navegación, se hace una evaluación completa de los posibles efectos de las aguas poco profundas y de las aguas restringidas, los hielos, las márgenes, las condiciones de marea, las olas de proa y popa de los buques que cruzan o se adelantan y las del buque propio, de manera tal que el buque maniobre sin riesgos en las diversas condiciones de carga y meteorológicas</p>

Cuadro A-II/2
Pág. 10/20

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Maniobrar y gobernar el buque en todas las condiciones (continuación)	<p>.8 empleo de sistemas de propulsión y de maniobra</p> <p>.9 elección de fondeadero; fondeo con una o dos anclas en fondeaderos restringidos y factores que intervienen en la determinación de la longitud de la cadena del ancla que se vaya a utilizar</p> <p>.10 garreo; modo de desenredar anclas encepadas</p> <p>.11 entrada en dique seco, con y sin avería</p> <p>.12 manejo y gobierno del buque en temporal, con aptitud para prestar auxilio a un buque o aeronave en peligro, realizar operaciones de remolque, maniobrar un buque de difícil manejo de modo que no quede al través, disminuir el abatimiento y hacer buen uso del combustible</p>		

Cuadro A-II/2
Pág. 11/20

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Maniobrar y gobernar el buque en todas las condiciones (continuación)	<p>.13 precauciones en la maniobra de arriado de botes de rescate o embarcaciones de supervivencia con mal tiempo</p> <p>.14 métodos para embarcar a supervivientes que se encuentren en botes de rescate y embarcaciones de supervivencia</p> <p>.15 aptitud para determinar las maniobras y las características de las máquinas propulsoras de los principales tipos de buques, especialmente en cuanto a distancia de parada y los círculos de giro con diversos calados y a velocidades distintas</p> <p>.16 importancia de navegar a velocidad reducida para evitar los daños que puedan causar la ola de proa y de popa del buque propio</p>		

Cuadro A-II/2
Pág. 12/20

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Maniobrar y gobernar el buque en todas las condiciones (continuación)	<p>.17 medidas prácticas que procede tomar cuando se navega entre hielos o a proximidad en condiciones de acumulación de hielo a bordo</p> <p>.18 empleo de los dispositivos de separación del tráfico, realización de maniobras en los mismos y en sus cercanías, así como en las zonas abarcadas por los servicios de tráfico marítimo (STM)</p>		
Utilizar los telemandos de las instalaciones de propulsión y de los sistemas y servicios de maquinaria	<p>Principios de funcionamiento de las máquinas marinas</p> <p>Maquinaria auxiliar de los buques</p> <p>Conocimiento general de la terminología referente a la maquinaria naval</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 experiencia aprobada en el empleo .2 formación aprobada con simulador, si procede 	<p>Las instalaciones, la maquinaria auxiliar y el equipo se hacen funcionar en todo momento con arreglo a las especificaciones técnicas y dentro de los límites de seguridad</p>

Cuadro A-II/2
Pág. 13/20

Función: Manipulación y estiba de la carga, a nivel de gestión

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Planificar y garantizar el embarco, estiba y sujeción de la carga, y su cuidado durante la travesía y el desembarco	<p>Conocimiento de los reglamentos, códigos y normas internacionales pertinentes sobre el manejo, estiba, sujeción y transporte seguros de la carga, y aptitud para aplicarlos</p> <p>Conocimiento del efecto de la cargas y de las operaciones de carga sobre el asiento y la estabilidad</p> <p>Utilización de los diagramas de estabilidad y esfuerzos, y el equipo de cálculo de esfuerzos, incluido el de tratamiento automático de datos, y cómo cargar y lastrar el buque para mantener dentro de límites aceptables los esfuerzos impuestos al casco</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. experiencia aprobada en el empleo 2. formación aprobada con simulador, si procede <p>utilizando: tabillas de estabilidad, asiento y esfuerzos, diagramas y equipo de cálculo de esfuerzos</p>	<p>La frecuencia e intensidad con que se vigila el estado de la carga están en consonancia con la naturaleza de ésta y las condiciones reinantes</p> <p>Se detecta con prontitud toda variación inadmisible o imprevista del estado o características especificadas de la carga y se toman de inmediato las oportunas medidas correctivas para salvaguardar la seguridad del buque y de las personas a bordo</p> <p>Las operaciones de carga se planifican y ejecutan con arreglo a los procedimientos establecidos y a las prescripciones legislativas</p> <p>La estiba y sujeción son tales que garantizan que las condiciones de estabilidad y de esfuerzos se mantengan dentro de límites de seguridad en todo momento durante la travesía</p>

Cuadro A-IV/2

Pág. 14/20

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Planificar y garantizar el embarco, estiba y sujeción de la carga, y su cuidado durante la travesía y el desembarco (continuación)	Estiba y sujeción de la carga a bordo del buque; equipo de manipulación y sujeción de la carga, y de trinca Operaciones de carga y descarga, con especial referencia al transporte de cargas definidas en el Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga Conocimiento general de los buques tanque y sus operaciones		
Transporte de cargas peligrosas	Reglamentaciones y recomendaciones, normas y códigos internacionales sobre el transporte de cargas peligrosas, incluidos el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) y el Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel Transporte de cargas peligrosas, potencialmente peligrosas y perjudiciales; precauciones necesarias durante las operaciones de carga y descarga, y cuidados durante el viaje	Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: .1 experiencia aprobada en el empleo .2 formación aprobada con simulador, si procede .3 formación de especialista aprobada	La distribución de la carga se planifica sobre la base de información fiable, y en consonancia con las pautas establecidas y con las prescripciones legislativas La información sobre riesgos, peligros y prescripciones especiales se registra en un formato que permite su fácil consulta el producirse un suceso

Cuadro A-II/2
Pág. 15/20

Función: Control del funcionamiento del buque y cuidado de las personas a bordo, a nivel de gestión

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y AFITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Controlar el asiento, la estabilidad y los esfuerzos	<p>Comprensión de los principios fundamentales de la construcción naval y de las teorías y factores que afectan al asiento y a la estabilidad del buque, y medidas necesarias para mantener éstos</p> <p>Conocimiento de los efectos de una avería, seguida de inundación de un compartimiento, en el asiento y en la estabilidad del buque; medidas necesarias para contrarrestar tales efectos</p> <p>Conocimiento de las recomendaciones de la OMI sobre estabilidad del buque</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. experiencia aprobada en el empleo 2. experiencia aprobada en buque escuela 3. formación aprobada con simulador, si procede 	Las condiciones de estabilidad y esfuerzos se mantienen en todo momento dentro de límites seguros
Vigilar y controlar el cumplimiento de las prescripciones legislativas y de las medidas para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino	<p>Conocimiento del derecho marítimo internacional recogido en acuerdos y convenios internacionales</p> <p>Se tendrán en cuenta de modo particular las siguientes materias:</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. experiencia aprobada en el empleo 2. experiencia aprobada en buque escuela 3. formación aprobada con simulador, si procede 	<p>Los procedimientos de vigilancia de las operaciones y del mantenimiento cumplen las prescripciones legislativas</p> <p>Su posible incumplimiento se detecta cabalmente y con prontitud</p>

Cuadro A-IV/2
Pág. 16/20

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
<p>Vigilar y controlar el cumplimiento de las prescripciones legislativas y de las medidas para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino (continuación)</p>	<p>.1 certificados y demás documentos que hay que llevar a bordo con arreglo a los convenios internacionales, modos de obtenerlos y periodos de validez</p> <p>.2 obligaciones nacidas de las pertinentes prescripciones del Convenio internacional sobre líneas de carga</p> <p>.3 obligaciones nacidas de las pertinentes prescripciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar</p> <p>.4 obligaciones nacidas del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques</p> <p>.5 declaraciones marítimas de sanidad; prescripciones del Reglamento Sanitario Internacional</p>		<p>La renovación y prórroga previstas de los certificados garantizan que siguen siendo válidos los diversos elementos y el equipo objeto de inspección</p>

Cuadro A-II/2
Pág. 17/20

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Vigilar y controlar el cumplimiento de las prescripciones legislativas y de las medidas para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino (continuación)	<p>.6 obligaciones nacidas de otros instrumentos internacionales que afecten a la seguridad del buque, el pasaje, la tripulación y la carga</p> <p>.7 métodos y dispositivos para prevenir la contaminación del medio marino por los buques</p> <p>.8 disposiciones legislativas de carácter nacional para implantar los acuerdos y convenios internacionales</p>		
Mantener la seguridad y protección del buque, de la tripulación y los pasajeros, así como el buen estado de funcionamiento de los sistemas de salvamento, de lucha contra incendios y demás sistemas de seguridad	<p>Profundo conocimiento de las reglas sobre los dispositivos de salvamento (Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar)</p> <p>Organización de ejercicios de lucha contra incendios y de abandono del buque</p>	Examen y evaluación de los resultados de la instrucción práctica, la formación y experiencia en el empleo	Los procedimientos de vigilancia de los sistemas de detección de incendios y seguridad garantizan que toda situación de alarma se detecta con prontitud y que se reaccionará ante ella siguiendo los procedimientos establecidos para casos de emergencia

Cuadro A-II/2
Pág. 18/20

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
<p>Mantener la seguridad y protección del buque, de la tripulación y los pasajeros, así como el buen estado de funcionamiento de los sistemas de salvamento, de lucha contra incendios y demás sistemas de seguridad (continuación)</p>	<p>Mantenimiento de las condiciones operacionales de los sistemas de salvamento, de lucha contra incendios y demás sistemas de seguridad</p> <p>Medidas que se adoptarán para la protección y salvaguardia de todas las personas a bordo en una emergencia</p> <p>Medidas destinadas a limitar los daños y salvar al buque tras producirse un incendio, explosión, varada o abordaje</p>		
<p>Elaborar planes para contingencias de control de averías y actuar eficazmente en tales situaciones</p>	<p>Preparación de planes para contingencias</p> <p>Construcción del buque y control de averías</p> <p>Métodos y dispositivos de prevención, detección y extinción de incendios</p> <p>Funciones y utilización de los dispositivos de salvamento</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados de la formación y experiencia en el empleo</p>	<p>Los procedimientos de emergencia se ajustan a los planes establecidos al efecto</p>
<p>Organizar y dirigir la tripulación</p>	<p>Conocimientos de la gestión, organización y formación del personal a bordo de los buques</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados de la formación y experiencia en el empleo</p>	<p>Se asignan cometidos a los tripulantes y se les hace saber cuáles son las normas de trabajo o conducta cuyo debido cumplimiento se espera de ellos en cada caso</p>

Cuadro A-II/2
Pág. 19/20

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Organizar y dirigir la tripulación (continuación)	Conocimiento de los convenios marítimos internacionales y recomendaciones pertinentes, así como de la legislación nacional		Los objetivos y actividades de formación se basan en una evaluación tanto de la competencia y capacidad existentes como de las exigencias operativas
Organizar y administrar los cuidados médicos a bordo	<p>Conocimiento cabal del contenido y de la manera de utilizar las siguientes publicaciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Guía médica internacional de a bordo, u otras publicaciones nacionales análogas 2. sección de cuidados médicos del Código internacional de señales 3. Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas 	Examen y evaluación de los resultados de la formación aprobada	Las medidas adoptadas y los procedimientos observados son correctos y aprovechan al máximo el asesoramiento disponible.

Cuadro A-II/2
Pág. 20/20

Sección A-II/3

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación y los capitanes de buques de arqueo bruto inferior a 500 dedicados a viajes próximos a la costa

Oficial encargado de la guardia de navegación

Normas de competencia

- 1 Todo aspirante al título deberá:
 - .1 demostrar competencia para llevar a cabo, a nivel operacional, las tareas, cometidos y responsabilidades que se enumeran en la columna 1 del cuadro A-II/3;
 - .2 como mínimo, estar en posesión de un título adecuado para ocuparse de las radiocomunicaciones en ondas métricas de conformidad con lo prescrito en el Reglamento de Radiocomunicaciones; y
 - .3 si se le designa como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro, estar en posesión de un título idóneo, expedido o reconocido con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento de Radiocomunicaciones.
- 2 Los conocimientos mínimos, comprensión y aptitud requeridos para la titulación figuran en la columna 2 del cuadro A-II/3.
- 3 El nivel de conocimientos sobre las materias indicadas en la columna 2 del cuadro A-II/3 habrá de ser suficiente para que el aspirante pueda prestar servicio como oficial encargado de la guardia de navegación.
- 4 La formación y experiencia para alcanzar el nivel necesario de conocimientos teóricos, comprensión y aptitud se basarán también en la sección A-VIII/1, parte 3-1 -Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de navegación-, habida cuenta tanto de las prescripciones pertinentes de esta parte del Código como de la orientación facilitada en la parte B.
- 5 Todo aspirante a un título habrá de demostrar que ha alcanzado la competencia requerida, con arreglo a los métodos de demostración de la competencia y los criterios para evaluarla que figuran en las columnas 3 y 4 del cuadro A-II/3.

Formación especial

- 6 Todo aspirante al título de oficial encargado de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto inferior a 500 dedicados a viajes próximos a la costa, que, conforme a lo dispuesto en el párrafo 4.2.1 de la regla II/3, habrá recibido formación especial, deberá además seguir un programa aprobado de formación a bordo que:
 - .1 garantice que durante el periodo de embarco prescrito el aspirante adquiere una formación práctica y sistemática, así como la experiencia necesaria en el desempeño de las tareas, funciones y responsabilidades propias de un oficial encargado de la guardia de navegación, habida cuenta de la orientación facilitada en la sección B-II/1 del Código;
 - .2 sea objeto de minuciosa supervisión y seguimiento por oficiales competentes a bordo de los buques en que se efectúe el periodo de embarco; y

- .3 se haga debidamente constar en un registro de formación o en un documento similar.

Capitán

7 Todo aspirante al título de capitán de buques de arqueo bruto inferior a 500 dedicados a viajes próximos a la costa habrá de satisfacer los requisitos aplicables a los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación y, además, demostrar los conocimientos y aptitudes necesarios para desempeñar las funciones de capitán.

Cuadro A-II/3

Especificación de las normas mínimas de competencia aplicables a oficiales encargados de la guardia de navegación y los capitanes de buques de arqueo bruto inferior a 500 que realizan viajes próximos a la costa

Función: Navegación, a nivel operacional

Columna 1 COMPETENCIA	Columna 2 CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y AFITUD	Columna 3 MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	Columna 4 CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Planificar y dirigir una travesía costera y determinar la situación	<p>Navegación</p> <p>Aptitud para determinar la situación del buque utilizando:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 marcas terrestres .2 ayudas a la navegación, incluidos faros, balizas y boyas .3 navegación de estima, teniendo en cuenta los vientos, mareas, corrientes y la velocidad estimada 	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 experiencia aprobada en el empleo .2 experiencia aprobada en buque escuela .3 formación aprobada con simulador, si procede 	<p>La información obtenida de las cartas y publicaciones náuticas es pertinente, y se interpreta y utiliza correctamente</p> <p>El método primordial elegido para determinar la situación del buque es el más apropiado en las circunstancias y condiciones reinantes</p> <p>La situación se determina con márgenes de error aceptables debidos al instrumental o a los sistemas</p>

Cuadro A-II/3
Pág. 1/13

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Planificar y dirigir una travesía costera y determinar la situación (continuación)	<p>Conocimiento cabal de cartas y publicaciones náuticas tales como derroteros, tablas de mareas, avisos a los navegantes, radioavisos náuticos e información sobre organización del tráfico marítimo, y aptitud para servirse de todo ello.</p> <p>Informar de conformidad con las Directrices y criterios relativos a los sistemas de notificación para buques</p> <p>Nota: Exigido únicamente para el título de capitán</p> <p>Ayudas náuticas y equipo de navegación</p> <p>Aptitud para manejar con seguridad y determinar la situación del buque utilizando todas las ayudas náuticas y el equipo que suele ir instalado a bordo de estos buques</p>	<p>4 formación aprobada con equipo de laboratorio</p> <p>utilizando: catálogos de cartas, cartas, publicaciones náuticas, radioavisos náuticos, sextante, espejo azimutal, equipo de navegación electrónica, ecosonda, compás</p> <p>Evaluación de los resultados de la formación aprobada de navegación por radar y simulador APRA</p>	<p>Se comprueba con la debida periodicidad la fiabilidad de los datos obtenidos por el método primordial de determinación de la situación</p> <p>Son exactos los cálculos y mediciones de la información náutica</p> <p>Las cartas y publicaciones elegidas son las de mayor escala para la zona en que se navega, y se corrigen con arreglo a la información más reciente de que se disponga</p> <p>Las comprobaciones y ensayos del funcionamiento de los sistemas de navegación se ajustan a las recomendaciones del fabricante, a las buenas prácticas marneras y a las resoluciones de la OMI sobre normas de funcionamiento del equipo náutico</p>

Cuadro A-II/3
Pág. 2/13

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Planificar y dirigir una travesía costera y determinar la situación (continuación)	<p>Compases</p> <p>Conocimiento de los errores y correcciones de los compases magnéticos</p> <p>Aptitud para determinar los errores del compás empleando medios terrestres y para tener en cuenta tales errores</p>		<p>La interpretación y el análisis de la información obtenida con el radar se ajustan a prácticas de navegación aceptadas y tienen en cuenta las limitaciones y niveles de precisión de dicho equipo</p> <p>Los errores de los compases magnéticos se determinan y aplican correctamente a los rumbos y marcaciones</p>

Cuadro A-II/3
Pág. 3/13

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
<p>Planificar y dirigir una travesía costera y determinar la situación (continuación)</p>	<p>Piloto automático</p> <p>Conocimiento de los sistemas y procedimientos de pilotaje automático; paso del control automático al manual, y viceversa; ajuste de los mandos para lograr un rendimiento óptimo.</p> <p>Meteorología</p> <p>Aptitud para interpretar la información obtenida con los instrumentos meteorológicos de a bordo</p> <p>Conocimiento de las características de los diversos sistemas meteorológicos, procedimiento de notificación y sistemas de registro</p> <p>Aptitud para aplicar la información meteorológica disponible</p>		<p>La elección de la modalidad de gobierno del buque es la más adecuada para las maniobras previstas, habida cuenta del tiempo, el estado de la mar y las condiciones del tráfico</p> <p>Las mediciones y observaciones de las condiciones del tiempo son exactas y apropiadas para la travesía</p> <p>La información meteorológica se evalúa y aplica para mantener la seguridad de la travesía</p>

Cuadro A-II/3
Pág. 4/13

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Realizar una guardia de navegación segura	<p>Servicio de guardia</p> <p>Buen conocimiento del contenido, la aplicación y finalidad del Reglamento internacional para prevenir los abordajes</p> <p>Conocimiento de los Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de navegación</p> <p>Utilización de derrotas ajustadas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. experiencia aprobada en el empleo 2. experiencia aprobada en buque escuela 3. formación aprobada con simulador, si procede 4. formación aprobada con equipo de laboratorio 	<p>La realización, entrega y relevo de la guardia se ajustan a los principios y procedimientos aprobados</p> <p>Se mantiene en todo momento un servicio de vigia adecuado, que se ajusta a los principios y procedimientos aprobados</p> <p>Las marcas y señales luminosas y acústicas se ajustan a las prescripciones del Reglamento internacional para prevenir los abordajes y se reconocen correctamente</p> <p>La frecuencia y el grado de vigilancia del tráfico, del buque y del medio ambiente se ajustan a los principios y procedimientos aprobados</p>

Cuadro A-II/3
Pág. 5/13

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Realizar una guardia de navegación segura (continuación)			<p>Las medidas adoptadas para evitar un acercamiento excesivo o un abordaje se ajustan a lo dispuesto en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes</p> <p>Las decisiones de cambio de rumbo, velocidad, o arribos, son oportunas y están en consonancia con las prácticas náuticas establecidas</p> <p>Se lleva el debido registro de las actividades relativas a la navegación del buque y de su evolución</p> <p>La responsabilidad de la navegación segura del buque está claramente definida en todo momento, incluso cuando el capitán se halla presente en el puente o después de tomar práctico</p>
Medidas en caso de emergencia	<p>Procedimientos de emergencia</p> <p>1. precauciones para la protección y seguridad de los pasajeros en situaciones de emergencia</p>	Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:	Se averiguan con prontitud el tipo y escala de la emergencia

Cuadro A-II/3
Pág. 6/13

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Medidas en caso de emergencia (continuación)	<p>.2 evaluación inicial y control de averías</p> <p>.3 medidas que se han de adoptar después de abordaje</p> <p>.4 medidas que se han de adoptar después de varada</p> <p>Además, habrá que añadir a los temas para la obtención de título de capitán lo siguiente:</p> <p>.1 gobierno del buque en casos de emergencia</p> <p>.2 sistemas para remolcar y para que el buque sea remolcado</p> <p>.3 salvamento de supervivientes en el mar</p> <p>.4 asistencia a un buque en peligro</p> <p>.5 valoración de las medidas a adoptar ante emergencias portuarias</p>	<p>.1 experiencia aprobada en el empleo</p> <p>.2 experiencia aprobada en buque escuela</p> <p>.3 formación aprobada con simulador, si procede</p> <p>.4 ejercicios prácticos</p>	<p>Las medidas iniciales y, en su caso, la maniobra del buque corresponden a los planes de emergencia y son apropiados para la urgencia de la situación y la índole de la emergencia.</p>

Cuadro A-IV/3
Pág. 7/13

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
<p>Respuesta a señales de socorro en la mar</p>	<p>Búsqueda y salvamento Conocimiento del Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (MEKRSAR) de la OMI</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados de la instrucción práctica o formación aprobada con simulador, si procede</p>	<p>Se reconoce inmediatamente la señal de socorro o emergencia</p> <p>Se ejecutan y cumplen los planes para contingencias y las instrucciones de los reglamentos</p>
<p>Maniobrar el buque y hacer funcionar la maquinaria propulsora de los buques pequeños</p>	<p>Maniobra y gobierno del buque Conocimiento de los factores que intervienen en la maniobra y gobierno del buque Funcionamiento de las máquinas principales y auxiliares de los buques pequeños Procedimientos correctos de fondeo y amarre</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 experiencia aprobada en el empleo .2 experiencia aprobada en buque escuela .3 formación aprobada con simulador, si procede 	<p>En las maniobras normales no se exceden los límites de seguridad operativa de los sistemas de propulsión, gobierno y suministro de energía</p> <p>Los ajustes del rumbo y velocidad del buque mantienen la seguridad de la navegación</p> <p>Las instalaciones, la maquinaria auxiliar y el equipo se hacen funcionar con arreglo a las especificaciones técnicas y ajustándose en todo momento a los límites operacionales de seguridad</p>

Cuadro A-II/3
Pág. 8/13

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Vigilar el embarco, estiba, sujeción y desembarco de la carga, y mantener el debido cuidado durante la travesía	<p>Manipulación, estiba y sujeción de la carga</p> <p>Conocimiento de los procedimientos seguros de manipulación, estiba y sujeción de la carga -incluidas las cargas peligrosas, potencialmente peligrosas y perjudiciales- y su influencia en la seguridad de la vida humana y del buque</p> <p>Utilización del Código internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG)</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. experiencia aprobada en el empleo 2. experiencia aprobada en buque escuela 3. formación aprobada con simulador, si procede 	<p>Las operaciones de la carga se efectúan con arreglo al plano de estiba u otros documentos, y se siguen los reglamentos y reglas sobre seguridad, las instrucciones para el uso del equipo y las limitaciones de estiba a bordo</p> <p>La manipulación de cargas peligrosas, potencialmente peligrosas y perjudiciales se ajusta a los reglamentos internacionales, así como a normas reconocidas y a los y códigos de prácticas de seguridad</p>

Cuadro A-II/3
Pág. 9/13

Función: Control del funcionamiento del buque y cuidado de las personas a bordo, a nivel operacional			
COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y ACTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Asegurar el cumplimiento de las prescripciones sobre prevención de la contaminación	<p>Prevención de la contaminación del medio marino y procedimientos anticontaminación</p> <p>Conocimiento de las precauciones que deben tomarse para evitar la contaminación del medio marino, y los procedimientos anticontaminación.</p> <p>Procedimientos anticontaminación y todo el equipo conexo.</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>.1 experiencia aprobada en el empleo</p> <p>.2 experiencia aprobada en buque escuela</p>	<p>Se observan cabalmente los procedimientos de vigilancia de las operaciones de a bordo y el cumplimiento de las prescripciones del MARPOL</p>
Mantener la navegabilidad del buque	<p>Estabilidad del buque</p> <p>Conocimiento práctico y utilización de las tablas de estabilidad, asiento y esfuerzos, de los diagramas del cálculo de esfuerzos y del equipo correspondiente</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>.1 experiencia aprobada en el empleo</p> <p>.2 experiencia aprobada en buque escuela</p>	<p>Las condiciones de estabilidad se ajustan a los criterios de la OMI sobre estabilidad sin avería en las distintas condiciones de carga</p> <p>Las medidas para garantizar y mantener la estanquidad del buque se ajustan a prácticas aprobadas</p>

Cuadro A-II/3
Pág. 10/13

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Mantener la navegabilidad del buque (continuación)	<p>Comprensión de las medidas fundamentales que procede tomar en casos de pérdida parcial de la flotabilidad sin avería</p> <p>Comprensión de los aspectos fundamentales relativos a la estanquidad</p> <p>Construcción del buque</p> <p>Conocimiento general de los principales elementos estructurales del buque y nomenclatura correcta de las diversas partes</p>	<p>3 formación aprobada con simulador, si procede</p> <p>4 formación aprobada con equipo de laboratorio</p>	
Prevención, control y lucha contra incendios a bordo	<p>Prevención y dispositivos contra incendios</p> <p>Conocimientos sobre la prevención de incendios</p> <p>Aptitud para organizar ejercicios de lucha contra incendios</p> <p>Conocimiento de las diversas clases de incendios y sus características químicas</p>	Evaluación de los resultados de la formación y experiencia aprobadas que se indican en la sección A-VI/3	<p>Se averiguan con prontitud el tipo y escala del problema, y las medidas iniciales que se toman corresponden a los procedimientos y planes de emergencia del buque</p> <p>Los procedimientos de evacuación, parada de emergencia y aislamiento son apropiados para la índole de la emergencia, y se ponen en práctica con prontitud</p>

Cuadro A-II/3
Pág. 11/13

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Prevención, control y lucha contra incendios a bordo (continuación)	<p>Conocimiento de los sistemas de lucha contra incendios</p> <p>Medidas a adoptar en caso de incendio, incluidos los que afectan a los sistemas de hidrocarburos</p>		<p>El orden de prioridades, así como los niveles y periodicidad de rendición de informes y de la información al personal de a bordo, responden al tipo de emergencia y a la urgencia del problema</p>
Hacer funcionar los dispositivos de salvamento	<p>Salvamento</p> <p>Aptitud para organizar los ejercicios de abandono del buque y conocimientos del funcionamiento de las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate, sus dispositivos de arriada y su organización y equipamiento, incluidos los dispositivos radioeléctricos de salvamento, RLS por satélite, RESAR, trajes de inmersión y ayudas térmicas. Conocimiento de las técnicas de supervivencia en la mar</p>	<p>Evaluación de los resultados de la formación y experiencia aprobadas que se indican en la sección A-VII/2, párrafos 1 a 4</p>	<p>Las medidas para responder a la orden de abandono del buque y a las situaciones de supervivencia son adecuadas para las circunstancias y condiciones reinantes, y se ajustan a normas y prácticas de seguridad aprobadas</p>

Cuadro A-IV/3
Pág. 12/13

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Prestar primeros auxilios a bordo	<p>Asistencia médica</p> <p>Aplicación práctica de las guías médicas y los consejos médicos transmitidos por radio, y aptitud para actuar eficazmente siguiendo esa información en los casos de accidentes o de enfermedades que cabe prever a bordo</p>	Evaluación de los resultados de la formación aprobada que se indica en la sección A-VI/4, párrafos 1 a 3	Se determinan con prontitud la probable causa, naturaleza y gravedad de las lesiones o dolencias, y el tratamiento reduce de inmediato al mínimo el riesgo de perder la vida
Vigilar el cumplimiento de las prescripciones legislativas	Conocimiento práctico básico de los convenios pertinentes de la OMI relativos a la seguridad de la vida humana en el mar y a la protección del medio marino	Evaluación de los resultados de exámenes o de la formación aprobada	Se identifican correctamente las prescripciones legislativas relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino

Cuadro A-II/3
Pág. 13/13

Sección A-II/4**Requisitos mínimos aplicables a los marineros que formen parte de la guardia de navegación****Normas de competencia**

1 Todo marinero que haya de formar parte de una guardia de navegación en buques de navegación marítima de arqueo bruto igual o superior a 500 habrá de demostrar la competencia necesaria, como se especifica en la columna 1 del cuadro A-II/4, para desempeñar la función de navegación a nivel de apoyo.

2 Los conocimientos mínimos, comprensión y aptitud exigidos a los marineros que formen parte de una guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 500 se especifican en la columna 2 del cuadro A-II/4.

3 Todo aspirante a un título habrá de demostrar que ha alcanzado la competencia requerida, con arreglo a los métodos de demostración de la competencia y los criterios para evaluarla que figuran en las columnas 3 y 4 del cuadro A-II/4. La referencia a las "pruebas prácticas" de la columna 3 podrá incluir formación aprobada en tierra, con arreglo a la cual los estudiantes realizan pruebas prácticas.

4 En los casos en los que no haya cuadros de competencia correspondientes al nivel de apoyo en relación con determinadas funciones, recae en la Administración la responsabilidad de establecer los requisitos adecuados de formación, evaluación y titulación aplicables al personal asignado para desempeñar dichas funciones a nivel de apoyo.

Cuadro A-II/4

Especificación de las normas mínimas de competencia aplicables a los marineros que formen parte de la guardia de navegación

Función: Navegación, a nivel de apoyo

Columna 1 COMPETENCIA	Columna 2 CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	Columna 3 MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	Columna 4 CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Gobernar el buque y cumplir las órdenes dadas al timonel y también si se dan en inglés	Utilización del compás magnético y del girocompás Órdenes al timonel Paso del piloto automático al gobierno manual, y viceversa	Evaluación de los resultados de: .1 pruebas prácticas, o .2 experiencia aprobada en el empleo o en un buque escuela	Se mantiene con el timón un rumbo sostenido, dentro de límites admisibles, teniendo en cuenta la zona de navegación y el estado del mar. Los cambios de rumbo se efectúan sin brusquedad y manteniendo el control Las comunicaciones son claras y concisas en todo momento, y se acusa recibo de la órdenes según las buenas prácticas marinerías

Cuadro A-II/4
Pág. 1/3

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Realizar debidamente el servicio de vigía con la vista y el oído	Deberes del vigía, incluida la notificación de la demora aproximada, en grados o cuartas, de señales acústicas, luces u otros objetos	Evaluación de los resultados de: <ol style="list-style-type: none"> .1 pruebas prácticas, o .2 experiencia aprobada en el empleo o en un buque escuela 	Se detectan con prontitud las señales acústicas, luces u otros objetos, y se da parte al oficial de guardia, en grados o cuartas, de las correspondientes demoras aproximadas
Contribuir a la vigilancia y el control de una guardia segura	<p>Nomenclatura y definiciones de a bordo</p> <p>Utilización de los sistemas pertinentes de comunicaciones internas y de alarma</p> <p>Aptitud para comprender las órdenes y comunicar con el oficial de guardia sobre aspectos relativos a las tareas de la guardia</p> <p>Procedimientos de entrega, realización y relevo de guardias</p> <p>Información necesaria para realizar una guardia segura</p> <p>Procedimientos elementales de protección ambiental</p>	Evaluación de los resultados de la experiencia aprobada en el empleo o en un buque escuela	<p>Las comunicaciones son claras y concisas y, en el caso de que no hayan sido claramente entendidas la información o instrucciones sobre la guardia, se pide consejo o aclaración al oficial de guardia</p> <p>La entrega, realización y relevo de la guardia se ajustan a principios y procedimientos aceptados</p>

Cuadro A-II/4
Pág. 2/3

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Utilizar el equipo de emergencia y aplicar procedimientos de emergencia	<p>Conocimiento de sus deberes en caso de emergencia y de las señales de alarma</p> <p>Conocimiento de las señales pirotécnicas de socorro, RLS por satélite y RESAR</p> <p>Precauciones para evitar falsos alertas de socorro y medidas a tomar en caso de que se activen accidentalmente</p>	Evaluación de los resultados de demostraciones y de la experiencia aprobada en el empleo o en un buque escuela	<p>Las medidas iniciales al tener conocimiento de una situación de emergencia o anomalía se ajustan a prácticas y procedimientos establecidos</p> <p>Las comunicaciones son claras y concisas en todo momento, y se acusa recibo de las órdenes con arreglo a las buenas prácticas marítimas</p> <p>En todo momento se mantienen en buen estado los sistemas de alerta de socorro y emergencias</p>

Cuadro A-II/4
Pág. 3/3

CAPÍTULO III

NORMAS RELATIVAS A LA SECCIÓN DE MÁQUINAS

Sección A-III/1

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales de máquinas que hayan de encargarse de la guardia en cámaras de máquinas provistas de dotación y de los designados para prestar servicio en cámaras de máquinas sin dotación permanente

Formación

1 La educación y formación previstas en el párrafo 2.3 de la regla III/1 incluirán enseñanzas en mecánica y electricidad adecuadas para los cometidos del oficial de máquinas.

Formación a bordo

2 Todo aspirante al título de oficial encargado de la guardia en cámaras de máquinas provistas de dotación o designado para prestar servicio en una cámara de máquinas sin dotación permanente, a bordo de un buque cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 kW, deberá cumplir un programa de formación a bordo aprobado que:

- 1 garantice que durante el periodo de embarco exigido reciba formación práctica sistemática y adquiera experiencia en las tareas, cometidos y responsabilidades propias de un oficial encargado de la guardia de máquinas, habida cuenta de la orientación facilitada en la sección B-III/1 del presente Código;
- 2 sea objeto de supervisión y seguimiento por un oficial de máquinas competente y titulado, a bordo del buque en el que se realice el periodo de embarco aprobado; y
- 3 se haga debidamente constar en un registro de formación.

Normas de competencia

3 Todo aspirante al título de oficial encargado de la guardia en cámaras de máquinas provistas de dotación o designado para prestar servicio en una cámara de máquinas sin dotación permanente a bordo de un buque de navegación marítima cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 kW, deberá demostrar que posee la aptitud necesaria para desempeñar, a nivel operacional, las tareas, cometidos y responsabilidades que se enumeran en la columna 1 del cuadro A-III/1.

4 Los conocimientos mínimos, comprensión y aptitud requeridos para la titulación se especifican en la columna 2 del cuadro A-III/1.

5 El nivel de conocimientos de las materias que se enumeran en la columna 2 del cuadro A-III/1 habrá de ser suficiente para que los oficiales de máquinas desempeñen sus cometidos de guardia.

6 La formación y experiencia requeridas para alcanzar el nivel necesario de conocimientos teóricos, comprensión y aptitud estarán basadas en la sección A-VIII/2, parte 3-2 - Principios que procede observar en la realización de la guardia de máquinas- y tendrán en cuenta tanto los requisitos pertinentes de esta parte del Código como la orientación facilitada en la parte B.

7 Los aspirantes al título que vayan a prestar servicio en buques en los cuales las calderas de vapor no formen parte de la maquinaria, podrán omitir los requisitos pertinentes del cuadro A-III/1. El título que se otorgue conforme a este criterio no será válido para el servicio a bordo de buques en los que las calderas de vapor formen parte de la maquinaria, hasta tanto el oficial de máquinas alcance la norma de competencia en las materias omitidas del cuadro A-III/1. Toda limitación de esta índole deberá consignarse en el propio título y en el refrendo.

8 Todo aspirante al título deberá demostrar que cumple las normas de competencia exigidas con arreglo a los métodos de demostración de la competencia y los criterios para evaluarla que figuran en las columnas 3 y 4 del cuadro A-III/1.

Viajes próximos a la costa

9 Los requisitos de los párrafos 2.2 y 2.3 de la regla III/1 podrán variarse para los oficiales de máquinas que presten servicio a bordo de buques dedicados a realizar viajes próximos a la costa, cuya maquinaria propulsora tenga una potencia inferior a 3 000 kW, teniendo presente la seguridad de todos los buques que operen en dichas aguas. Cualquier limitación de esta índole se consignará en el título y en el refrendo.

Cuadro A-III/1

Especificación de las normas mínimas de competencia aplicables a los oficiales de máquinas que hayan de encargarse de la guardia en cámaras de máquinas provistas de dotación y de los designados para prestar servicio en cámaras de máquinas sin dotación permanente

Función: Maquinaria naval, a nivel operacional

Columna 1 COMPETENCIA	Columna 2 CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	Columna 3 MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	Columna 4 CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Utilizar las herramientas apropiadas para las operaciones de fabricación y reparación que suelen efectuarse a bordo del buque	<p>Características y limitaciones de los materiales utilizados para la construcción y reparación de buques y equipos</p> <p>Características y limitaciones del proceso utilizado para la fabricación y reparación</p> <p>Propiedades y parámetros relativos a la fabricación y reparación de los sistemas y componentes</p> <p>Aplicación de prácticas de trabajo seguras en el lugar de trabajo</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 formación aprobada de taller 2 experiencia aprobada y pruebas prácticas 	<p>Identificación de los parámetros importantes para la fabricación de componentes característicos relacionados con los buques</p> <p>La selección del material es adecuada</p> <p>La fabricación está en consonancia con las tolerancias designadas</p> <p>La utilización del equipo y de las herramientas es adecuada y segura</p>

Cuadro A-III/1
Pág. 1/12

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Utilizar las herramientas manuales y el equipo de medida para el desmantelado, mantenimiento, reparación y montaje de las instalaciones y el equipo de a bordo	<p>Características de proyecto y selección de materiales para la construcción de equipo</p> <p>Interpretación de los dibujos y manuales de maquinaria</p> <p>Características operacionales de los equipos y sistemas</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 formación aprobada de taller .2 experiencia aprobada y pruebas prácticas 	<p>Los procedimientos de seguridad que se siguen son adecuados</p> <p>La selección de herramientas y piezas de respeto es apropiada</p> <p>El desmantelado, la inspección, la reparación y el montaje del equipo están en consonancia con los manuales y las buenas prácticas marineras</p> <p>La puesta en servicio y la prueba de rendimiento están en consonancia con los manuales y las buenas prácticas marineras</p>

Cuadro A-III/1
Pág. 2/12

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Utilizar las herramientas manuales y el equipo de medida y prueba eléctrico y electrónico para la detección de averías y las operaciones de mantenimiento y reparación.	<p>Requisitos de seguridad para el trabajo en los sistemas eléctricos de a bordo</p> <p>Características operacionales y de construcción en los sistemas y equipos eléctricos CA y CC de a bordo</p> <p>Construcción y funcionamiento del equipo eléctrico de prueba y medida</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 formación aprobada de taller .2 experiencia aprobada y pruebas prácticas 	<p>La puesta en práctica de los procedimientos de seguridad es satisfactoria</p> <p>La selección y utilización del equipo de prueba es apropiada y la interpretación de los resultados es correcta</p> <p>La selección de procedimientos para las operaciones de reparación y mantenimiento está en consonancia con los manuales y las buenas prácticas marineras</p> <p>La puesta en servicio y la prueba de rendimiento de los equipos y sistemas después de efectuar reparaciones está en consonancia con los manuales y las buenas prácticas marineras</p>

Cuadro A-III/1
Pág. 3/12

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Realizar una guardia de máquinas segura	<p>Profundo conocimiento de los "Principios fundamentales que procede observar en la realización de guardias de máquinas", incluidos:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 los deberes relacionados con el relevo y la aceptación de la guardia .2 las tareas que se realizan durante la guardia .3 la anotación de datos en el diario de máquinas y la comprensión de las lecturas tomadas .4 los deberes correspondientes a la entrega de la guardia 	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 experiencia aprobada en el empleo .2 experiencia aprobada en buque escuela .3 formación aprobada con simulador, si procede .4 formación aprobada con equipo de laboratorio 	<p>La realización, entrega y relevo de la guardia se ajustan a los principios y procedimientos aprobados</p> <p>La frecuencia y alcance de la vigilancia del equipo y de los sistemas de máquinas se ajustan a las recomendaciones del fabricante y a los principios y procedimientos aprobados, incluidos los "Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de máquinas"</p> <p>Se lleva un registro adecuado de la evolución y actividades relativas a los sistemas de máquinas del buque</p>

Cuadro A-II/1
Pág. 4/12

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y ACTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Realizar una guardia de máquinas segura (continuación)	<p>Procedimientos de seguridad y emergencia, paso del régimen de telemando/automático al de mando directo de todos los sistemas</p> <p>Las precauciones de seguridad que procede adoptar durante la guardia y las medidas a aplicar inmediatamente en caso de incendio o accidente, con particular referencia a los sistemas de combustible</p>		
Empleo del inglés escrito y hablado	Conocimiento suficiente del inglés de modo que el oficial pueda utilizar las publicaciones sobre maquinaria naval y desempeñar sus funciones al respecto	Examen y evaluación de los resultados de la instrucción práctica	<p>Se interpretan correctamente las publicaciones en lengua inglesa de interés para los cometidos del oficial de máquinas</p> <p>Las comunicaciones son claras y comprensibles</p>
Operar la maquinaria principal y auxiliar y los sistemas de control correspondientes	<p>Máquinas principal y auxiliares:</p> <p>.1 la preparación, previa al funcionamiento, de las máquinas principal y auxiliares</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>.1 experiencia aprobada en el empleo</p>	<p>Las operaciones se planifican y realizan conforme a reglas y procedimientos establecidos, de manera tal que se logre su seguridad y se evite la contaminación del medio marino</p>

Cuadro A-III/1
Pág. 5/12

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y ACTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Operar la maquinaria principal y auxiliar y los sistemas de control correspondientes (continuación)	<p>2. el funcionamiento de las calderas de vapor, incluidos los sistemas de combustión</p> <p>3. los métodos de comprobación del nivel de agua en las calderas de vapor, y medidas procedentes si dicho nivel es anormal</p> <p>4. la localización de fallos corrientes sufridos por máquinas e instalaciones en las cámaras de máquinas y de calderas, y medidas para evitar averías</p>	<p>2. experiencia aprobada en buque escuela</p> <p>3. formación aprobada con simulador, si procede</p> <p>4. formación aprobada con equipo de laboratorio</p>	<p>Se identifica con prontitud toda desviación de la norma</p> <p>El rendimiento de las instalaciones y sistemas de máquinas responde en todo momento a las necesidades así como a las órdenes del puente en cuanto a los cambios de velocidad y de rumbo</p> <p>Se averiguan con prontitud las causas de los defectos de funcionamiento de la maquinaria, y las medidas que se toman tienen por objeto garantizar la seguridad general del buque y de las instalaciones, habida cuenta de las circunstancias y condiciones reinantes</p>
Operar los sistemas de bombeo y de control correspondientes	<p>Sistemas de bombeo:</p> <p>1. las operaciones habituales de bombeo</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>1. experiencia aprobada en el empleo</p>	<p>Las operaciones se planifican y realizan conforme a reglas y procedimientos establecidos, de manera tal que se logre su seguridad y se evite la contaminación del medio marino</p>

Cuadro A-III/1
Pág. 6/12

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Operar los sistemas de bombeo y de control correspondientes (continuación)	2 el funcionamiento de los sistemas de achique de sentinas y de bombeo de lastre y carga	2 experiencia aprobada en buque escuela 3 formación aprobada con simulador, si procede 4 formación aprobada con equipo de laboratorio	

Función: Mantenimiento y reparaciones, a nivel operacional

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Mantener los sistemas de maquinaria naval, incluidos los sistemas de control	Sistemas de maquinaria naval Tener los conocimientos mecánicos básicos oportunos Procedimientos de seguridad y emergencia: Aislamiento seguro de las instalaciones y de todo el equipo eléctrico, antes de permitir que el personal trabaje en tales instalaciones y equipo	Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: 1 experiencia aprobada en el empleo 2 experiencia aprobada en buque escuela	El aislamiento, desmantelado y nuevo montaje de las instalaciones y el equipo se llevan a cabo con arreglo a prácticas y principios establecidos. Las medidas que se toman conducen al restablecimiento de las instalaciones por el método más adecuado, habida cuenta de las circunstancias reinantes.

Cuadro A-III/1
Pág. 7/12

Función: Instalaciones eléctricas, electrónicas y de control, a nivel operacional

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Mantener los sistemas de maquinaria naval, incluidos los sistemas de control (continuación)	Llevar a cabo las tareas de mantenimiento y reparación de las instalaciones y el equipo	.3 formación aprobada con simulador, si procede .4 formación aprobada con equipo de laboratorio	
Operar alternadores, generadores y sistemas de control	Planta generatriz: Tener los conocimientos eléctricos básicos oportunos Preparar, poner en marcha, acoplar y permutar alternadores o generadores Localizar fallos corrientes y adoptar medidas para evitar averías Sistemas de control Localizar fallos corrientes y adoptar medidas para evitar averías	Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: .1 experiencia aprobada en el empleo .2 experiencia aprobada en buque escuela .3 formación aprobada con simulador, si procede .4 formación aprobada con equipo de laboratorio	Las operaciones se planifican y llevan a cabo conforme a reglas y procedimientos establecidos, de manera tal que se garantice su seguridad

Cuadro A-III/1
Pág. 8/12

Función: Control del funcionamiento del buque y cuidado de las personas a bordo, a nivel operacional

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Asegurar el cumplimiento de las prescripciones sobre prevención de la contaminación	<p>Prevención de la contaminación del medio marino</p> <p>Conocimiento de las precauciones que deben tomarse para evitar la contaminación del medio marino</p> <p>Procedimientos anticontaminación y todo el equipo conexo</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 experiencia aprobada en el empleo .2 experiencia aprobada en buque escuela 	<p>Se observan cabalmente los procedimientos de vigilancia de las operaciones de a bordo y el cumplimiento de las prescripciones del MARPOL</p>
Mantener la navegabilidad del buque	<p>Estabilidad del buque</p> <p>Conocimiento práctico y utilización de las tablas de estabilidad, asiento y esfuerzos, y de los diagramas del cálculo de esfuerzos y del equipo correspondiente</p> <p>Comprensión de los aspectos fundamentales relativos a la estanquidad</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 experiencia aprobada en el empleo .2 experiencia aprobada en buque escuela .3 formación aprobada con simulador, si procede 	<p>Las condiciones de estabilidad se ajustan a los criterios de la OMI sobre estabilidad sin avería en las distintas condiciones de carga</p> <p>Las medidas para garantizar y mantener la estanquidad del buque se ajustan a prácticas aprobadas</p>

Cuadro A-III/1
Pág. 9/12

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
<p>Mantener la navegabilidad del buque (continuación)</p>	<p>Comprensión de las medidas fundamentales que procede tomar en casos de pérdida parcial de la flotabilidad sin avería</p> <p>Construcción del buque</p> <p>Conocimiento general de los principales elementos estructurales del buque y nomenclatura correcta de las diversas partes</p>	<p>4 formación aprobada con equipo de laboratorio</p>	
<p>Prevención, control y lucha contra incendios a bordo</p>	<p>Prevención y dispositivos contra incendios</p> <p>Conocimientos sobre la prevención de incendios</p> <p>Aptitud para organizar ejercicios de lucha contra incendios</p> <p>Conocimiento de las diversas clases de incendios y sus características químicas</p>	<p>Evaluación de los resultados de la formación y experiencia aprobadas que se indican en la sección A-VI/3</p>	<p>Se averiguan con prontitud el tipo y escala del problema, y las medidas iniciales que se toman corresponden a los procedimientos y planes de emergencia del buque</p> <p>Los procedimientos de evacuación, parada de emergencia y aislamiento son apropiados para la índole de la emergencia, y se ponen en práctica con prontitud</p>

Cuadro A-III/1
Pág. 10/12

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Prevenión, control y lucha contra incendios a bordo (continuación)	<p>Conocimiento de los sistemas de lucha contra incendios</p> <p>Medidas a adoptar en caso de incendio, incluidos los que afectan a los sistemas de hidrocarburos</p>		<p>El orden de prioridades, así como los niveles y periodicidad de la rendición de informes, y de la información al personal de a bordo, responden al tipo de emergencia y a la urgencia del problema.</p>
Hacer funcionar los dispositivos de salvamento	<p>Salvamento</p> <p>Aptitud para organizar los ejercicios de abandono del buque y conocimientos de funcionamiento de las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate, sus dispositivos de arriada y su organización y equipamiento, incluidos los dispositivos radioeléctricos de salvamento, RLS por satélite, RESAR, trajes de inmersión y ayudas térmicas</p> <p>Conocimiento de las técnicas de supervivencia en la mar</p>	<p>Evaluación de los resultados de la formación y experiencia aprobadas que se indican en la sección A-VI/2, párrafos 1 a 4</p>	<p>Las medidas para responder a la orden de abandono del buque y a las situaciones de supervivencia son adecuadas para las circunstancias y condiciones reinantes, y se ajustan a normas y prácticas de seguridad aprobadas.</p>

Cuadro A-III/1
Pág. 11/12

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Prestar primeros auxilios a bordo	<p>Asistencia médica</p> <p>Aplicación práctica de las guías médicas y los consejos transmitidos por radio, y aptitud para actuar eficazmente siguiendo esa información en los casos de accidentes o de enfermedades que cabe prever a bordo</p>	Evaluación de los resultados de la formación aprobada que se indica en la sección A-VI/4, párrafos 1 a 3	Se determinan con prontitud la probable causa, naturaleza y gravedad de las lesiones o dolencias, y el tratamiento reduce de inmediato al mínimo el riesgo de perder la vida
Vigilar el cumplimiento de las prescripciones legislativas	Conocimiento práctico básico de los convenios pertinentes de la OMI relativos a la seguridad de la vida humana en el mar y a la protección del medio marino	Evaluación de los resultados de exámenes o de la formación aprobada	Se identifican correctamente las prescripciones legislativas relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino

Cuadro A-III/1
Pág. 12/12

Sección A-III/2

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los jefes de máquinas y primeros oficiales de máquinas de buques cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 3 000 kW

Normas de competencia

1 Todo aspirante al título de jefe de máquinas o primer oficial de máquinas de buques de navegación marítima cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 3 000 kW habrá de demostrar aptitud para desempeñar, a nivel de gestión, las tareas, cometidos y responsabilidades que se enumeran en la columna 1 del cuadro A-III/2.

2 Los conocimientos mínimos, comprensión y aptitud requeridos para la titulación se especifican en la columna 2 del cuadro A-III/2. En él se recogen, amplían y profundizan las materias enumeradas en la columna 2 del cuadro A-III/1 para los oficiales encargados de la guardia de máquinas.

3 Teniendo presente que el primer oficial de máquinas ha de estar en situación de asumir la responsabilidad del jefe de máquinas en todo momento, la evaluación en esas materias estará concebida con miras a verificar la aptitud de los aspirantes para asimilar toda la información disponible que afecte al funcionamiento sin riesgos de la maquinaria del buque y a la protección del medio marino.

4 El nivel de conocimientos de las materias enumeradas en la columna 2 del cuadro A-III/2 será suficiente para permitir que el aspirante preste sin riesgos servicio en calidad de jefe de máquinas o de primer oficial de máquinas.

5 La formación y experiencia requeridas para alcanzar el nivel necesario de conocimientos teóricos, comprensión y aptitud tendrán en cuenta tanto los requisitos pertinentes de esta parte del Código como la orientación facilitada en la parte B.

6 La Administración podrá omitir los requisitos sobre conocimientos relativos a los tipos de maquinaria propulsora distinta de las instalaciones de máquinas respecto de las cuales vaya a tener validez el título concedido. El título que se otorgue con arreglo a este criterio no será válido para las instalaciones de máquinas que se hayan omitido, hasta tanto el oficial de máquinas demuestre competencia en esa materia. Cualquier limitación de esta índole deberá consignarse en el título y en el refrendo.

7 Todo aspirante al título deberá demostrar que satisface las normas de competencia exigidas con arreglo a los métodos de demostración de la competencia y los criterios para evaluarla que figuran en las columnas 3 y 4 del cuadro A-III/2.

Viajes próximos a la costa

8 El nivel de conocimientos, comprensión y aptitud prescrito bajo las distintas secciones enumeradas en la columna 2 del cuadro A-III/2 podrá modificarse, según se estime necesario, respecto de los oficiales de buques con máquina propulsora de potencia limitada y dedicados a viajes próximos a la costa, teniendo presente la seguridad de todos los buques que operen en dichas aguas. Cualquier limitación de esta índole se consignará en el título y en el refrendo.

Cuadro A-III/2

Especificación de las normas mínimas de competencia aplicables a los jefes de máquinas y primeros oficiales de máquinas de buques cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 3 000 kW

Función: Maquinaria naval, a nivel de gestión

Columna 1 COMPETENCIA	Columna 2 CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	Columna 3 MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	Columna 4 CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Planificar y programar las operaciones	<p>Conocimientos teóricos</p> <p>Termodinámica y termotransmisión</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 experiencia aprobada en el empleo .2 experiencia aprobada en buque escuela .3 formación aprobada con simulador, si procede 	La planificación y preparación de las operaciones responde a los parámetros de proyecto del sistema propulsor y a las exigencias de la travesía
Hacer arrancar y parar la máquina propulsora principal y la maquinaria auxiliar, incluidos los sistemas correspondientes	<p>Mecánica e hidromecánica</p> <p>Principios de funcionamiento de las instalaciones energéticas del buque (motores diesel, turbinas de gas y de vapor) y del sistema de refrigeración</p>		

Cuadro A-III/2

Pág. 1/11

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
<p>Hacer arrancar y parar la máquina propulsora principal y la maquinaria auxiliar, incluidos los sistemas correspondientes (continuación)</p>	<p>Propiedades físicas y químicas de los combustibles y lubricantes Tecnología de los materiales Arquitectura naval y construcción de buques, incluido el control de averías</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. experiencia aprobada en el empleo 2. experiencia aprobada en buque escuela 3. formación aprobada con simulador, si procede 	<p>Los métodos para preparar el arranque y contar con lo necesario en cuanto a combustibles, lubricantes, agua refrigerante y aire son los más apropiados</p> <p>Las comprobaciones de presión, temperatura y revoluciones durante el periodo de arranque y calentamiento se efectúan con arreglo a las especificaciones técnicas y a los planes de trabajo aprobados</p> <p>La vigilancia del sistema propulsor principal y de los sistemas auxiliares es la adecuada para mantener unas condiciones de funcionamiento seguras</p> <p>Los métodos de preparar la parada y de supervisar el enfriamiento de la máquina son los más adecuados</p>

Cuadro A-III/2
Pág. 2/11

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRESIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
<p>Hacer funcionar la máquina, controlar, vigilar y evaluar su rendimiento y capacidad</p>	<p>Conocimientos prácticos Funcionamiento y mantenimiento de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. motores diésel marinos 2. instalaciones marinas de propulsión a vapor 3. turbinas de gas marinas 	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. experiencia aprobada en el empleo 2. experiencia aprobada en buque escuela 3. formación aprobada con simulador, si procede 	<p>Los métodos de medición de la capacidad de carga de la maquinaria se ajustan a las especificaciones técnicas</p> <p>Se comprueba el rendimiento con referenci a los órdenes del puente</p> <p>Los niveles de rendimiento están en consonancia con las especificaciones técnicas</p>
<p>Mantener la seguridad de los equipos, sistemas y servicios de la maquinaria</p>	<p>Funcionamiento y mantenimiento de la maquinaria auxiliar, incluidos los circuitos de bombas y tuberías, la planta de la caldera auxiliar y los sistemas del aparato de gobierno</p> <p>Funcionamiento, prueba y mantenimiento de los sistemas de control</p> <p>Funcionamiento y mantenimiento del equipo de manipulación de la carga y de la maquinaria de cubierta</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. experiencia aprobada en el empleo 2. experiencia aprobada en buque escuela 	<p>Las medidas para lograr el funcionamiento seguro y eficiente de la maquinaria y su buen estado son adecuadas para todas las modalidades operacionales</p>

Cuadro A-III/2
 Pág. 3/11

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Efectuar las operaciones de combustible y lastre	Funcionamiento y mantenimiento de la maquinaria, incluidos los sistemas de bombeo y tuberías	Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: <ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="431 653 485 919">.1 experiencia aprobada en el empleo; <li data-bbox="508 653 561 919">.2 formación aprobada en buque escuela; <li data-bbox="584 653 638 919">.3 formación aprobada con simulador, si procede 	Las operaciones de combustible y lastre cumplen los requisitos establecidos y se llevan a cabo de manera que se previene la contaminación del medio marino

Cuadro A-III/2
Pág. 4/11

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Utilizar los sistemas de comunicación interna	Funcionamiento de todos los sistemas de a bordo para las comunicaciones internas	Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: <ol style="list-style-type: none"> .1 experiencia aprobada en el empleo .2 experiencia aprobada en buque escuela .3 formación aprobada con simulador, si procede .4 formación aprobada con equipo de laboratorio 	Los mensajes se reciben y transmiten eficazmente en todos los casos Los registros de comunicación son completos y exactos, y cumplen las prescripciones reglamentarias

Cuadro A-III/2
Pág. 5/11

Función: Instalaciones eléctricas, electrónicas y de control, a nivel de gestión			
COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Hacer funcionar el equipo eléctrico y electrónico	<p>Conocimientos teóricos</p> <p>Electrotecnología marina, electrónica y equipo eléctrico</p> <p>Principios fundamentales de la automatización, la instrumentación y los sistemas de control</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 experiencia aprobada en el empleo 2 experiencia aprobada en buque escuela 3 formación aprobada con simulador, si procede 4 formación aprobada con equipo de laboratorio 	<p>El funcionamiento del equipo y los sistemas se lleva a cabo de conformidad con los manuales de instrucciones</p> <p>Los niveles de rendimiento se ajustan a las especificaciones técnicas</p>
Probar el equipo eléctrico y electrónico, detectar averías y mantenerlo en condiciones de funcionamiento o repararlo	<p>Conocimientos prácticos</p> <p>Funcionamiento, comprobación y mantenimiento del equipo eléctrico y electrónico, incluidas la detección y calificación de averías</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 experiencia aprobada en el empleo 2 experiencia aprobada en buque escuela 3 formación aprobada con simulador, si procede 4 formación aprobada con equipo de laboratorio 	<p>Las operaciones de mantenimiento se planifican correctamente de conformidad con las especificaciones técnicas, legislativas, de seguridad y de procedimiento</p> <p>Se determinan con precisión los efectos de los fallos de funcionamiento en los correspondientes sistemas e instalaciones, se interpretan correctamente los planos técnicos del buque, se utilizan debidamente los instrumentos de medición y calibradores, y están justificadas las medidas que se adoptan</p>

Cuadro A-III/2
Pág. 6/11

Función: Mantenimiento y reparaciones, a nivel de gestión			
COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Organizar procedimientos seguros de mantenimiento y reparaciones	<p>Conocimientos teóricos</p> <p>Experiencia en mecánica naval</p> <p>Conocimientos prácticos</p> <p>Organización y aplicación de procedimientos seguros de mantenimiento y reparación</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 experiencia aprobada en el empleo .2 experiencia aprobada en buque escuela .3 formación de taller aprobada 	<p>Las medidas de mantenimiento se planifican debidamente con arreglo a las especificaciones técnicas, legislativas, de seguridad y de procedimiento</p> <p>Se dispone de planos, especificaciones, materiales y equipo adecuados para el mantenimiento y las reparaciones</p> <p>Las medidas tomadas conducen al restablecimiento de las instalaciones por el medio más adecuado</p>
Detectar y definir la causa de los defectos de funcionamiento de las máquinas y repararlas	<p>Conocimientos prácticos</p> <p>Detección de defectos de funcionamiento de las máquinas, localización de fallos y medidas para prevenir las averías</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 experiencia aprobada en el empleo .2 experiencia aprobada en buque escuela .3 formación aprobada, con simulador, si procede 	<p>El método para comparar las condiciones reales de funcionamiento está en consonancia con las prácticas y procedimientos recomendados</p> <p>Las medidas y decisiones están en consonancia con las especificaciones y limitaciones de funcionamiento recomendadas</p>

Cuadro A-III/2
Pág. 7/11

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Garantizar que se observan las prácticas de seguridad en el trabajo	Conocimientos prácticos Prácticas de seguridad en el trabajo	Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: .1 experiencia aprobada en el empleo .2 experiencia aprobada en buque escuela	Los procedimientos de trabajo están en consonancia con las prescripciones legislativas, los códigos de prácticas, las licencias de actividad y las precauciones medioambientales

Función: Control del funcionamiento del buque y cuidado de las personas a bordo, a nivel de gestión

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Controlar el asiento, la estabilidad y los esfuerzos	Comprensión de los principios fundamentales de la construcción naval y de las teorías y factores que afectan al asiento y a la estabilidad del buque, y medidas necesarias para mantener éstos Conocimiento de los efectos de una avería, seguida de inundación de un compartimento, en el asiento y la estabilidad; medidas necesarias para contrarrestar tales efectos Conocimiento de las recomendaciones de la OMI sobre estabilidad del buque	Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: .1 experiencia aprobada en el empleo .2 experiencia aprobada en buque escuela .3 formación aprobada con simulador, si procede	Las condiciones de estabilidad y esfuerzos se mantienen en todo momento dentro de límites de seguridad

Cuadro A-III/2
Pág. 8/11

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y AFITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
<p>Vigilar y controlar el cumplimiento de las prescripciones legislativas y de las medidas para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino</p>	<p>Conocimiento del derecho marítimo internacional recogido en acuerdos y convenios internacionales</p> <p>Se tendrán en cuenta de modo particular las siguientes materias:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. certificados y demás documentos que en virtud de los convenios internacionales hay que llevar a bordo, cómo obtenerlos y periodos de validez 2. obligaciones nacidas de las prescripciones pertinentes del Convenio internacional sobre líneas de carga 3. obligaciones nacidas de las prescripciones pertinentes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar 4. obligaciones nacidas del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques 	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. experiencia aprobada en el empleo 2. experiencia aprobada en buque escuela 3. formación aprobada con simulador, si procede 	<p>Los procedimientos de vigilancia de las operaciones y del mantenimiento cumplen con las prescripciones legislativas</p> <p>Su posible incumplimiento se detecta con prontitud y cabalmente</p> <p>Las prescripciones sobre renovación y prórroga de los certificados garantizan que siguen siendo válidos los instrumentos y el equipo de inspección</p>

Cuadro A-III/2
Pág. 9/11

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
<p>Vigilar y controlar el cumplimiento de las prescripciones legislativas y de las medidas para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino (continuación)</p>	<p>5. declaraciones marítimas de sanidad y prescripciones del Reglamento Sanitario Internacional</p> <p>6. obligaciones nacidas de otros instrumentos internacionales que afecten a la seguridad del buque, el pasaje, la tripulación y la carga</p> <p>7. métodos y dispositivos para prevenir la contaminación del medio marino por los buques</p> <p>8. conocimiento de la legislación nacional para aplicar los acuerdos y convenios internacionales</p>		
<p>Mantener la seguridad y protección del buque, la tripulación y los pasajeros, así como el buen estado de funcionamiento de los sistemas de salvamento, de lucha contra incendios y demás sistemas de seguridad</p>	<p>Profundo conocimiento de las reglas sobre los dispositivos de salvamento (Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar)</p> <p>Organización de ejercicios de lucha contra incendios y de abandono del buque</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados de la instrucción práctica, formación y experiencia en el empleo</p>	<p>Los procedimientos de vigilancia de los sistemas de detección de incendios y seguridad garantizan que toda situación de alarma se detecta con prontitud y que se reacciona ante ella siguiendo los procedimientos establecidos para casos de emergencia</p>

Cuadro A-III/2
Pág. 10/11

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
<p>Mantener la seguridad y protección del buque, la tripulación y los pasajeros, así como el buen estado de funcionamiento de los sistemas de salvamento, de lucha contra incendios y demás sistemas de seguridad (continuación)</p>	<p>Mantenimiento de las condiciones operacionales de los sistemas de salvamento, de lucha contra incendios y demás sistemas de seguridad</p> <p>Medidas que se adoptarán para la protección y salvaguardia de todas las personas a bordo en una emergencia</p> <p>Medidas destinadas a limitar los daños y salvar el buque tras producirse un incendio, explosión, varada o abordaje</p>		
<p>Elaborar planes de emergencias y de control de averías, y actuar eficazmente en tales situaciones</p>	<p>Construcción del buque y control de averías</p> <p>Métodos y dispositivos de prevención, detección y extinción de incendios</p> <p>Funciones y utilización de los dispositivos de salvamento</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados de la formación y experiencia aprobadas en el empleo</p>	<p>Los procedimientos de emergencia se ajustan a los planes establecidos a tal efecto</p>
<p>Organizar y dirigir la tripulación</p>	<p>Conocimientos de la gestión, organización y formación del personal a bordo de los buques</p> <p>Conocimiento de los convenios internacionales marítimos y recomendaciones, así como de la legislación nacional conexa</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados de la formación y experiencia aprobadas en el empleo</p>	<p>Se asignan cometidos a los tripulantes y se les hace saber cuáles son las normas de trabajo o conducta cuyo debido cumplimiento se espera de ellos en cada caso</p> <p>Los objetivos y actividades de formación se basan en una evaluación tanto de la competencia y capacidad existentes como de las exigencias operativas</p>

Cuadro A-III/2
Pág. 11/11

Sección A-III/3

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los jefes de máquinas y primeros oficiales de máquinas de buques cuya máquina propulsora principal tenga una potencia de 750 kW a 3 000 kW

Normas de competencia

1 Todo aspirante al título de jefe de máquinas o primer oficial de máquinas de buques de navegación marítima cuya máquina propulsora principal tenga una potencia de 750 kW a 3 000 kW habrá de demostrar aptitud para desempeñar, a nivel de gestión, las tareas, cometidos y responsabilidades que se enumeran en la columna 1 del cuadro A-III/2.

2 Los conocimientos mínimos, comprensión y aptitud requeridos para la titulación se especifican en la columna 2 del cuadro A-III/2. En él se recogen, amplían y profundizan las materias enumeradas en la columna 2 del cuadro A-III/1 para los oficiales de máquinas que hayan de encargarse de la guardia en una cámara de máquinas con dotación permanente o respecto de los oficiales designados para prestar servicio en una cámara de máquinas sin dotación permanente.

3 Teniendo presente que el primer oficial de máquinas ha de estar en situación de asumir la responsabilidad del jefe de máquinas en todo momento, la evaluación en esas materias estará concebida con miras a verificar la aptitud de los aspirantes para asimilar toda la información disponible que afecte al funcionamiento sin riesgos de la maquinaria del buque y a la protección del medio marino.

4 Aun cuando el nivel de conocimientos de las materias enumeradas en la columna 2 del cuadro A-III/2 podrá reducirse, habrá de ser suficiente para permitir que el aspirante preste servicio en calidad de jefe de máquinas o primer oficial de máquinas en la gama de potencia de propulsión que se especifica en esta sección.

5 La formación y experiencia requeridas para alcanzar el nivel necesario de conocimientos teóricos, comprensión y aptitud tendrán en cuenta los requisitos pertinentes de esta parte del Código y la orientación facilitada en la parte B.

6 La Administración podrá omitir los requisitos sobre conocimientos relativos a los tipos de maquinaria propulsora distinta de las instalaciones de máquinas respecto de las cuales vaya a tener validez el título concedido. El título que se otorgue con arreglo a este criterio no será válido respecto de las instalaciones de máquinas que se hayan omitido, hasta tanto el oficial de máquinas demuestre competencia en esa materia. Toda limitación de esta índole deberá consignarse en el título y en el refrendo.

7 Todo aspirante al título deberá demostrar que satisface las normas de competencia exigidas con arreglo a los métodos de demostración de la competencia y los criterios para evaluarla que figuran en las columnas 3 y 4 del cuadro A-III/2.

Viajes próximos a la costa

8 El nivel de conocimientos, comprensión y aptitud prescritos bajo las distintas secciones enumeradas en la columna 2 del cuadro A-III/2 y las disposiciones de los párrafos 2.1.1 y 2.1.2 de la regla III/3 podrán modificarse, según se estime necesario, respecto de los oficiales de buques con maquinaria propulsora limitada dedicados a viajes próximos a la costa, teniendo presente la seguridad de todos los buques que operen en dichas aguas. Cualquier limitación de esta índole se consignará en el título y en el refrendo.

Sección A-III/4

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los marineros que formen parte de la guardia en cámaras de máquinas provistas de dotación o designados para prestar servicio en cámaras de máquinas sin dotación permanente

Normas de competencia

1 Todo marinero que haya de formar parte de una guardia de la cámara de máquinas en buques de navegación marítima habrá de demostrar la competencia necesaria, como se especifica en la columna 1 del cuadro A-III/4, para desempeñar la función de maquinaria naval a nivel de apoyo.

2 Los conocimientos mínimos, comprensión y aptitud requeridos de los marineros que formen parte de una guardia de la cámara de máquinas se especifican en la columna 2 del cuadro A-III/4.

3 Todo aspirante a un título habrá de demostrar que ha alcanzado la competencia requerida, de conformidad con los métodos para demostrar la competencia y los criterios para evaluarla, que se especifican en las columnas 3 y 4 del cuadro A-III/4. La referencia a las "pruebas prácticas" de la columna 3 podrá incluir formación aprobada en tierra, con arreglo a la cual los estudiantes realizan pruebas prácticas.

4 En caso de que no haya cuadros de competencia para el nivel de apoyo por lo que respecta a ciertas funciones, la Administración es responsable de determinar las prescripciones oportunas de formación, evaluación y titulación que han de aplicarse al personal designado para realizar dichas funciones a nivel de apoyo.

Cuadro A-III/4

Especificación de las normas mínimas de competencia aplicables a los marineros que formen parte de la guardia en la cámara de máquinas

Columna 1 COMPETENCIA	Columna 2 CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	Columna 3 MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	Columna 4 CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Llevar a cabo una guardia normal adecuada a los deberes de un marinero que forme parte de la guardia en la cámara de máquinas Entender las órdenes y hacerse entender en todo cuanto se relacione con los deberes de la guardia	Terminología utilizada en los espacios de máquinas y nomenclatura propia de las máquinas y el equipo Procedimientos propios de las guardias en la cámara de máquinas Prácticas de seguridad en el trabajo referidas a las operaciones de la cámara de máquinas Procedimientos elementales de protección ambiental Utilización de sistemas apropiados de comunicaciones internas Sistemas de alarma de la cámara de máquinas y aptitud para distinguir las diversas alarmas, especialmente las de los extintores de incendios a base de gas	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: .1 experiencia aprobada en el empleo .2 experiencia aprobada en buque escuela .3 pruebas prácticas	Las comunicaciones son claras y concisas y, en los casos en que la información o las instrucciones no se hayan entendido claramente, se pide consejo o aclaración al oficial de guardia La realización, entrega y relevo de la guardia se ajustan a principios y procedimientos aceptados

Cuadro A-III/4
Pág. 1/2

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y ACTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
<p>Para realizar la guardia de calderas:</p> <p>Mantener los niveles de agua y las presiones de vapor correctos</p>	<p>Funcionamiento seguro de las calderas</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 experiencia aprobada en el empleo .2 experiencia aprobada en buque escuela .3 pruebas prácticas 	<p>La evaluación del estado de la caldera es exacta y se basa en la información disponible de indicadores locales y remotos y en una inspección física</p> <p>La secuencia y momento de los ajustes responde a criterios de seguridad y de eficiencia óptima</p>
<p>Hacer funcionar el equipo de emergencia y aplicar los procedimientos de emergencia</p>	<p>Conocimiento de las tareas de emergencia</p> <p>Vías de evacuación de los espacios de máquinas</p> <p>Familiarización con el emplazamiento y el uso del equipo de lucha contra incendios en los espacios de máquinas</p>	<p>Evaluación de los resultados de demostraciones y de la experiencia aprobada en el empleo o en un buque escuela</p>	<p>Las medidas iniciales que se toman al tener conocimiento de una situación de emergencia o anormal se ajustan a los procedimientos establecidos</p> <p>Las comunicaciones son claras y concisas en todo momento, y se acusa recibo de las órdenes según las buenas prácticas marinera</p>

Cuadro A-III/4
Pág 2/2

CAPÍTULO IV

NORMAS RELATIVAS AL PERSONAL DE RADIOCOMUNICACIONES

Sección A-IV/1

Ámbito de aplicación

(No hay disposiciones)

Sección A-IV/2

Requisitos mínimos aplicables a la titulación del personal de radiocomunicaciones del SMSSM

Normas de competencia

1 Los conocimientos mínimos, comprensión y aptitud requeridos para la titulación del personal de radiocomunicaciones del SMSSM serán suficientes para que el personal de radiocomunicaciones desempeñe sus cometidos de radiocomunicaciones. Los conocimientos requeridos para obtener cada uno de los títulos definidos en el Reglamento de Radiocomunicaciones se ajustarán a lo prescrito en dicho Reglamento. Además, cada aspirante a un título deberá demostrar la capacidad necesaria para desempeñar las tareas, cometidos y responsabilidades enumerados en la columna 1 del cuadro A-IV/2.

2 El conocimiento, comprensión y aptitud para el refrendo de los títulos expedidos en virtud del Reglamento de radiocomunicaciones, en el sentido de que cumplen lo prescrito en el Convenio de Formación, se enumeran en la columna 2 del cuadro A-IV/2.

3 El nivel de conocimientos de las materias enumeradas en la columna 2 del cuadro A-IV/2 será suficiente para que el aspirante desempeñe sus cometidos.

4 Todo aspirante demostrará que ha alcanzado la competencia requerida, mediante:

- .1 una prueba de su capacidad para llevar a cabo las tareas y cometidos y asumir las responsabilidades que se enumeran en la columna 1 del cuadro A-IV/2, con arreglo a los métodos de demostración de la competencia y criterios para evaluarla que figuran en las columnas 3 y 4 del citado cuadro; y
- .2 un examen o evaluación continua, en el marco de un plan de estudios reconocido, que abarque las materias especificadas en la columna 2 del cuadro A-IV/2.

Cuadro A-IV/2
Especificación de las normas mínimas de competencia aplicables a los radiooperadores del SMSSM

Columna 1 COMPETENCIA	Columna 2 CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	Columna 3 MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	Columna 4 CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
<p>Transmitir y recibir información utilizando los subsistemas y el equipo del SMSSM y cumpliendo las prescripciones funcionales del SMSSM</p>	<p>Además de lo estipulado en el Reglamento de Radiocomunicaciones, conocimientos de:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 radiocomunicaciones de búsqueda y salvamento, incluidos los procedimientos del Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (MERSAR), de la OMI .2 medios de impedir la transmisión de falsos alertas de socorro y procedimientos para mitigar las consecuencias de dichos alertas .3 sistemas de notificación para buques .4 servicios radiomédicos .5 utilización del Código internacional de señales y el Vocabulario normalizado de navegación marítima, sustituido éste por las Frases normalizadas para las comunicaciones marítimas 	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en la demostración práctica de los procedimientos operacionales, empleando:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 equipo aprobado .2 simulador de comunicación en el SMSSM, si procede .3 equipo de laboratorio para radiocomunicaciones 	<p>La transmisión y la recepción de comunicaciones se ajustan a las reglas y procedimientos internacionales y se efectúan con eficacia</p> <p>Los mensajes en inglés relacionados con la seguridad del buque y de las personas a bordo y con la protección del medio marino se tramitan correctamente</p>

Cuadro A-IV/2
Pág 1/2

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Transmitir y recibir información utilizando los subsistemas y el equipo del SMSSM y cumpliendo las prescripciones funcionales del SMSSM (continuación)	<p>6. inglés hablado y escrito para comunicar información relacionada con la seguridad de la vida humana en el mar</p> <p>Nota: Esta prescripción podrá ser más flexible en el caso del título de radiooperador restringido</p>		
Garantizar servicios de radiocomunicaciones en emergencias	<p>Garantizar servicios de radiocomunicaciones en emergencias tales como:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 abandono del buque .2 incendio a bordo .3 avería parcial o total de las instalaciones radioeléctricas <p>Medidas preventivas para garantizar la seguridad del buque y del personal en relación con los riesgos inherentes al equipo radioeléctrico, incluidos los de tipo eléctrico y de radiación no ionizante</p>	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en la demostración práctica de los procedimientos operacionales, empleando:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 equipo aprobado .2 simulador de comunicación en el SMSSM, si procede .3 equipo de laboratorio para radiocomunicaciones 	<p>La respuesta se efectúa con eficacia</p>

Cuadro A-IV/2
Pág 2/2

CAPÍTULO V

NORMAS RELATIVAS A LAS PRESCRIPCIONES ESPECIALES PARA EL
PERSONAL DE DETERMINADOS TIPOS DE BUQUE

Sección A-V/1

Requisitos mínimos de formación y competencia para los capitanes, oficiales y marineros de buques tanque**Curso de familiarización con los buques tanque**

1 El curso de familiarización con los buques tanque mencionado en el párrafo 1.2 de la regla V/1 abarcará, como mínimo, el plan de estudios que figura en los párrafos 2 a 7 *infra*.

Características de los cargamentos

2 Exposición general, con demostraciones prácticas, de las propiedades físicas de los hidrocarburos, los productos químicos y los gases cuando se transportan a granel; relación entre la presión del vapor y la temperatura; efecto de la presión sobre el punto de ebullición; explicación de los conceptos de presión de vapor de saturación, difusión, presión parcial, límites de inflamabilidad, punto de inflamación y temperatura de combustión espontánea; consecuencias prácticas del punto de inflamación y del límite inferior de inflamabilidad; explicación elemental de los tipos de cargas electrostáticas; símbolos y estructuras químicas; aspectos de la química de los ácidos y de las bases, y reacciones químicas de compuestos bien conocidos, que permitan utilizar con propiedad los códigos.

Toxicidad

3 Explicación elemental de los principios y conceptos básicos; límites de toxicidad, efectos tanto agudos como crónicos de la toxicidad, y venenos e irritantes sistémicos.

Riesgos

4 Explicación de los riesgos, que incluye:

- .1 riesgos de explosión y de inflamación, límites de inflamabilidad y fuentes de ignición y explosión;
- .2 riesgos para la salud, que incluyen: peligros inherentes al contacto de los productos con la piel, a la inhalación y a la ingestión; falta de oxígeno, haciendo especial hincapié en los sistemas de gas inerte; propiedades nocivas de la carga que se transporta; tipos de accidentes que puede sufrir el personal y actuación correcta a la hora de dispensar primeros auxilios;
- .3 riesgos para el medio ambiente, a saber: efectos en la vida humana y la flora y fauna marinas del derrame de hidrocarburos, productos químicos o gases en el mar; efecto del peso específico y la solubilidad; peligros del arrastre de la nube de vapor; efecto de la presión del vapor y de las condiciones atmosféricas;
- .4 riesgos que entraña la reactividad; reacción espontánea; polimerización; efectos de la temperatura; impurezas que actúan como catalizadores; reacciones en contacto con el aire, el agua u otros productos químicos; y
- .5 riesgos de corrosión, que abarcan: los peligros para el personal; los ataques que sufren los materiales de construcción; y los efectos de la concentración y el desprendimiento de hidrógeno.

Prevención de los riesgos

5 Inertización, relleno con agua, agentes desecantes y técnicas de monitorización; medidas contra la formación de cargas electrostáticas; ventilación; segregación; inhibición de los riesgos que entraña el cargamento e importancia de la compatibilidad de materiales.

Equipo de seguridad y protección del personal

6 Función y calibración de los instrumentos de medición y equipo análogo; dispositivos especiales para la extinción de incendios; aparatos respiratorios y equipo para la evacuación de los buques tanque; utilización sin riesgos de la indumentaria y equipo protectores; empleo del equipo de respiración artificial y de otro tipo de equipo de salvamento y evacuación.

Prevención de la contaminación

7 Procedimientos para prevenir la contaminación del aire y del agua, y medidas que procede tomar en caso de derrame, incluida la necesidad de:

- .1 transmitir de inmediato toda la información pertinente a los oficiales competentes cuando se detecta un derrame o cuando se produce algún fallo del equipo que entrañe riesgos de derrame;
- .2 informar con rapidez al personal de tierra encargado de las operaciones de respuesta; y
- .3 implantar correctamente los procedimientos de a bordo destinados a contener los derrames.

PROGRAMA DE FORMACIÓN SOBRE BUQUES PETROLEROS

8 En el programa de formación especializada a que se refiere el párrafo 2.2 de la regla V/1 correspondiente a las tareas a bordo de los petroleros se impartirán conocimientos teóricos y prácticos de las materias especificadas en los párrafos 9 a 14 *infra*.

Reglamentos y códigos de prácticas

9 Familiarización con las oportunas disposiciones de los convenios internacionales y los códigos internacionales y nacionales; el Manual de la OMI sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos; las guías de seguridad para buques tanque y los reglamentos portuarios de aplicación común.

Proyecto y equipo de petroleros

10 Familiarización con los circuitos de tuberías, los sistemas de bombeo y la disposición de los tanques y de la cubierta; tipos de bombas de carga y su aplicación a los diversos tipos de carga; sistemas de limpieza de tanques y de desgasificación e inertización de éstos; aireación de los tanques de carga y ventilación de los alojamientos; sistemas de sondas y de alarma; sistemas de calentamiento de la carga; y los aspectos de seguridad de los sistemas eléctricos.

Características de la carga

11 Conocimiento de las propiedades físicas y químicas de los distintos cargamentos de hidrocarburos.

Operaciones realizadas en el buque

12 Cálculos relativos a la carga; planos para las operaciones de carga y descarga; procedimientos de carga y descarga, incluidos los trasvases de buque a buque; listas de comprobación; utilización del equipo de monitorización; importancia de ejercer la debida supervisión sobre el personal; operaciones de desgasificación y de limpieza de los tanques; cuando corresponda, procedimientos de lavado con crudos, y funcionamiento y mantenimiento de los sistemas de gas inerte; control de la entrada en cámaras de bombas y espacios cerrados; utilización del equipo de detección de gases y de seguridad; carga sobre residuos y procedimientos adecuados de lastrado y deslastrado; prevención de la contaminación del aire y del agua.

Reparación y mantenimiento

13 Precauciones que procede tomar con respecto a las operaciones de reparación y mantenimiento, incluidas las que afectan a los sistemas de bombeo, de tuberías, eléctricos y de control, antes de realizarlas y durante su realización; factores de seguridad necesarios en la realización de operaciones en caliente; control de tales operaciones y procedimientos adecuados.

Operaciones de emergencia

14 Importancia de elaborar planes de emergencia de a bordo; suspensión de las operaciones de carga en caso de emergencia; medidas que procede tomar si fallan los servicios esenciales en relación con la carga; lucha contra incendios en los petroleros; medidas que procede tomar en casos de abordaje, varada o derrames; primeros auxilios médicos y utilización del equipo de respiración artificial; utilización de aparatos respiratorios para la entrada sin riesgos y las operaciones de salvamento en espacios cerrados.

PROGRAMA DE FORMACIÓN SOBRE BUQUES TANQUE QUIMQUEROS

15 En el programa de formación especializada a que se refiere el párrafo 2.2 de la regla V/1 correspondiente a las tareas a bordo de los quimiqueros se impartirán conocimientos teóricos y prácticos de las materias especificadas en los párrafos 16 a 21 *infra*.

Reglamentos y códigos de prácticas

16 Familiarización con los convenios internacionales y los códigos nacionales y de la OMI pertinentes, las guías de seguridad para buques tanque y los reglamentos portuarios de aplicación común.

Proyecto y equipo de los quimiqueros

17 Breve descripción de los circuitos especiales de tuberías, sistemas de bombeo y disposición de los tanques, control de reboses; tipos de bombas de carga y su aplicación a los diversos tipos de carga; sistemas de limpieza de tanques y su desgasificación; ventilación de los tanques de carga; sistemas de retorno del vapor; ventilación de los alojamientos, esclusas neumáticas; sistemas de sondas y alarmas; sistemas y alarmas de control de temperatura de los tanques; factores de seguridad de los sistemas eléctricos.

Características de la carga

18 Conocimiento suficiente de las características de los cargamentos líquidos de productos químicos para poder utilizar correctamente las guías de seguridad correspondientes.

Operaciones realizadas en el buque

19 Cálculos relativos a la carga; planos para las operaciones de carga y descarga; procedimientos de carga y descarga; sistemas de retomo del vapor; listas de comprobación; utilización de equipo de monitorización; operaciones de desgasificación y de limpieza de los tanques (uso correcto de los agentes de absorción y humectación, y de los detergentes); utilización y mantenimiento de las atmósferas inertes; control de la entrada en cámaras de bombas y espacios cerrados; utilización del equipo de detección y seguridad; eliminación de residuos y aguas de lavado de tanques.

Reparación y mantenimiento

20 Precauciones que procede tomar antes de realizar operaciones de reparación y mantenimiento de los sistemas de bombeo, de tuberías, eléctricos y de control.

Operaciones de emergencia

21 Importancia de elaborar planes de emergencia de a bordo; suspensión de las operaciones de carga en caso de emergencia; medidas que procede tomar si fallan los servicios esenciales en relación con la carga; lucha contra incendios en los buques tanque quimiqueros; medidas que procede tomar en caso de abordaje, varada o derrame; primeros auxilios y utilización del equipo de respiración artificial y de descontaminación; empleo de aparatos respiratorios y del equipo de evacuación; entrada sin riesgos y operaciones de salvamento en espacios cerrados.

PROGRAMA DE FORMACIÓN SOBRE BUQUES TANQUE PARA EL TRANSPORTE DE GAS LICUADO

22 En el programa de formación especializada a que se refiere el párrafo 2.2 de la regla V/1, correspondiente a las tareas a bordo de los buques tanque para el transporte de gas licuado, se impartirán conocimientos teóricos y prácticos de las materias especificadas en los párrafos 23 a 34 *infra*.

Reglamentos y códigos de prácticas

23 Familiarización con los convenios internacionales y con los pertinentes códigos nacionales, de la OMI y del sector.

24 Familiarización con el proyecto y equipo de buques para transporte de gas licuado; tipos de buque para el transporte de gas licuado; sistemas de contención de la carga (construcción, reconocimientos); equipo de manipulación de la carga (bombas, sistemas de tuberías); sistemas de acondicionamiento de la carga (calentamiento, refrigeración); sistemas de control de la atmósfera en los tanques (sistema de gas inerte, nitrógeno); instrumentos para la contención de la carga y sistemas de manipulación; sistemas de lucha contra incendios y equipo de seguridad y de salvamento.

Lucha contra incendios

25 Técnicas prácticas avanzadas de lucha contra incendios y tácticas aplicables a los buques tanque gaseiros, incluida la utilización de sistemas de rociadores de agua.

Física y química

26 Nociones básicas de química y física, en cuanto se relacionan con el transporte marítimo de gases licuados a granel en condiciones de seguridad, que abarcan:

- 1 las propiedades y características de los gases licuados y sus vapores, incluida la definición de los gases; leyes elementales de los gases; la ecuación de estado de los gases; densidad de los gases; difusión y mezcla de gases; compresión de gases; licuación de gases; refrigeración de gases; temperatura crítica; importancia práctica de la temperatura de inflamación; límites superior e inferior de explosión; temperatura de autoignición; compatibilidad de los gases; reactividad; polimerización y sustancias inhibidoras;

- 2 las propiedades de los líquidos simples, incluidas las densidades de líquidos y vapores; la variación debida a la temperatura; la presión del vapor y la temperatura; la entalpía; la vaporización y los líquidos de ebullición; y
- 3 la naturaleza y propiedades de las soluciones, que incluyen la solubilidad de los gases en los líquidos; la miscibilidad entre líquidos y los efectos de los cambios de temperatura; las densidades de las soluciones y la relación de dependencia con respecto a la temperatura y a la concentración; el efecto ejercido en los puntos de fusión y ebullición por las sustancias disueltas; los hidratos, su formación y dispersión; la higroscopicidad; la desecación del aire y otros gases; los efectos de la temperatura baja y del punto de rocío.

Riesgos para la salud

- 27 Familiarización con los riesgos que entraña para la salud el transporte de gas licuado, que incluye:
- 1 toxicidad, que comprende los modos en que los gases licuados y sus vapores pueden ser tóxicos; las propiedades tóxicas de los inhibidores y de los productos de la combustión tanto de los materiales de construcción como de los gases licuados transportados; efectos agudos y crónicos de la toxicidad, y venenos e irritantes sistémicos; y el Valor Umbral Límite (VUL);
 - 2 riesgos inherentes al contacto con la piel, a la inhalación y a la ingestión; y
 - 3 primeros auxilios médicos y administración de antidotos.

Contención de la carga

- 28 Principios fundamentales de los sistemas de contención; reglas; reconocimientos; construcción de tanques, materiales, revestimientos, aislamiento y compatibilidad.

Contaminación

- 29 Riesgos para la vida humana y para el medio marino; efecto del peso específico y la solubilidad; peligros debidos al arrastre de nubes de vapor; echazón de líquidos criógenos.

Sistema de manipulación de la carga

30 Una descripción de los principales tipos de bombas y dispositivos de bombeo, sistemas de circuitos de vapor, de tuberías y de válvulas; explicación de los conceptos de presión, vacío, succión, flujo y altura manométrica; filtros y purgadores; dispositivos de expansión; pantallas cortallamas; gases inertes comúnmente utilizados; sistemas de almacenamiento, generación y distribución; sistemas de monitorización de la temperatura y la presión; sistemas de ventilación de la carga; sistemas de recirculación de líquidos y relicuación; sistemas de calibración de la carga, instrumentos y alarmas; sistemas de detección y monitorización de gases; sistemas de monitorización de CO₂; sistemas de aprovechamiento de los productos de la evaporación de la carga y sistemas auxiliares.

Procedimientos relativos a las operaciones realizadas en el buque

31 Procedimientos y preparación para la carga y descarga; listas de comprobación; mantenimiento de la carga en las debidas condiciones durante la travesía y en puerto; segregación de cargas y procedimientos para su trasiego; cambio de cargas, procedimientos de limpieza de tanques; muestreo de la carga; lastrado y deslastrado; procedimientos de calentamiento y desgasificación; y procedimientos para enfriar, a partir de la temperatura ambiente, el sistema de desgasificación, con las correspondientes precauciones de seguridad.

Prácticas de seguridad y equipo correspondiente

32 Función, calibrado y utilización de instrumentos portátiles de medición; equipo y procedimientos de lucha contra incendios; aparatos respiratorios; aparatos de respiración artificial; dispositivos de evacuación; equipo de salvamento; indumentaria y equipo protectores; acceso a los espacios cerrados; precauciones que procede tomar en relación con las operaciones de reparación y mantenimiento de los sistemas de carga y control antes de realizarlas y durante su realización; supervisión del personal al realizar trabajos que puedan entrañar riesgos; tipos de equipo eléctrico de seguridad homologado y principios en que se fundan; y fuentes de ignición.

Procedimientos de emergencia

33 Importancia de elaborar planes de emergencia de a bordo; suspensión de las operaciones de carga en caso de emergencia; sistemas de cierre de emergencia de las válvulas de carga; medidas que procede tomar si fallan los sistemas o servicios esenciales en relación con la carga; medidas que procede tomar en casos de abordaje, varada o derrame y cuando el buque queda envuelto en vapores tóxicos o inflamables.

Principios generales de las operaciones de carga

34 Inertización de tanques de carga y espacios vacíos; enfriamiento de tanques y toma de carga; operaciones durante travesías con carga y en lastre; descarga y agotamiento de tanques, y procedimientos de emergencia, con inclusión de las medidas preestablecidas para casos de fugas, incendio, abordaje, varada, descarga del cargamento en una emergencia y accidentes del personal.

Sección A-V/2

Requisitos mínimos de formación y competencia para los capitanes, oficiales, marineros y demás personal de los buques de pasaje de transbordo rodado

Formación en control de multitudes

I La formación en control de multitudes prescrita en la regla V/2, párrafo 4, para el personal que según el cuadro de obligaciones deba prestar asistencia a los pasajeros en una emergencia, incluirá, sin carácter exhaustivo, lo siguiente:

- .1 conocimiento de los dispositivos salvavidas y de los planes de control, esto es:
 - .1.1 conocimiento de los cuadros de obligaciones y las instrucciones de emergencia;
 - .1.2 conocimiento de las salidas de emergencia; y
 - .1.3 restricciones en cuanto al uso de los ascensores;
- .2 la aptitud para prestar asistencia a los pasajeros que se dirijan a los puestos de reunión y de embarco, que incluye:
 - .2.1 la aptitud para impartir órdenes claras y tranquilizadoras;
 - .2.2 controlar a los pasajeros en pasillos, escaleras y otros lugares de paso;
 - .2.3 mantener despejadas las vías de evacuación;
 - .2.4 procedimientos para evacuar a los impedidos y demás personas que necesiten ayuda especial; y
 - .2.5 el registro de los espacios de alojamiento;
- .3 los procedimientos de reunión, incluidos:

- .3.1 la importancia de mantener el orden;
- .3.2 la aptitud para utilizar procedimientos encaminados a evitar que cunda el pánico y/o a reducirlo;
- .3.3 la aptitud para utilizar, según proceda, las listas de pasajeros para el recuento de los mismos;
- .3.4 la aptitud para comprobar que los pasajeros llevan la indumentaria adecuada y se han puesto correctamente los chalecos salvavidas.

Familiarización

2 La familiarización prescrita por la regla V/2, párrafo 5, capacitará, como mínimo, en los aspectos relacionados con el cargo que se ha de desempeñar y los consiguientes cometidos y responsabilidades, a saber:

Limitaciones operacionales y de proyecto

- .1 Aptitud para comprender y observar las limitaciones operacionales impuestas al buque, así como entender y observar las restricciones de rendimiento, incluidos los límites de velocidad en condiciones meteorológicas adversas, con objeto de garantizar la seguridad de las personas, el buque y la carga.

Procedimientos para abrir, cerrar y sujetar las aberturas del casco

- .2 Aptitud para observar debidamente los procedimientos establecidos para abrir, cerrar y sujetar las puertas y rampas de proa y popa, y las puertas laterales, y para manejar correctamente los sistemas hidráulicos conexos.

Legislación, códigos y acuerdos que afectan a los buques de pasaje de transbordo rodado

- .3 Aptitud para entender y observar todas las prescripciones internacionales y de ámbito nacional aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado, habida cuenta del tipo de buque y de los cometidos que se vayan a desempeñar.

Prescripciones y limitaciones relativas a la estabilidad y a los esfuerzos

- .4 Aptitud para tener debidamente en cuenta las limitaciones sobre la estabilidad que afectan a las partes sensibles del buque, tales como las puertas de proa y otros dispositivos de cierre que garantizan la estanquidad, así como las consideraciones especiales sobre estabilidad que puedan afectar a la seguridad de los buques de pasaje de transbordo rodado.

Procedimientos para el mantenimiento del equipo especial en los buques de pasaje de transbordo rodado

- .5 Aptitud para aplicar debidamente los procedimientos de a bordo relativos al mantenimiento del equipo propio de los buques de pasaje de transbordo rodado, tales como las puertas y rampas de proa y popa, y las puertas laterales, así como los imbornales y los sistemas conexos.

Manuales y calculadoras para el embarque y sujeción de la carga

- .6 Aptitud para utilizar correctamente los manuales de embarque y sujeción de la carga respecto de todos los tipos de vehículos y, cuando proceda, vagones de ferrocarril, así como para calcular y observar los límites de esfuerzo aceptables en las cubiertas para vehículos.

Zonas de cargas peligrosas

- .7 Aptitud para garantizar la debida observancia de precauciones y limitaciones especiales aplicables a las zonas asignadas a las cargas peligrosas.

Procedimientos de emergencia

- .8 Aptitud para garantizar la correcta observancia de los procedimientos especiales destinados a:
- .8.1 impedir o reducir la entrada de agua en las cubiertas para vehículos;
- .8.2 achicar el agua de las cubiertas para vehículos; y
- .8.3 reducir al mínimo los efectos del agua en las cubiertas para vehículos.

Formación sobre seguridad para el personal en contacto directo con los pasajeros en espacios a ellos destinados

3 La formación adicional sobre aspectos de seguridad que prescribe la regla V/2, párrafo 6, garantizará, como mínimo, que se alcancen las siguientes aptitudes.

Comunicaciones

- .1 Aptitud para comunicarse con los pasajeros en una emergencia, habida cuenta de lo siguiente:
- .1.1 el idioma o idiomas de las principales nacionalidades de los pasajeros a bordo en una determinada ruta;
- .1.2 la probabilidad de que la aptitud para utilizar un vocabulario inglés elemental e impartir instrucciones básicas represente un medio de comunicación con el pasajero que requiera asistencia, independientemente de que el pasajero y el miembro de la tripulación tengan un idioma común;
- .1.3 la posible necesidad de comunicarse durante una emergencia mediante, por ejemplo, gestos, señales con la mano, o indicando a los pasajeros la ubicación de las instrucciones, los puntos de reunión, los dispositivos salvavidas o las vías de evacuación, cuando la comunicación verbal resulte difícil;
- .1.4 la medida en que se hayan facilitado a los pasajeros instrucciones completas de seguridad, en el idioma o idiomas que hablen; y
- .1.5 los idiomas en los que podrán difundirse los avisos de emergencia cuando ésta se produzca, o los ejercicios destinados a brindar orientación fundamental a los pasajeros

y a facilitar la tarea de los miembros de la tripulación, para que presten asistencia a los pasajeros.

Dispositivos salvavidas

- 2 Aptitud para efectuar demostraciones a los pasajeros sobre el uso de los dispositivos salvavidas individuales.

Formación sobre seguridad de los pasajeros, la carga e integridad del casco

4 La formación sobre seguridad de los pasajeros, la carga e integridad del casco, prescrita en la regla V/2, párrafo 7, para los capitanes, primeros oficiales de puente, jefes de máquinas, primeros oficiales de máquinas y personal directamente responsable del embarco, desembarco de pasajeros y embarque, desembarque y sujeción de la carga, o de cerrar las aberturas del casco, permitirá alcanzar, como mínimo, las aptitudes que guarden relación con sus cometidos y responsabilidades:

Procedimientos de carga y embarco

- 1 Aptitud para aplicar correctamente los procedimientos establecidos referentes a:
 - 1.1 cargar y descargar vehículos, vagones de ferrocarril y otras unidades de transporte, incluidas las comunicaciones conexas;
 - 1.2 bajar e izar las rampas;
 - 1.3 montar y estibar cubiertas para vehículos retráctiles; y
 - 1.4 el embarco y desembarco de pasajeros, prestando especial atención a los impedidos y otras personas que requieran asistencia.

Transporte de mercancías peligrosas

- 2 Aptitud para aplicar las precauciones, procedimientos y prescripciones especiales que se refieren al transporte de mercancías peligrosas a bordo de los buques de pasaje de transbordo rodado.

Sujeción de la carga

- 3 Aptitud para:
 - 3.1 aplicar correctamente las disposiciones del Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga en los vehículos, vagones de ferrocarril y otras unidades de transporte a bordo; y
 - 3.2 utilizar adecuadamente el equipo de sujeción de la carga y los materiales disponibles, teniendo en cuenta sus limitaciones.

Cálculo de estabilidad, asiento y esfuerzos

- 4 Aptitud para:
 - 4.1 utilizar correctamente la información disponible sobre estabilidad y esfuerzos;

- .4.2 calcular la estabilidad y el asiento correspondientes a distintas condiciones de carga, utilizando las calculadoras de estabilidad o los programas de ordenador disponibles;
- .4.3 calcular los factores de carga de las cubiertas; y
- .4.4 calcular las consecuencias de los trasvases de lastre y combustible respecto de la estabilidad, el asiento y los esfuerzos.

Apertura, cierre y sujeción de las aberturas del casco

- .5 Aptitud para:
 - .5.1 aplicar correctamente los procedimientos establecidos para abrir, cerrar y sujetar las puertas y rampas de proa y popa, y las puertas laterales, y para manejar adecuadamente los sistemas conexos;
 - .5.2 realizar reconocimientos para comprobar que su cierre es correcto.

Atmósfera en las cubiertas para vehículos

- .6 Aptitud para:
 - .6.1 emplear, si se lleva, el equipo para vigilar la atmósfera en los espacios de carga rodada; y
 - .6.2 aplicar correctamente los procedimientos establecidos para la ventilación de los espacios de carga rodada durante las operaciones de carga y descarga de vehículos, así como durante el viaje y en situaciones de emergencia.

Formación sobre gestión de emergencias y comportamiento humano

5 La formación sobre gestión de emergencias y comportamiento humano prescrita en el párrafo 8 de la regla V/2, para los capitanes, primeros oficiales de puente, jefes de máquinas, primeros oficiales de máquinas y personal responsable de la seguridad de los pasajeros en situaciones de emergencia habrá de ser satisfactoria a juicio de la Administración y basarse en las directrices aprobadas por la Organización.

CAPÍTULO VI

NORMAS RELATIVAS A LAS FUNCIONES DE EMERGENCIA, SEGURIDAD EN EL TRABAJO, ATENCIÓN MÉDICA Y SUPERVIVENCIA

Sección A-VI/1

Requisitos mínimos de familiarización, formación e instrucción básicas en aspectos de seguridad para la gente de mar

Familiarización

1 Antes de que se les asignen tareas a bordo, todas las personas empleadas o contratadas a bordo de un buque de navegación marítima que no sean pasajeros recibirán formación aprobada que les permita familiarizarse con las técnicas de supervivencia personal o recibirán suficiente información e instrucción, teniendo en cuenta las orientaciones facilitadas en la parte B, para:

- .1 poder comunicarse con otras personas a bordo por lo que respecta a cuestiones elementales de seguridad y entender los símbolos, signos y las señales de alarma que se refieren a la seguridad;
- .2 saber actuar en caso de que:
 - .2.1 una persona caiga al mar,
 - .2.2 se detecte fuego o humo, o
 - .2.3 suene la alarma de incendios o de abandono del buque;
- .3 identificar los puestos de reunión y de embarco, así como las vías de evacuación en caso de emergencia;
- .4 localizar y ponerse chalecos salvavidas;
- .5 dar la alarma y tener un conocimiento básico del uso de extintores portátiles de incendios;
- .6 tomar inmediatamente medidas al encontrarse con un accidente u otra emergencia de tipo médico antes de pedir asistencia médica a bordo; y
- .7 cerrar y abrir las puertas contra incendios, estancas y estancas a la intemperie instaladas en el buque, distintas de las aberturas del casco.

Formación básica

2 La gente de mar empleada o contratada a bordo del buque en la calidad que sea, como parte de la dotación del buque a la que se le confían tareas de seguridad o de prevención de la contaminación relacionadas con las operaciones del buque, deberá, antes de que se le asignen cometidos a bordo:

- .1 recibir la debida formación básica aprobada o instrucción en:
 - .1.1 técnicas de supervivencia personal, como se especifica en el cuadro A-VI/1-1,

- .1.2 prevención y lucha contra incendios, como se especifica en el cuadro A-VI/1-2,
- .1.3 primeros auxilios básicos, como se especifica en el cuadro A-VI/1-3, y
- .1.4 seguridad personal y responsabilidades sociales, como se especifica en el cuadro A-VI/1-4;
- .2 demostrar que ha alcanzado en los últimos cinco años la competencia requerida para asumir las tareas, cometidos y responsabilidades que se enumeran en la columna 1 de los cuadros A-VI/1-1, A-VI/1-2, A-VI/1-3 y A-VI/1-4, mediante:
 - .2.1 una prueba de su capacidad con arreglo a los métodos de demostración de la competencia y los criterios para evaluarla especificados en las columnas 3 y 4 de dichos cuadros; y
 - .2.2 un examen o evaluación continua, en el marco de un programa de formación reconocido, que abarque las materias especificadas en la columna 2 de dichos cuadros.

3 Por lo que respecta a buques que no sean buques de pasaje de arqueado bruto superior a 500 dedicados a viajes internacionales, ni buques tanque, si la Administración estima que dado el tamaño de un buque y la extensión o naturaleza de sus travesías no es razonable ni práctico aplicar todos los requisitos de la presente sección a la gente de mar que preste servicios en dicho buque o en ese tipo de buques, podrá eximirlos del cumplimiento de determinados requisitos, teniendo en cuenta la seguridad de otras personas que se encuentren a bordo, del buque y de los bienes, y la protección de medio marino.

Cuadro A-VI/1-1
Especificación de las normas mínimas de competencia en técnicas de supervivencia personal

Columna 1 COMPETENCIA	Columna 2 CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	Columna 3 MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	Columna 4 CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Supervivencia en el mar en caso de abandono del buque	<p>Tipos de situaciones de emergencia que pueden producirse, tales como abordajes, incendios o hundimiento</p> <p>Tipos de dispositivos salvavidas que se llevan normalmente en los buques</p> <p>Equipo de las embarcaciones de supervivencia</p> <p>Ubicación de los dispositivos personales de salvamento</p> <p>Principios relacionados con la supervivencia, que incluyen:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 utilidad de la formación y de los ejercicios .2 instrumentaria y equipo de protección personal 	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido, o bien la experiencia aprobada en el empleo y el correspondiente examen, incluida la demostración práctica de la aptitud para:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 colocarse el chaleco salvavidas .2 ponerse y utilizar un traje salvavidas .3 saltar al agua de forma segura desde cierta altura .4 adrizar una balsa salvavidas que esté en posición invertida llevando puesto un chaleco salvavidas .5 nadar llevando puesto un chaleco salvavidas 	<p>Las medidas adoptadas al identificar señales de reunión son las correctas para la emergencia anunciada y se ajustan a los procedimientos establecidos</p> <p>La secuencia y el momento de las medidas individuales son correctos, dadas las circunstancias y condiciones reinantes, y reducen al mínimo los posibles peligros y amenazas para la supervivencia</p> <p>El método de subida en la embarcación de supervivencia es apropiado y no entraña peligros para otros supervivientes</p> <p>Las medidas iniciales al abandonar el buque y los procedimientos y actuación en el agua reducen al mínimo las amenazas para la supervivencia</p>

Cuadro A-VI/1-1
Pág. 1/2

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Supervivencia en el mar en caso de abandono del buque (continuación)	<p>.3 necesidad de estar preparado para cualquier emergencia</p> <p>.4 medidas que procede adoptar al ser llamado a las estaciones de las embarcaciones de supervivencia</p> <p>.5 medidas que deben adoptarse cuando se insta a abandonar el buque</p> <p>.6 actuación en el agua</p> <p>.7 medidas a bordo de la embarcación de supervivencia</p> <p>.8 principales peligros para los supervivientes</p>	<p>.6 mantenerse a flote sin chaleco salvavidas</p> <p>.7 subir a una embarcación de supervivencia desde el buque y desde el agua llevando puesto un chaleco salvavidas</p> <p>.8 adoptar primeras medidas al subir a la embarcación de supervivencia para aumentar las posibilidades de sobrevivir</p> <p>.9 largar un ancla flotante o un ancla de capa</p> <p>.10 manejar el equipo de la embarcación de supervivencia</p> <p>.11 manejar los dispositivos de localización, incluido el equipo radioeléctrico</p>	

Cuadro A-VI/1-1
Pág. 2/2

Cuadro A-VII/1-2
Especificación de las normas mínimas de competencia en prevención y lucha contra incendios

Columna 1 COMPETENCIA	Columna 2 CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	Columna 3 MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	Columna 4 CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
<p>Reducir al mínimo los riesgos de incendio y mantener un estado de preparación que permita responder en todo momento a situaciones de emergencia en las que se produzcan incendios</p>	<p>Organización de la lucha contra incendios a bordo</p> <p>Localización de los dispositivos de lucha contra incendios y de las vías de evacuación en caso de emergencia</p> <p>Elementos del fuego y de la explosión (el triángulo del fuego)</p> <p>Tipos y fuentes de ignición</p> <p>Materiales inflamables, riesgo de que se produzca y propague un incendio</p> <p>Necesidad de una vigilancia constante</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido</p>	<p>Las medidas iniciales adoptadas al darse cuenta de una emergencia se ajustan a las prácticas y procedimientos aceptados</p> <p>Las medidas adoptadas al identificar señales de reunión son las correctas para la emergencia indicada y se ajustan a los procedimientos establecidos</p>

Cuadro A-VII/1-2
Pág. 1/4

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
<p>Reducir al mínimo los riesgos de incendio y mantener un estado de preparación que permita responder en todo momento a situaciones de emergencia en las que se produzcan incendios (continuación)</p> <p>Luchar contra incendios y extinguirlos</p>	<p>Medidas que deben adoptarse a bordo de los buques</p> <p>Detección de fuego y humo, y sistemas automáticos de alarma</p> <p>Clasificación de los incendios y de los agentes extintores que pueden utilizarse</p> <p>Equipo de lucha contra incendios y su ubicación a bordo</p> <p>Instrucción en:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 instalaciones fijas 2 equipo de lucha contra incendios 3 equipo personal 4 dispositivos y equipo de lucha contra incendios 	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido, que incluyan una demostración, en espacios con condiciones didácticas realistas (por ejemplo, simulación de las condiciones de a bordo) y, en la medida de lo posible y factible, durante períodos de oscuridad, de la aptitud para:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 utilizar distintos tipos de extintores portátiles 	<p>La indumentaria y el equipo son adecuados, dada la naturaleza de las operaciones de lucha contra incendios</p> <p>La secuencia y el momento de las medidas individuales son correctos, dadas las circunstancias y condiciones reinantes</p> <p>Se consigue extinguir el incendio utilizando procedimientos, técnicas y agentes adecuados de lucha contra incendios</p>

Cuadro A-VI/1-2
Pág. 2/4

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Luchar contra incendios y extinguirlos (continuación)	.5 métodos de lucha contra incendios .6 agentes de lucha contra incendios .7 procedimientos de lucha contra incendios .8 utilización del equipo respiratorio para la lucha contra incendios y para llevar a cabo operaciones de rescate	.2 utilizar el aparato respiratorio autónomo .3 extinguir incendios pequeños, por ejemplo, incendios del equipo eléctrico, de hidrocarburos y de propano .4 extinguir con agua incendios de gran envergadura utilizando lanzas de aspersión y chorro .5 extinguir incendios con espuma, polvo u otro agente químico adecuado .6 entrar en un compartimiento en el que se ha inyectado espuma de alta expansión y atravesarlo provisto de un cable de seguridad pero sin aparato respiratorio	Los procedimientos y técnicas de manejo del aparato respiratorio se ajustan a las prácticas y procedimientos aceptados

Cuadro A-VI/1-2
Pág. 3/4

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Luchar contra incendios y extinguirlos (continuación)		<p>7. luchar contra el fuego en espacios cerrados llenos de humo llevando un aparato respiratorio autónomo</p> <p>8. extinguir incendios con neblina u otro agente apropiado de lucha contra incendios, en un camarote o en una cámara de máquinas simulada en los que haya un incendio y abundante humo</p> <p>9. extinguir un incendio de hidrocarburos con un aparato de neblina y boquillas aspersoras, polvos químicos secos o rociadores de espuma</p> <p>10. llevar a cabo una operación de rescate en un espacio lleno de humo, provisto de un aparato respiratorio</p>	

Cuadro A-VI/1-2
Pág. 4/4

Cuadro A-VI/1-3

Especificación de las normas mínimas de competencia en primeros auxilios

Columna 1 COMPETENCIA	Columna 2 CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	Columna 3 MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	Columna 4 CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Adopción de medidas inmediatas al producirse un accidente u otro tipo de emergencia médica	<p>Evaluación de las necesidades de las víctimas y de las amenazas para la propia seguridad personal</p> <p>Conocimiento de la estructura y de las funciones del cuerpo humano</p> <p>Comprensión de las medidas inmediatas que deben adoptarse en casos de emergencia, que incluyen:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 colocar a la víctima en una postura adecuada .2 aplicar técnicas de respiración artificial 	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido	<p>La forma y el momento de dar la alarma es la correcta, dadas las circunstancias del accidente o de la emergencia de tipo médico</p> <p>El diagnóstico de las probables causas, así como de la naturaleza y gravedad de las lesiones, se efectúa de forma completa y rápida, y la prioridad y secuencia de las medidas adoptadas están en consonancia con cualquier posible amenaza para la vida humana</p>

Cuadro A-VI/1-3

Pág. 1/2

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Adopción de medidas inmediatas al producirse un accidente u otro tipo de emergencia médica (continuación)	3 controlar las hemorragias 4 medidas apropiadas para tratar casos elementales de <i>shock</i> 5 tomar las medidas correctas en caso de quemadura y escaldadura, que incluyen accidentes causados por corriente eléctrica 6 rescatar y transportar una víctima 7 improvisar vendas y utilizar el material del botiquín de primeros auxilios		Se reduce al mínimo en todo momento el riesgo de agravar los daños propios y los de la víctima

Cuadro A-VI/1-3
Pág. 2/2

Cuadro A-VI/1-4
Especificación de las normas mínimas de competencia en seguridad personal y responsabilidades sociales

Columna 1 COMPETENCIA	Columna 2 CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	Columna 3 MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	Columna 4 CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Observar los procedimientos de emergencia	<p>Tipos de emergencia que pueden producirse, tales como abordajes, incendios, hundimientos, etc.</p> <p>Conocimiento de los planes para contingencias de a bordo</p> <p>Señales de emergencia y tareas específicas asignadas a miembros de la tripulación en el cuadro de obligaciones; puestos de reunión; uso correcto del equipo personal de seguridad</p> <p>Medidas que deben adoptarse al detectar una posible emergencia, incluidos los casos de incendio, abordaje, hundimiento y penetración de agua en el buque</p> <p>Medidas que deben adoptarse al oír las señales de la alarma de emergencia</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido	<p>Las medidas iniciales adoptadas al detectar una emergencia se ajustan a los procedimientos de respuesta establecidos</p> <p>La información facilitada al dar la alarma se transmite rápidamente y es clara, completa y precisa</p>

Cuadro A-VI/1-4
Pág. 1/3

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y AFITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Observar los procedimientos de emergencia (continuación)	<p>Importancia de la formación y de los ejercicios</p> <p>Conocimiento de las vías de evacuación y de los sistemas internos de comunicación y alarma</p>		
Tomar precauciones para prevenir la contaminación del medio marino	<p>Efectos de la contaminación accidental u operacional del medio marino</p> <p>Procedimientos básicos de protección ambiental</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido	Se observan en todo momento los procedimientos organizativos establecidos para proteger el medio marino
Observar prácticas de seguridad en el trabajo	<p>Importancia de adherirse en todo momento a prácticas de seguridad en el trabajo</p> <p>Dispositivos de protección y seguridad disponibles para protegerse contra los distintos peligros del buque</p> <p>Precauciones que deben adoptarse antes de entrar en espacios cerrados</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido	En todo momento, se observan las prácticas de seguridad en el trabajo y se utiliza el equipo de seguridad y protección adecuado

Cuadro A-VI/1-4
Pág. 2/3

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Observar prácticas de seguridad en el trabajo (continuación)	Familiarización con las medidas internacionales sobre prevención de accidentes y medicina ocupacional		
Comprender las órdenes y hacerse entender en relación con las tareas de a bordo	Aptitud para entender órdenes y para comunicarse con los demás en relación con las tareas de a bordo	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido	Las comunicaciones son claras y eficaces en todo momento
Contribuir a que las relaciones humanas a bordo del buque sean buenas	Importancia de mantener buenas relaciones profesionales y humanas a bordo del buque Responsabilidades sociales; condiciones laborales; derechos y obligaciones individuales; peligro del uso de drogas y abuso del alcohol	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido	Se cumplen en todo momento las normas pertinentes de trabajo y comportamiento

Cuadro A-VI/1-4
Pág. 3/3

Sección A-VI/2

Requisitos mínimos para la expedición de títulos de suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia, botes de rescate y botes de rescate rápidos

Suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate que no sean botes de rescate rápidos

Normas de competencia

1 Todo aspirante a un título de suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate que no sean botes de rescate rápidos deberá demostrar su competencia en las tareas, cometidos y responsabilidades que se indican en la columna 1 del cuadro A-VI/2-1.

2 El nivel de conocimientos de las materias enumeradas en la columna 2 del cuadro A-VI/2-1 será suficiente para permitir que el aspirante ponga a flote y se haga cargo de una embarcación de supervivencia o bote de rescate en situaciones de emergencia.

3 Al determinar la formación y experiencia necesarias para alcanzar el nivel apropiado de conocimientos teóricos, comprensión y aptitud, se tendrán en cuenta las orientaciones que figuran en la parte B del Código.

4 Todo aspirante al título deberá demostrar que ha alcanzado en los últimos cinco años la competencia requerida, mediante:

- 1 una prueba de su capacidad para desempeñar las tareas, cometidos y responsabilidades que se enumeran en la columna 1 del cuadro A-VI/2-1, con arreglo a los métodos de demostración de la competencia y los criterios para evaluarla que figuran en las columnas 3 y 4 de dicho cuadro; y
- 2 un examen o evaluación continua, en el marco de un programa de formación reconocido, que abarque las materias especificadas en la columna 2 del cuadro A-VI/2-1.

Suficiencia en el manejo de botes de rescate rápidos

Normas de competencia

5 Todo aspirante a un título de suficiencia en el manejo de botes de rescate rápido deberá demostrar competencia en las tareas, cometidos y responsabilidades que se enumeran en la columna 1 del cuadro A-VI/2-2.

6 El nivel de conocimientos de las materias enumeradas en la columna 2 del cuadro A-VI/2-2 será suficiente para permitir que el aspirante ponga a flote y se haga cargo de un bote de rescate rápido en situaciones de emergencia.

7 Al determinar la formación y experiencia necesarias para alcanzar el nivel de conocimientos teóricos, comprensión y aptitud se tendrán en cuenta las orientaciones que figuran en la parte B del Código.

8 Todo aspirante al título deberá demostrar que ha alcanzado en el curso de los últimos cinco años la competencia requerida, mediante:

- 1 una prueba de su capacidad para desempeñar las tareas, cometidos y responsabilidades que se enumeran en la columna 1 del cuadro A-VI/2-2, con arreglo a los métodos de demostración de la competencia y los criterios para evaluarla que figuran en las columnas 3 y 4 de dicho cuadro; y
- 2 un examen o evaluación continua, en el marco de un programa de formación reconocido, que abarque las materias especificadas en la columna 2 del cuadro A-VI/2-2.

Cuadro A-VI/2-1

Especificación de las normas mínimas de competencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate que no sean botes de rescate rápidos

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Hacerse cargo de una embarcación de supervivencia o bote de rescate durante y después de la puesta a flote	<p>Construcción y equipo de las embarcaciones de supervivencia y de los botes de rescate, y componentes del equipo</p> <p>Características específicas e instalaciones de la embarcación de supervivencia o bote de rescate</p> <p>Distintos tipos de dispositivos utilizados para la puesta a flote de embarcaciones de supervivencia o botes de rescate</p> <p>Métodos de puesta a flote de las embarcaciones de supervivencia en mar encrespada</p> <p>Métodos de recuperación de las embarcaciones de supervivencia</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas que demuestren la aptitud para:</p> <p>.1 adrizar una balsa salvavidas invertida llevando puesto un chaleco salvavidas</p> <p>.2 interpretar las señales que indican el número de personas que la embarcación de supervivencia puede llevar</p>	<p>La preparación, el método para embarcar y la puesta a flote de la embarcación de supervivencia tienen en cuenta las limitaciones del equipo y permiten que la embarcación de supervivencia se aleje del buque sin riesgos</p> <p>Las medidas iniciales adoptadas al abandonar el buque reducen al mínimo las amenazas para la supervivencia</p> <p>La recuperación de las embarcaciones de supervivencia y de los botes de rescate respeta las limitaciones del equipo</p>

Cuadro A-VI/2-1
Pág. 1/5

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Hacerse cargo de una embarcación de supervivencia o bote de rescate durante y después de la puesta a flote (continuación)	<p>Medidas que deben adoptarse tras abandonar el buque</p> <p>Métodos de puesta a flote y recuperación de botes de rescate en mar encrespada</p>	<p>3 dar las órdenes correctas para la puesta a flote de la embarcación de supervivencia y para subirse en ella, alejarse del buque y controlar y desembarcar a las personas</p> <p>4 preparar y poner a flote de forma segura la embarcación de supervivencia y alejarse del buque con rapidez</p> <p>5 recuperar de forma segura embarcaciones de supervivencia y botes de rescate</p> <p>Utilizando: una balsa salvavidas inflable y un bote salvavidas abierto o cerrado con motor incorporado</p>	

Cuadro A-VI/2-1
Pag. 2/5

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
<p>Manejar el motor de una embarcación de supervivencia</p>	<p>Métodos para poner en marcha y manejar el motor de una embarcación de supervivencia y sus accesorios, así como utilizar el extintor de incendios de que se dispone</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas que demuestren la aptitud para poner en marcha y manejar un motor instalado en un bote salvavidas abierto o cerrado</p>	<p>Se alcanza y mantiene la propulsión necesaria para maniobrar</p>
<p>Organizar a los supervivientes y la embarcación de supervivencia tras abandonar el buque</p>	<p>Manejar la embarcación de supervivencia en condiciones meteorológicas adversas</p> <p>Utilización de la boza, el ancla flotante y el resto del equipo</p> <p>Racionamiento del agua y los alimentos en la embarcación de supervivencia</p> <p>Medidas adoptadas para maximizar las posibilidades de detección y localización de la embarcación de supervivencia</p> <p>Métodos de rescate con helicópteros</p> <p>Prevención y efectos de la hipotermia, utilización de mantas e indumentaria protectora, incluidos los trajes salvavidas y las ayudas térmicas</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas que demuestren la aptitud para:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. remar y gobernar un bote con ayuda de brújula 2. utilizar los distintos elementos del equipo de la embarcación de supervivencia 3. guarnir dispositivos para contribuir a la localización 	<p>La organización de la supervivencia es la correcta, dadas las circunstancias y condiciones reinantes</p>

Cuadro A-VI/2-1
Pág. 3/5

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Organizar a los supervivientes y la embarcación de supervivencia tras abandonar el buque (continuación)	<p>Empleo de los botes de rescate y de los botes salvavidas con motor para reunir y organizar las balsas salvavidas y el rescate de los supervivientes y de las personas que se encuentran en el agua</p> <p>Varada voluntaria de la embarcación de supervivencia</p>		
Utilizar los dispositivos de localización, incluidos los aparatos de comunicación y señalización y las señales pirotécnicas	<p>Dispositivos radioeléctricos de salvamento a bordo de las embarcaciones de supervivencia, incluidas RLS por satélite y RESAR</p> <p>Señales pirotécnicas de socorro</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas que demuestren la aptitud para:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 utilizar el equipo radioeléctrico portátil de las embarcaciones de supervivencia .2 utilizar el equipo de señalización, incluidas las señales pirotécnicas 	<p>El empleo y la elección del aparato de comunicación y señalización son idóneos, dadas las circunstancias y condiciones reinantes</p>

Cuadro A-VI/2-1
Pág. 4/5

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Dispensar primeros auxilios a los supervivientes	Utilización del botiquín de primeros auxilios y de las técnicas de respiración artificial Tratamiento de heridos, incluidos el control de las hemorragias y los estados de <i>shock</i>	Evaluación de los resultados obtenidos en una demostración práctica de la aptitud para tratar heridos, durante y después del abandono del buque, utilizando el botiquín de primeros auxilios y técnicas de respiración artificial	El diagnóstico de la causa probable, la naturaleza y la gravedad de las lesiones y del estado del herido se realiza de forma rápida y precisa La prioridad que se le atribuye y la secuencia del tratamiento reduce al mínimo toda amenaza para la vida humana

Cuadro A-VI/2-1
Pág. 5/5

Cuadro A-VII/2-2

Especificación de las normas mínimas de competencia en el manejo de botes de rescate rápidos

Columna 1 COMPETENCIA	Columna 2 CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	Columna 3 MÉTODO DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	Columna 4 CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Hacerse cargo de un bote de rescate rápido durante y después de su puesta a flote	<p>Construcción y equipo de los botes de rescate rápidos, y componentes del equipo</p> <p>Características específicas e instalaciones de los botes de rescate rápidos</p> <p>Precauciones de seguridad durante la puesta a flote y la recuperación de un bote de rescate rápido</p> <p>Procedimientos para adrizar un bote de rescate rápido invertido</p> <p>Manejo de un bote de rescate rápido en condiciones meteorológicas y estado de la mar adversos</p> <p>Equipo de navegación y seguridad disponible en un bote de rescate rápido</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas que demuestren la aptitud para:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. controlar la puesta a flote y recuperación seguras de un bote de rescate rápido 2. adrizar un bote de rescate rápido invertido 3. manejar un bote de rescate rápido en las condiciones de tiempo y estado de la mar reinantes 4. nadar llevando equipo especial 	<p>La preparación, el método para embarcar, y la puesta a flote y manejo del bote de rescate rápido tienen en cuenta las limitaciones del equipo</p>

Cuadro A-VII/2-2
Pág. 1/2

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODO DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Manejar el motor de un bote de rescate rápido	<p>Métodos de búsqueda y factores ambientales que inciden en ella</p> <p>Evaluación de la disponibilidad de los botes de rescate rápidos y su equipo conexo para empleo inmediato</p> <p>Conocimientos del mantenimiento, reparaciones de emergencia, inflado y desinflado normales de los compartimientos de flotabilidad de los botes de rescate rápidos inflados</p>	<p>5 utilizar el equipo de comunicaciones y señalización entre el bote de rescate rápido, un helicóptero y un buque</p> <p>6 utilizar el equipo de emergencia disponible</p> <p>7 rescatar del agua a una víctima y trasladarla a un helicóptero de salvamento, a un buque o a un lugar seguro</p> <p>8 aplicar los métodos de búsqueda teniendo en cuenta los factores ambientales</p>	Se pone en marcha y maneja el motor en la medida necesaria para maniobrar

Cuadro A-VI/2-2
Pág. 2/2

Sección A-VI/3**Requisitos mínimos de formación en técnicas avanzadas de lucha contra incendios****Norma de competencia**

- 1 La gente de mar a la que se le asigne el control de las operaciones de lucha contra incendios habrá recibido la debida formación avanzada en técnicas de lucha contra incendios, con especial énfasis en organización, tácticas y mando, y se le exigirá que demuestre la competencia necesaria para desempeñar las tareas, cometidos y responsabilidades que se enumeran en la columna 1 del cuadro A-VI/3.
- 2 El nivel de conocimientos y comprensión de las materias enumeradas en la columna 2 del cuadro A-VI/3 será suficiente para poder controlar de forma eficaz las operaciones de lucha contra incendios a bordo del buque.
- 3 Al determinar la formación y experiencia necesarias para alcanzar el nivel necesario de conocimientos teóricos, comprensión y aptitud, se tendrán en cuenta las orientaciones que figuran en la parte B del Código.
- 4 Todo aspirante a un título deberá demostrar que ha alcanzado en los últimos cinco años la competencia requerida, con arreglo a los métodos de demostración de la competencia y los criterios para evaluarla que figuran en las columnas 3 y 4 del cuadro A-VI/3.

Cuadro A-VI/3

Especificación de las normas mínimas de competencia en técnicas avanzadas de lucha contra incendios

Columna 1 COMPETENCIA	Columna 2 CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	Columna 3 MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	Columna 4 CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Controlar las operaciones de lucha contra incendios a bordo	<p>Procedimientos de lucha contra incendios a bordo y en el puerto, con especial énfasis en la organización, tácticas y mando</p> <p>Empleo de agua para la extinción de incendios; efectos sobre la estabilidad del buque; precauciones y medidas correctivas</p> <p>Comunicación y coordinación durante las operaciones de lucha contra incendios</p> <p>Control de los ventiladores, incluidos los extractores de humo</p> <p>Control del combustible y de los sistemas eléctricos</p> <p>Riesgos del proceso de lucha contra incendios (destilación en seco, reacciones químicas, incendios en las chimeneas de caldera, etc.)</p>	Ejercicios prácticos e instrucción recibida en el marco de un programa de formación reconocido, en condiciones realistas (por ejemplo, simulación de las condiciones de a bordo) y, en la medida de lo posible y factible, durante periodos de oscuridad	<p>Las medidas adoptadas para controlar incendios se basan en una evaluación completa y precisa del incidente, utilizando todas las fuentes de información disponibles</p> <p>El orden de prioridades, la secuencia de las medidas y el momento en que se adoptan responden a las exigencias generales del incidente, reducen al mínimo los daños reales o posibles al buque, las lesiones del personal y obstaculizan lo menos posible el funcionamiento eficaz del buque</p> <p>La transmisión de información se efectúa de forma rápida, precisa, completa y clara</p>

Cuadro A-VI/3
Pág. 1/3

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Controlar las operaciones de lucha contra incendios a bordo (continuación)	<p>Lucha contra incendios en los que intervienen mercancías peligrosas</p> <p>Precauciones contra incendios y riesgos relacionados con el almacenamiento y la manipulación de materiales (pinturas, etc.)</p> <p>Tratamiento y control de heridos</p> <p>Procedimientos de coordinación con las operaciones de lucha contra incendios efectuadas desde tierra</p>		Durante las actividades de lucha contra incendios, se observan en todo momento prácticas de seguridad personal
Organizar y formar cuadrillas de lucha contra incendios	<p>Elaboración de planes para contingencias</p> <p>Formación y asignación del personal a las cuadrillas de lucha contra incendios</p> <p>Estrategias y tácticas para la lucha contra incendios en las distintas partes del buque</p>	Ejercicios prácticos e instrucción recibida en el marco de un programa de formación reconocido y en condiciones realistas (por ejemplo, simulación de las condiciones de a bordo)	La composición y la organización de las cuadrillas de lucha contra incendios garantizan que se implanten de forma rápida y eficaz los planes y procedimientos de emergencia

Cuadro A-VI/3
Pág. 2/3

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Inspeccionar y mantener los sistemas y el equipo de detección y extinción de incendios	Sistemas de detección de incendios; sistemas fijos de extinción de incendios; equipo portátil y móvil de extinción de incendios, que incluye distintos aparatos, bombas y equipo de rescate, salvamento, supervivencia, protección personal y comunicación Los requisitos de los reconocimientos reglamentarios y de clasificación	Ejercicios prácticos en los que se utilicen equipo y sistemas aprobados en un entorno didáctico realista	La eficacia operativa de todos los sistemas de detección y extinción de incendios y del correspondiente equipo se mantiene en todo momento de conformidad con las especificaciones de funcionamiento y las prescripciones jurídicas
Investigar y recopilar informes sobre incidentes en los que se produzcan incendios	Evaluación de las causas que dan lugar a incidentes en los que se producen incendios.	Ejercicios prácticos en un entorno didáctico realista	Se identifican las causas del incendio y se evalúa la eficacia de las medidas de lucha

Cuadro A-VI/3
Pág. 3/3

Sección A-VI/4**Requisitos mínimos en materia de primeros auxilios y cuidados médicos****Normas de competencia para la gente de mar encargada de prestar primeros auxilios a bordo del buque**

1 La gente de mar encargada de prestar primeros auxilios a bordo del buque deberá demostrar que posee la competencia necesaria para desempeñar las tareas, cometidos y responsabilidades que se enumeran en la columna 1 del cuadro A-VI/4-1.

2 El nivel de conocimientos de las materias enumeradas en la columna 2 del cuadro A-VI/4-1 será suficiente para poder adoptar, de forma inmediata, medidas eficaces en los casos de accidente o enfermedad que puedan producirse a bordo del buque.

3 Todo aspirante al título en virtud de las disposiciones del párrafo 1 de la regla VI/4, deberá demostrar que ha alcanzado la competencia requerida, con arreglo a los métodos de demostración de la competencia y los criterios para evaluarla que figuran en las columnas 3 y 4 del cuadro A-VI/4-1.

Normas de competencia para la gente de mar encargada de los cuidados médicos a bordo del buque

4 La gente de mar que deba hacerse cargo de los cuidados médicos a bordo del buque deberá demostrar que posee la competencia necesaria para desempeñar las tareas, cometidos y responsabilidades que se enumeran en la columna 1 del cuadro A-VI/4-2.

5 El nivel de conocimientos de las materias enumeradas en la columna 2 del cuadro A-VI/4-2 será suficiente para poder adoptar, de forma inmediata, medidas eficaces en los casos de accidente o enfermedad que puedan producirse a bordo del buque.

6 Todo aspirante al título, en virtud de las disposiciones del párrafo 2 de la regla VI/4, deberá demostrar que ha alcanzado la competencia requerida, con arreglo a los métodos de demostración de la competencia y los criterios para evaluarla que figuran en las columnas 3 y 4 del cuadro A-VI/4-2.

Cuadro A-VI/4-1
Especificación de las normas mínimas de competencia en primeros auxilios

Columna 1 COMPETENCIA	Columna 2 CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	Columna 3 MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	Columna 4 CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
<p>Dispensar primeros auxilios en caso de accidente o enfermedad a bordo</p>	<p>Botiquín de primeros auxilios Estructura y funciones del organismo humano Riesgos toxicológicos a bordo, incluida la utilización de la Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (GPA) o una guía nacional equivalente Examen de la víctima o del paciente Lesiones de la columna vertebral Quemaduras, escaldaduras y consecuencias de fracturas en frío, dislocaciones y lesiones musculares Cuidado médico de personas salvadas Consejos médicos por radio Farmacología Esterilización Paro cardíaco, ahogo y asfixia</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en ejercicios prácticos</p>	<p>El diagnóstico de la causa probable, de la naturaleza y la gravedad de las lesiones, se realiza de forma rápida y completa y se ajusta a las prácticas actuales de primeros auxilios Se reduce en todo momento el riesgo de sufrir daños o de causarlos a otros El tratamiento de las lesiones y el estado del paciente es correcto y se ajusta a las prácticas reconocidas de primeros auxilios y a las directrices internacionales</p>

Cuadro A-VI/4-1
Pág. 1/1

Cuadro A-VI/4-2

Especificación de las normas mínimas de competencia aplicables al personal encargado de los cuidados médicos a bordo del buque

Columna 1 COMPETENCIA	Columna 2 CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	Columna 3 MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	Columna 4 CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
Dispensar cuidados médicos a personas enfermas o heridas mientras permanezcan a bordo	Cuidado de víctimas con: .1 lesiones craneales y de la columna vertebral .2 lesiones de los oídos, la nariz, la garganta y los ojos .3 hemorragias externas e internas .4 quemaduras, escaldaduras y congelación .5 fracturas, dislocaciones y lesiones musculares .6 heridas, cura de las heridas e infecciones .7 administración de analgésicos	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas y demostraciones prácticas En los casos en que sea posible, experiencia práctica reconocida en un hospital o entidad semejante	La identificación de los síntomas se basa en el examen clínico y el historial médico La protección contra las infecciones y contra el contagio de enfermedades es completa y eficaz La actitud personal es tranquila, confiada y tranquilizadora El tratamiento de las heridas o afecciones es el correcto y se ajusta a las prácticas médicas reconocidas y a las guías médicas nacionales e internacionales pertinentes

Cuadro A-VI/4-2
Pág. 1/4

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
<p>Dispensar cuidados médicos a personas enfermas o heridas mientras permanezcan a bordo (continuación)</p>	<p>.8 técnicas de sutura y cierre de heridas con grapas</p> <p>.9 tratamiento de afecciones abdominales agudas</p> <p>.10 tratamientos quirúrgicos menores</p> <p>.11 apósitos y vendajes</p> <p>Nociones de enfermería:</p> <p>.1 principios generales</p> <p>.2 cuidados de enfermería</p> <p>Enfermedades tales como:</p> <p>.1 afecciones y emergencias de tipo médico</p> <p>.2 enfermedades de transmisión sexual</p> <p>.3 enfermedades tropicales e infecciosas</p>		<p>La dosis y la administración de fármacos y medicamentos se ajusta a las recomendaciones del fabricante y a las prácticas médicas reconocidas</p> <p>Se diagnostican con rapidez los cambios notables en el estado de los pacientes</p>

Cuadro A-VI/4-2
Pág. 2/4

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
<p>Dispensar cuidados médicos a personas enfermas o heridas mientras permanezcan a bordo (continuación)</p>	<p>Uso indebido de drogas y alcohol</p> <p>Odontología</p> <p>Ginecología y obstetricia</p> <p>Cuidados médicos de personas rescatadas</p> <p>Muerte en la mar</p> <p>Higiene</p> <p>Prevención de enfermedades, que incluye:</p> <p>.1 desinfección, desinfección, desratización</p> <p>.2 vacunación</p>		

Cuadro A-VI/4-2
Pág. 3/4

COMPETENCIA	CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD	MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA	CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA
<p>Dispensar cuidados médicos a personas enfermas o heridas mientras permanezcan a bordo (continuación)</p>	<p>Registro médico y ejemplares de los reglamentos pertinentes:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 mantenimiento de registros médicos .2 reglamentos médicos marítimos nacionales e internacionales 		
<p>Participar en planes de coordinación de la asistencia médica a bordo de los buques</p>	<p>Asesoramiento externo, que incluye:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 consejos médicos por radio .2 transporte de las personas enfermas o heridas (incluida la evacuación en helicóptero) .3 cuidado médico de la gente de mar enferma, que incluye la cooperación con las autoridades sanitarias del puerto o con los puestos de guardia médica en los puertos 		<p>Los procedimientos de examen clínico se siguen plenamente y cumplen las instrucciones recibidas</p> <p>El método de evacuación y los preparativos se ajustan a los procedimientos aceptados y se organizan de la mejor forma posible para el paciente</p> <p>Los procedimientos seguidos para recabar consejo médico por radio se ajustan a las prácticas y recomendaciones establecidas</p>

Cuadro A-VI/4-2

Pág. 4/4

CAPÍTULO VII

NORMAS RELATIVAS A LA TITULACIÓN ALTERNATIVA

Sección A-VII/1

Expedición de títulos alternativos

1 Todo aspirante a un título, a nivel operacional, en virtud de las disposiciones del capítulo VII del anexo del Convenio, deberá haber recibido la educación y formación pertinentes y satisfacer las normas de competencia prescritas para las distintas funciones en los cuadros A-II/1 o A-III/1. Podrán añadirse las funciones especificadas en los cuadros A-II/1 o A-III/1 respectivamente a condición de que el aspirante haya recibido, según proceda, la educación y formación suplementarias pertinentes y cumpla las normas de competencia prescritas en dichos cuadros respecto de las funciones de que se trate.

2 Todo aspirante a un título a nivel de gestión, que corresponda al de la persona que esté al mando de un buque de arqueo bruto igual o superior a 500, o al de la persona encargada del mando de dicho buque en caso de incapacidad de quien esté al mando, deberá, además de cumplir las normas de competencia que figuran en el cuadro A-II/1, recibir la educación y formación pertinentes y cumplir las normas de competencia correspondientes a todas las funciones prescritas en el cuadro A-II/2. Se podrán añadir las funciones especificadas en los cuadros del capítulo III de la presente parte A del Código, a condición de que el aspirante haya recibido, según proceda, la educación y formación suplementarias pertinentes y cumpla las normas de competencia prescritas en dichos cuadros respecto de las funciones de que se trate.

3 Todo aspirante a un título a nivel de gestión, que corresponda al de la persona responsable de la propulsión mecánica de un buque cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 kW, o al de la persona encargada de asumir dicha responsabilidad en caso de incapacidad del responsable de la propulsión mecánica del buque, deberá, además de cumplir las normas de competencia especificadas en el cuadro A-III/1, recibir la educación y formación pertinentes y cumplir las normas de competencia correspondientes a todas las funciones prescritas en el cuadro A-III/2. Se podrán añadir las funciones especificadas en los cuadros del capítulo II de la presente parte A del Código, a condición de que el aspirante haya recibido, según proceda, la educación y formación suplementarias pertinentes y cumpla las normas de competencia prescritas en dichos cuadros respecto de las funciones de que se trate.

4 Todo aspirante a un título a nivel de apoyo en navegación y maquinaria naval habrá de cumplir las normas de competencia prescritas en los cuadros A-II/4 o A-III/4 de esta parte del Código, según proceda.

Sección A-VII/2

Titulación de la gente de mar

1 De conformidad con el párrafo 1.3 de la regla VII/1, todo aspirante a un título expedido en virtud de las disposiciones del capítulo VII, a nivel operacional y para las funciones que se especifican en los cuadros A-II/1 o A-III/1, deberá:

- 1 haber efectuado un periodo de embarco aprobado no inferior a un año, que comprenderá un periodo de seis meses, como mínimo, realizando tareas relacionadas con la cámara de máquinas bajo la supervisión de un maquinista naval competente y, cuando se requiera

la función de navegación, un periodo de seis meses, como mínimo, en tareas relacionadas con las guardias en el puente, bajo la supervisión de un oficial competente, y

- .2 haber recibido, durante dicho periodo de embarco, formación a bordo que garantice el cumplimiento de las prescripciones pertinentes de las secciones A-II/1 y A-III/1, y que conste en un registro de formación reconocido.

2 Todo aspirante a un título expedido en virtud de las disposiciones del capítulo VII, a nivel de gestión y que combine diversas funciones especificadas en los cuadros A-II/2 y A-III/2, deberá haber efectuado un periodo de embarco desempeñando las funciones que figuren consignadas en el refrendo del título, según se indica a continuación:

- .1 para las personas que no estén al mando o no sean responsables de la propulsión mecánica de un buque: un periodo de 12 meses realizando tareas a nivel relacionadas con la regla III/2 o III/3, según corresponda, y cuando se prescriba la función de navegación a nivel de gestión, un periodo no inferior a 12 meses realizando guardias de navegación a nivel operacional;
- .2 para las personas responsables de la propulsión mecánica de un buque: un periodo no inferior a 48 meses que incluya las disposiciones del párrafo 2.1 de la presente sección ejerciendo, como oficial competente, tareas relacionadas con las funciones que figuren consignadas en el refrendo del título, de los cuales, durante 24 meses desempeñará las funciones especificadas en el cuadro A-II/1; y durante los otros 24 meses desempeñará las funciones especificadas en los cuadros A-III/1 y A-III/2.

Sección A-VII/3

Principios que rigen la expedición de títulos alternativos

(No hay disposiciones)

CAPÍTULO VIII

NORMAS RELATIVAS A LAS GUARDIAS

Sección A-VIII/1

Aptitud para el servicio

- 1 Toda persona a la que se hayan asignado tareas como oficial encargado de una guardia o como marinero que forme parte de la misma tendrán como mínimo, 10 horas de descanso en todo periodo de 24 horas.
- 2 Las horas de descanso podrán agruparse en 2 periodos como máximo, uno de los cuales habrá de tener un mínimo de 6 horas de duración.
- 3 Las prescripciones relativas a los periodos de descanso que se indican en los párrafos 1 y 2 no habrán de mantenerse durante una emergencia, un ejercicio o en otra situación operacional imperativa.
- 4 Sin perjuicio de lo dispuesto en los párrafos 1 y 2, el periodo mínimo de 10 horas puede reducirse a 6 horas, a condición de que tal reducción no se aplique durante más de 2 días y que se concedan al menos 70 horas de descanso en cada periodo de siete días.
- 5 Las administraciones exigirán que los avisos correspondientes a los periodos de guardia se coloquen en lugares fácilmente accesibles.

Sección A-VIII/2**Organización de las guardias y principios que procede observar****PARTE 1 - TITULACIÓN**

1 El oficial encargado de la guardia de navegación o de puente estará debidamente capacitado, de conformidad con las disposiciones del capítulo II o del capítulo VII correspondientes a las funciones relacionadas con las guardias de navegación o de puente.

2 El oficial encargado de la guardia de máquinas estará debidamente capacitado, de conformidad con las disposiciones del capítulo III o del capítulo VII correspondientes a las funciones relacionadas con la guardia de máquinas.

PARTE 2 - PLANIFICACIÓN DEL VIAJE**Disposiciones generales**

3 Se preparará con antelación el viaje proyectado tomando en consideración toda la información pertinente, y antes de iniciarlo se comprobarán todos los rumbos trazados.

4 El jefe de máquinas, consultando con el capitán, determinará las exigencias del viaje proyectado, teniendo en cuenta las necesidades de combustible, agua, lubricantes, productos químicos, material fungible y otras piezas de repuesto, herramientas, provisiones y otros.

Planificación antes del viaje

5 Antes de cada viaje, el capitán de todo buque deberá asegurarse de que la derrota prevista desde el puerto de salida hasta el primer puerto de escala se ha planeado utilizando cartas adecuadas y correctas y otras publicaciones náuticas necesarias para el viaje que se va a realizar, que contengan información precisa, completa y actualizada relativa a las restricciones y riesgos para la navegación de naturaleza permanente y previsible que afecten a la seguridad de la navegación del buque.

Verificación y visualización de la derrota prevista

6 Cuando se verifique la planificación de la derrota teniendo en cuenta toda la información pertinente, ésta se señalará claramente sobre las cartas y estará en todo momento a disposición del oficial encargado de la guardia, quien verificará cada derrota durante el viaje antes de seguirla.

Desviaciones de la derrota prevista

7 Si se decide, durante el viaje, cambiar el próximo puerto de escala en la derrota prevista, o si es necesario que el buque, por otros motivos, se desvíe significativamente de la derrota prevista, habrá que planificar una nueva ruta modificada antes de desviarse notablemente de la derrota prevista inicialmente.

PARTE 3 - GUARDIAS EN LA MAR**Principios que procede observar, en general, en las guardias**

8 Las Partes señalarán a la atención de las compañías, capitanes, jefes de máquinas y personal de las guardias, los siguientes principios que procede observar para garantizar en todo momento guardias seguras.

9 El capitán de todo buque está obligado a garantizar que se tomen las disposiciones adecuadas para mantener una guardia de navegación segura. Durante los periodos en que estén de guardia, y bajo la dirección general del capitán, los oficiales de la guardia de navegación serán responsables de que el buque navegue con seguridad, velando especialmente por que no sufra abordaje ni varada.

10 El jefe de máquinas de todo buque está obligado a garantizar, consultando con el capitán, que se tomen las disposiciones adecuadas para realizar una guardia de máquinas segura.

Protección del medio marino

11 El capitán, los oficiales y los marineros tendrán presentes las graves consecuencias de la contaminación operacional o accidental del medio marino y tomarán todas las precauciones posibles para prevenirlas, en particular respetando las reglamentaciones internacionales y portuarias pertinentes.

PARTE 3-1 - PRINCIPIOS QUE PROCEDE OBSERVAR EN LA REALIZACIÓN DE LAS GUARDIAS DE NAVEGACIÓN

12 El oficial encargado de la guardia de navegación es el representante del capitán y el principal responsable, en todo momento, de que el buque navegue con seguridad y de observar el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972.

Servicio de vigía

13 Se mantendrá un adecuado servicio de vigía que se ajuste a lo dispuesto en la regla 5 del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, y que tendrá por objeto:

- .1 mantener en todo momento una vigilancia visual y auditiva, utilizando asimismo cualquier otro medio disponible para observar cualquier cambio significativo de las condiciones operacionales;
- .2 apreciar cabalmente las circunstancias y los riesgos de abordaje, varada y otros peligros que pueda haber para la navegación; y
- .3 detectar la presencia de buques o aeronaves en peligro, náufragos, restos de naufragio, objetos a la deriva y otros riesgos para la seguridad de la navegación.

14 El vigía estará en condiciones de mantener una vigilancia adecuada y no se hará cargo ni se le asignarán otras tareas que puedan dificultar dicho servicio.

15 Las tareas del vigía y del timonel son distintas y no se podrá considerar que este último cumple funciones de vigía mientras gobierna el buque, excepto en los buques pequeños en los que desde el puesto de gobierno se dispone de una visibilidad todo horizonte sin obstáculos y no existen dificultades para la visión nocturna u otro impedimento para mantener una vigilancia adecuada. El oficial encargado de la guardia de navegación podrá actuar como único vigía durante el día, siempre que:

- .1 se haya evaluado cuidadosamente la situación y no existan dudas de que la medida es segura;
- .2 se hayan tenido plenamente en cuenta todos los factores pertinentes, que incluyen:
 - las condiciones meteorológicas,
 - la visibilidad,
 - la densidad del tráfico,
 - la proximidad de un peligro para la navegación, y
 - la atención necesaria cuando se navega cerca de un dispositivo de separación del tráfico; y
- .3 se pueda disponer de asistencia inmediata en el puente cuando un cambio de situación lo haga necesario.

16 Al determinar una composición correcta de la guardia de navegación que permita mantener en todo momento una vigilancia adecuada, el capitán deberá tener en cuenta todos los factores pertinentes, y los descritos en la presente sección del Código, además de los siguientes:

- .1 la visibilidad, las condiciones meteorológicas y el estado de la mar;
- .2 la densidad del tráfico, así como otras actividades que tengan lugar en la zona en que navega el buque;
- .3 la atención necesaria con que debe navegarse dentro o cerca de un dispositivo de separación y en otros sistemas de organización del tráfico;
- .4 el volumen adicional de trabajo debido a la naturaleza de las funciones del buque, las exigencias operacionales inmediatas y las maniobras previsibles;
- .5 la aptitud para el servicio de los miembros de la tripulación disponibles que vayan a integrar la guardia;
- .6 el conocimiento de la competencia profesional de los oficiales y tripulantes del buque y la confianza en ella;
- .7 la experiencia de los oficiales de la guardia de navegación y la familiaridad de éstos con el equipo del buque, los procedimientos y la capacidad de maniobra;
- .8 las actividades que se desarrollan a bordo del buque en un momento dado, incluidas las relacionadas con las radiocomunicaciones, así como la disponibilidad de personal que preste asistencia de inmediato en el puente en caso necesario;
- .9 el estado operacional de los instrumentos y mandos del puente, incluidos los sistemas de alarma;
- .10 el control del timón y la hélice y las características de maniobra del buque;
- .11 el tamaño del buque y el campo de visión desde el puesto de mando;
- .12 la configuración del puente, y en qué medida ésta pudiera impedir que un miembro de la guardia vea u oiga cualquier hecho exterior; y
- .13 cualquier otra norma, procedimiento o directriz pertinente relacionada con la organización de la guardia y la aptitud para el servicio que pueda haber adoptado la Organización.

Organización de la guardia

17 Para decidir la composición de la guardia en el puente, de la cual podrán formar parte marineros debidamente cualificados, se tendrán en cuenta, entre otros, los siguientes factores:

- .1 la necesidad de que en ningún momento la caseta de gobierno quede sin dotación;
- .2 el estado del tiempo, la visibilidad y si hay luz diurna u oscuridad;
- .3 la proximidad de peligros para la navegación que puedan obligar al oficial encargado de la guardia a desempeñar funciones náuticas adicionales;
- .4 el uso y el estado de funcionamiento de ayudas náuticas tales como el radar o los dispositivos electrónicos indicadores de la situación y de todo equipo que pueda afectar a la navegación segura del buque;

- .5 si el buque está provisto de piloto automático o no;
- .6 si es necesario un servicio de radiocomunicaciones;
- .7 mandos de los espacios de máquinas sin dotación permanente, alarmas e indicadores en el puente, así como procedimientos para su utilización y limitaciones operacionales; y
- .8 toda exigencia inusitada que imponga a la guardia de navegación circunstancias operacionales especiales.

Relevo de la guardia

18 El oficial encargado de la guardia de navegación no la entregará al oficial de relevo si existen motivos para pensar que está evidentemente incapacitado para desempeñar con eficacia sus funciones de guardia, en cuyo caso dará parte al capitán.

19 El oficial de relevo se asegurará de que todos los miembros de la guardia de relevo están en perfecto estado para cumplir sus deberes, especialmente por lo que respecta a la adaptación de su visión a las condiciones nocturnas. Los oficiales de relevo no se harán cargo de la guardia hasta que su propia visión se haya adaptado completamente a las condiciones de luminosidad reinantes.

20 Antes de hacerse cargo de la guardia, los oficiales de relevo comprobarán la situación estimada o verdadera del buque y se cerciorarán de cuáles son la derrota proyectada, el rumbo y la velocidad, y de los mandos de los espacios de máquinas sin dotación permanente, según proceda, tomando nota de todo peligro para la navegación que quepa esperar durante su turno de guardia.

21 Los oficiales de relevo comprobarán personalmente:

- .1 las órdenes permanentes y las consignas especiales del capitán relativas a la navegación del buque;
- .2 la situación, la derrota, la velocidad y el calado del buque;
- .3 los estados de mareas, corrientes, condiciones meteorológicas y visibilidad, actuales y previstos, y el efecto de esos factores sobre la derrota y la velocidad;
- .4 los procedimientos de utilización de los motores principales para maniobrar cuando se controlen desde el puente; y
- .5 las condiciones de navegación, incluidos y sin que la lista sea exhaustiva:
 - .5.1 el estado de funcionamiento de todo el equipo de navegación y de seguridad que se esté utilizando o quepa utilizar durante la guardia,
 - .5.2 los errores de los compases giroscópico y magnético,
 - .5.3 la presencia y movimiento de otros buques a la vista o que se sepa que están en las proximidades,
 - .5.4 las situaciones y riesgos que pueden presentarse durante la guardia, y
 - .5.5 la posibilidad de que la escora, el asiento, la densidad del agua y el empopamiento afecten a la sonda bajo quilla.

22 Si en el momento del relevo del oficial encargado de la guardia de navegación hay iniciada una maniobra o se está actuando con miras a evitar un peligro, el relevo de dicho oficial se demorará hasta que se haya dado fin a la operación de que se trate.

Realización de la guardia de navegación

- 23 El oficial encargado de la guardia de navegación:
- .1 montará guardia en el puente;
 - .2 no abandonará en ninguna circunstancia el puente hasta ser debidamente relevado;
 - .3 seguirá siendo responsable de la navegación segura del buque, aunque el capitán se halle presente en el puente, en tanto no se le informe concretamente de que el capitán ha asumido dicha responsabilidad y ello haya quedado bien entendido por ambos; y
 - .4 informará al capitán cuando tenga dudas acerca de lo que procede hacer en aras de la seguridad.
- 24 Durante la guardia se comprobarán a intervalos suficientemente frecuentes el rumbo seguido, la situación y la velocidad; utilizando todas las ayudas náuticas disponibles y necesarias para hacer que el buque siga el rumbo previsto.
- 25 El oficial encargado de la guardia de navegación sabrá perfectamente cuáles son la ubicación y el funcionamiento de todo el equipo de seguridad y de navegación que haya a bordo, y conocerá y tendrá en cuenta las limitaciones operacionales de dicho equipo.
- 26 Al oficial encargado de la guardia de navegación no se le asignará ninguna otra función cuyo desempeño pueda entorpecer la navegación segura del buque ni él la aceptará.
- 27 Los oficiales de la guardia de navegación deben obtener el máximo rendimiento de todo el equipo náutico que tengan a su disposición.
- 28 Cuando utilice el radar, el oficial encargado de la guardia de navegación tendrá en cuenta la necesidad de cumplir en todo momento con las disposiciones pertinentes del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972.
- 29 En caso de necesidad, el oficial encargado de la guardia de navegación no dudará en hacer uso del timón, las máquinas y el aparato de señales acústicas. No obstante, siempre que pueda, avisará con tiempo de toda variación que vaya a introducir en la velocidad de las máquinas y utilizará eficazmente los controles de los espacios de máquinas sin dotación permanente situados en el puente, de conformidad con los procedimientos apropiados.
- 30 Los oficiales de la guardia de navegación conocerán las características de maniobra de su buque, incluida la distancia de parada, no debiendo olvidar que otros buques pueden tener características de maniobra diferentes.
- 31 Se anotarán debidamente los movimientos y actividades relacionados con la navegación del buque que se produzcan durante la guardia.
- 32 Es de especial importancia que el oficial encargado de la guardia de navegación haga que en todo momento se mantenga una vigia eficaz. Si el buque tiene un cuarto de derrota separado, el oficial encargado de la guardia de navegación podrá pasar a él, cuando sea esencial, durante un periodo breve y para el necesario cumplimiento de deberes náuticos, pero antes habrá de cerciorarse de que no hay riesgo en ello y de que se seguirá manteniendo una eficaz vigilancia.
- 33 En el curso de la navegación, con la mayor frecuencia posible y cuando las circunstancias lo permitan, se someterá el equipo náutico de a bordo a pruebas operacionales, especialmente cuando se prevean situaciones que entrañen peligro para la navegación; cuando proceda, se dejará constancia de las pruebas efectuadas. Tales pruebas se realizarán antes de entrar en el puerto o salir de él.

- 34 El oficial encargado de la guardia de navegación verificará con regularidad que:
- .1 la persona que gobierna el buque, o el piloto automático, mantiene la derrota correcta;
 - .2 el error del compás magistral se determina por lo menos una vez durante cada guardia y, si es posible, después de todo cambio importante de rumbo; que el compás magistral y los girocompases se comparan con frecuencia y que los repetidores están sincronizados con el magistral;
 - .3 el piloto automático se comprueba en la modalidad manual por lo menos una vez durante cada guardia;
 - .4 las luces de navegación y de señales y el resto del equipo náutico funcionan correctamente;
 - .5 el equipo radioeléctrico funciona correctamente según lo dispuesto en el párrafo 86 de esta sección; y
 - .6 los controles de los espacios de máquinas sin dotación permanente y las alarmas e indicadores funcionan correctamente.
- 35 El oficial encargado de la guardia de navegación tendrá presente la necesidad de cumplir en todo momento las prescripciones en vigor del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, (SOLAS) 1974. El oficial encargado de la guardia de navegación tendrá en cuenta:
- .1 que es necesario apostar a una persona para que gobierne el buque y poder pasar a la modalidad de gobierno manual con tiempo suficiente para hacer frente sin riesgos a cualquier situación que pueda entrañar peligro; y
 - .2 que cuando se navega con piloto automático es peligrosísimo dejar que se llegue a una situación en la que el oficial encargado de la guardia de navegación carezca de ayuda y se vea obligado a interrumpir la vigía para tomar medidas de emergencia.
- 36 Los oficiales que formen parte de la guardia de navegación conocerán perfectamente la utilización de todas las ayudas electrónicas a la navegación que haya a bordo, así como sus posibilidades y limitaciones, y tendrán en cuenta que la ecosonda es una valiosa ayuda náutica.
- 37 El oficial encargado de la guardia de navegación utilizará el radar siempre que haya visibilidad reducida o se teme que vaya a haberla y en todo momento en aguas de mucho tráfico, teniendo presentes las limitaciones del aparato.
- 38 El oficial encargado de la guardia de navegación hará que se cambien a intervalos suficientemente frecuentes las escalas de distancias con objeto de detectar los blancos lo antes posible. Se tendrá presente que los blancos pequeños o débiles no siempre se detectan.
- 39 Siempre que se esté utilizando el radar, el oficial encargado de la guardia de navegación seleccionará la escala de distancias apropiada, observará cuidadosamente la imagen y se asegurará de que el punteo o el análisis sistemático de los datos se efectúe con tiempo.
- 40 El oficial encargado de la guardia de navegación notificará en el acto al capitán:
- .1 si hay visibilidad reducida o se teme que vaya a haberla;
 - .2 si las condiciones de tráfico o los movimientos de otros buques causan preocupación;
 - .3 si se experimenta dificultad para mantener la derrota;

- .4 si en el momento prefijado no se avista tierra o una marca de navegación o no se obtienen ecos de sonda;
- .5 si inesperadamente se avista tierra o una marca de navegación o se produce un cambio en los ecos de sonda;
- .6 si se averían las máquinas, el telemando de la máquina propulsora, el aparato de gobierno o cualquier equipo esencial de navegación, las alarmas o los indicadores;
- .7 si falla el equipo de radiocomunicaciones;
- .8 si, con mar gruesa, el oficial teme que el buque sufra daños causados por los elementos;
- .9 si el buque se enfrenta con un peligro cualquiera para la navegación, como hielo o un derrelicto; y
- .10 si se ha producido cualquier otra emergencia o si tiene la menor duda.

41 No obstante la obligación de informar inmediatamente al capitán, en cualquiera de las circunstancias citadas, el oficial encargado de la guardia de navegación no vacilará en tomar en el acto las medidas que las circunstancias exijan en relación con la seguridad del buque.

42 El oficial encargado de la guardia de navegación dará al personal que haya de realizar ésta todas las consignas y la información que convengan para garantizar una guardia segura y una adecuada vigilancia.

Guardias en distintas condiciones y zonas

Tiempo despejado

43 El oficial encargado de la guardia de navegación comprobará frecuentemente con el compás la demora exacta de los buques que se aproximen, con objeto de detectar con prontitud cualquier riesgo de abordaje y tener en cuenta que ese riesgo existe a veces aun cuando sea evidente un cambio considerable de demora, especialmente en casos de aproximación a un buque muy grande o a un remolque, o en casos de aproximación a un buque que esté muy cerca. El oficial encargado de la guardia de navegación también actuará pronta y positivamente, de conformidad con las disposiciones pertinentes del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, y comprobará luego que las medidas tomadas están produciendo el efecto deseado.

44 Con tiempo despejado, y siempre que sea posible, el oficial encargado de la guardia de navegación efectuará prácticas de radar.

Visibilidad reducida

45 Cuando haya visibilidad reducida o se tema que vaya a haberla, el oficial encargado de la guardia de navegación observará ante todo las disposiciones pertinentes del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, prestando especial atención a la necesidad de emitir las señales de niebla, navegar a la velocidad de seguridad y tener las máquinas listas para maniobrar inmediatamente. Además, el oficial encargado de la guardia de navegación deberá:

- .1 informar al capitán;
- .2 apostar a los vigías necesarios;
- .3 exhibir las luces de navegación; y
- .4 tener en funcionamiento el radar y utilizarlo.

Periodos de oscuridad

46 El capitán y el oficial encargado de la guardia de navegación, al organizar el servicio de vigía, tendrán debidamente en cuenta el equipo y las ayudas náuticas disponibles en el puente y sus limitaciones, así como los procedimientos y mecanismos preventivos que procede observar.

Navegación en aguas costeras y con tráfico intenso

47 Se utilizará la carta de mayor escala que haya a bordo, adecuada para la zona de que se trate y corregida con la información más reciente de que se disponga. Se tomarán marcaciones a intervalos frecuentes y, siempre que las circunstancias lo permitan, se determinará la situación utilizando más de un método.

48 El oficial encargado de la guardia de navegación identificará inequívocamente todas las marcas de navegación pertinentes.

Navegación con el práctico a bordo

49 No obstante los deberes y obligaciones de los prácticos, la presencia de éstos a bordo no exime al capitán ni al oficial encargado de la guardia de navegación de los deberes y obligaciones que tengan en relación con la seguridad del buque. El capitán y el práctico intercambiarán información relativa a los procedimientos de navegación, las condiciones locales y las características del buque. El capitán y el oficial encargado de la guardia de navegación cooperarán estrechamente con el práctico y comprobarán con exactitud la situación y los movimientos del buque.

50 Si cabe la menor duda en cuanto a la actuación o a las intenciones del práctico, el oficial encargado de la guardia de navegación procurará obtener de éste la oportuna aclaración y, si persisten sus dudas, lo notificará inmediatamente al capitán y tomará las medidas que sean necesarias antes de su llegada.

Buque fondeado

51 Si el capitán lo considera necesario, cuando el buque esté fondeado se realizará una guardia continua de navegación. En tal caso, el oficial encargado de la guardia de navegación deberá:

- .1 determinar la situación del buque y trazarla en la carta apropiada lo antes posible;
- .2 cuando las circunstancias lo permitan, comprobar a intervalos suficientemente frecuentes, tomando demoras de marcas de navegación fijas o de objetos fácilmente identificables de la costa, si el buque sigue fondeado con seguridad;
- .3 hacer que se mantenga una vigilancia adecuada;
- .4 hacer que se efectúen periódicamente las rondas de inspección del buque;
- .5 observar las condiciones meteorológicas y el estado de las mareas y de la mar;
- .6 si el buque garrea, notificarlo al capitán y tomar todas las medidas necesarias;
- .7 hacer que las máquinas principales y demás maquinaria estén listas para funcionar de acuerdo con las instrucciones del capitán;
- .8 si la visibilidad disminuye, notificarlo al capitán;
- .9 hacer que el buque exhiba las luces y marcas apropiadas y emita las señales acústicas, de conformidad con las reglas pertinentes; y

- .10 tomar medidas para proteger el medio marino de la contaminación que pueda originar el buque y dar cumplimiento a las reglas pertinentes para prevenirla.

PARTE 3-2 - PRINCIPIOS QUE PROCEDE OBSERVAR EN LA REALIZACIÓN DE LAS GUARDIAS DE MÁQUINAS

52 La expresión "guardia de máquinas", utilizada en las partes 3-2, 4-2 y 4-4 de la presente sección, designa al grupo de personas que integran la guardia, o el periodo de responsabilidad de un oficial durante el cual la presencia física de dicho oficial en los espacios de máquinas puede ser o no necesaria.

53 El oficial encargado de la guardia de máquinas es el representante del jefe de máquinas y el principal responsable en todo momento de velar por que las máquinas de las que depende la seguridad del buque funcionen de modo seguro y eficaz y se mantengan debidamente, y está encargado de la inspección, el funcionamiento y la comprobación, según sea necesario, de las máquinas y el equipo que sean responsabilidad del personal de guardia.

Organización de la guardia

54 La composición de la guardia de máquinas será adecuada en todo momento para garantizar que las máquinas vinculadas al funcionamiento del buque operan de modo seguro, tanto en la modalidad de accionamiento manual como en la modalidad automática, y será apropiada para las circunstancias y condiciones reinantes.

55 Al decidir la composición de la guardia de máquinas, en la cual podrán figurar marineros debidamente cualificados, se tendrán en cuenta, entre otros, los siguientes criterios:

- .1 el tipo de buque, y el tipo y estado de las máquinas;
- .2 la adecuada supervisión, en todo momento, de las máquinas que afectan al funcionamiento seguro del buque;
- .3 las modalidades operacionales especiales impuestas por factores tales como el estado del tiempo, hielos, aguas contaminadas, aguas poco profundas, situaciones de emergencia, contención de averías y lucha contra la contaminación;
- .4 la competencia y experiencia del personal de la guardia;
- .5 la seguridad de la vida humana, del buque, de la carga y del puerto, y la protección del medio ambiente;
- .6 el cumplimiento de los reglamentos internacionales, nacionales y locales; y
- .7 el mantenimiento de las operaciones normales del buque.

Relevo de la guardia

56 El oficial encargado de la guardia de máquinas no la entregará al oficial de relevo si existen motivos para pensar que está evidentemente incapacitado para desempeñar con eficacia sus funciones, en cuyo caso dará parte al jefe de máquinas.

57 El oficial de relevo de la guardia de máquinas se asegurará de que los miembros de la guardia están en perfecto estado para cumplir con eficacia sus deberes.

58 Antes de hacerse cargo de la guardia de máquinas, los oficiales de relevo comprobarán, como mínimo, los siguientes puntos:

- .1 las órdenes permanentes y las consignas especiales del jefe de máquinas relativas al funcionamiento de los sistemas y máquinas del buque;
- .2 la naturaleza de cualquier trabajo que se esté realizando en las máquinas y en los sistemas, personal que interviene en él y riesgos que pueda entrañar;
- .3 el nivel y, cuando proceda, estado del agua o de los residuos que haya en las sentinas y en los tanques de lastre, decantación, reserva; agua dulce y aguas sucias, y las prescripciones especiales aplicables a la utilización o eliminación del contenido de esos tanques o sentinas;
- .4 el estado y nivel del combustible en los tanques de reserva, tanque de sedimentación, tanque de servicio diario y en las instalaciones de almacenamiento del combustible;
- .5 cualquiera prescripción especial relativa a la eliminación de aguas de los sistemas sanitarios;
- .6 el estado y modalidad operacional de los distintos sistemas principales y auxiliares, incluido el sistema de distribución de energía eléctrica;
- .7 cuando proceda, el estado del equipo de la consola de vigilancia y control, y qué equipo está siendo accionado manualmente;
- .8 cuando proceda, el estado y la modalidad operacional de los dispositivos de control automático de las calderas, tales como los sistemas de control de fallos del quemador, de límites, de combustión, de suministro de combustible, y otro equipo relacionado con el funcionamiento de las calderas de vapor;
- .9 las situaciones potencialmente desfavorables originadas por mal tiempo, hielos o aguas contaminadas o poco profundas;
- .10 las modalidades operacionales especiales impuestas por fallos del equipo o por condiciones desfavorables para el buque;
- .11 los informes de los marineros de máquinas relativos a las tareas que tengan asignadas;
- .12 la disponibilidad de los dispositivos de lucha contra incendios; y
- .13 el mantenimiento del Diario de máquinas.

Realización de la guardia de máquinas

59 El oficial encargado de la guardia de máquinas hará que se respeten las disposiciones establecidas para la misma y que, bajo su dirección, los marineros de máquinas que formen parte de dicha guardia ayuden a mantener el funcionamiento seguro y eficaz de las máquinas propulsoras y del equipo auxiliar.

60 El oficial encargado de la guardia de máquinas seguirá siendo responsable de las operaciones en los espacios de máquinas, aunque el jefe de máquinas se halle presente en dichos espacios, en tanto no se le informe concretamente de que el jefe de máquinas ha asumido dicha responsabilidad y ello haya quedado bien entendido por ambos.

61 Todos los miembros de la guardia de máquinas estarán familiarizados con los deberes que les hayan sido asignados en ella. Además, en relación con el buque de que se trate, habrán de conocer:

- .1 la utilización de los sistemas apropiados de comunicación interna;
- .2 las rutas de evacuación desde los espacios de máquinas;
- .3 los sistemas de alarma de la cámara de máquinas y las diferencias entre las diversas alarmas, especialmente la de los medios de extinción de incendios; y
- .4 la cantidad, ubicación y tipos de equipo contra incendios y aparatos de lucha contra averías en los espacios de máquinas, así como el modo de utilizar dicho equipo y las distintas precauciones que procede tomar.

62 Se tomará nota de toda máquina que no funcione bien o de la cual quepa esperar un funcionamiento defectuoso o que requiera un servicio especial, así como de las medidas ya tomadas al respecto. Se preverán también otras medidas en caso necesario.

63 Cuando los espacios de máquinas estén provistos de dotación, el oficial encargado de la guardia de máquinas estará en todo momento preparado para accionar el equipo propulsor en respuesta a las necesidades que pueda haber de cambio de sentido o de velocidad.

64 Cuando los espacios de máquinas no tengan dotación permanente, el oficial de servicio a cargo de la guardia de máquinas se hallará siempre disponible y presto a ocuparse de esos espacios.

65 Se cumplirán con prontitud todas las órdenes del puente y se registrarán los cambios de sentido y de velocidad de la unidad propulsora principal, salvo en los buques respecto de los cuales, dadas sus dimensiones o características, la Administración decida que no es posible llevar tal registro. El oficial de servicio a cargo de la guardia de máquinas hará que, en la modalidad de accionamiento manual, los controles de la unidad propulsora principal estén atendidos en todo momento, tanto para una actuación inmediata como en la realización de maniobras.

66 Se prestará la atención necesaria al mantenimiento en curso y cuidado de todas las máquinas, incluidos los sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, hidráulicos y neumáticos, los aparatos de control de esos sistemas y equipo de seguridad correspondientes, el equipo de todos los sistemas que dan servicio a los alojamientos y el registro de los pertrechos y de piezas de respeto utilizados.

67 El jefe de máquinas hará que se informe al oficial encargado de la guardia de máquinas de cuantas operaciones de mantenimiento preventivo, control de averías y reparación hayan de realizarse durante la guardia. El oficial encargado de la guardia de máquinas se ocupará del aislamiento, la puesta fuera de circuito y el ajuste de todas las máquinas que sean responsabilidad del personal de guardia y en las que haya de realizarse algún trabajo, y llevará un registro de todo trabajo que se realice.

68 Cuando la sala de máquinas quede lista para actuación inmediata, el oficial encargado de la guardia de máquinas hará que todas las máquinas y todo el equipo que puedan utilizarse en las maniobras se encuentren prestos para realizar éstas y que se cuente con suficiente reserva de energía para el aparato de gobierno y otras necesidades.

69 A los oficiales encargados de la guardia de máquinas no se les asignará ninguna otra función cuyo desempeño pueda entorpecer sus deberes de supervisión del sistema propulsor principal y del equipo auxiliar, ni ellos la aceptarán. Ejercerán sobre la instalación propulsora principal y los sistemas auxiliares una supervisión constante hasta que sean debidamente relevados e inspeccionarán las máquinas que estén a su cargo. También harán que se efectúen rondas de inspección en los espacios de máquinas y del aparato de gobierno con el fin de percibir defectos de funcionamiento o averías del equipo, de dar el oportuno parte al respecto, y de realizar o dirigir reajustes rutinarios, las operaciones de mantenimiento que hagan falta y cualesquiera otras tareas necesarias.

70 Los oficiales encargados de una guardia de máquinas darán instrucciones a todos los demás miembros de dicha guardia para que les informen de cualquier situación potencialmente peligrosa que pueda dañar las máquinas y comprometer la seguridad de la vida humana o del buque.

71 El oficial encargado de la guardia de máquinas hará que la guardia de los espacios de máquinas sea supervisada y dispondrá lo necesario para contar con sustitutos en caso de que alguna de las personas de guardia sufra incapacitación. La guardia de máquinas no dejará nunca desatendidos los espacios de máquinas hasta el punto de imposibilitar el accionamiento manual del equipo instalado en la cámara de máquinas o de los dispositivos reguladores que haya en la misma.

72 El oficial encargado de la guardia de máquinas tomará las medidas necesarias para contener los efectos de los daños resultantes de averías del equipo, o de incendio, inundación, roturas, abordaje, varada u otras causas.

73 Antes de dar fin a su servicio de guardia de máquinas, el oficial encargado de ella hará que todos los sucesos relacionados con las máquinas principal y auxiliares acaecidos durante la guardia queden adecuadamente registrados.

74 El oficial encargado de la guardia de máquinas cooperará con el oficial encargado del mantenimiento en todas las operaciones de mantenimiento preventivo, de control de averías o de reparaciones. Sin perjuicio de que se añadan otras, las actividades a las que se extenderá esa cooperación son las siguientes:

- .1 aislar y cortocircuitar las máquinas en las que se haya de trabajar;
- .2 regular el resto de la instalación para que funcione adecuadamente y sin riesgos durante el periodo de mantenimiento;
- .3 anotar en el Diario de máquinas o en cualquier otro documento apropiado cuál es el equipo en el que se ha trabajado y qué personal intervino, qué medidas de seguridad se han tomado y por quién, tanto con objeto de informar a los oficiales de relevo como a efectos de registro; y
- .4 comprobar y poner en servicio, cuando proceda, la maquinaria o el equipo reparados.

75 El oficial encargado de la guardia de máquinas hará que los marineros de máquinas que realicen tareas de mantenimiento estén disponibles para ayudar en el accionamiento manual de las máquinas en caso de fallo del equipo automático.

76 El oficial de la guardia de máquinas tendrá presente que todo cambio de velocidad originado por malfuncionamiento de las máquinas o toda pérdida de gobierno pueden hacer peligrar la seguridad del buque o poner en peligro la vida humana en el mar. Se avisará inmediatamente al puente en caso de incendio, y de cualquier medida que esté a punto de tomarse en los espacios de máquinas que pueda conllevar una reducción en la velocidad del buque, así como de todo fallo en el aparato de gobierno, paro en el sistema propulsor del buque o anomalía en la generación de energía eléctrica que vayan a producirse con carácter inminente, o amenaza para la seguridad. Siempre que sea posible se dará el oportuno parte antes de efectuar cambios, de manera que el puente disponga del máximo tiempo y tome todas las medidas posibles para evitar un siniestro marítimo.

77 El oficial encargado de la guardia de máquinas notificará en el acto al jefe de máquinas:

- .1 si se produce en la máquina alguna avería o defecto de funcionamiento que, a su juicio, pueda poner en peligro la seguridad operacional del buque;
- .2 si se produce un defecto de funcionamiento que pueda originar averías o fallos en la máquina propulsora, en la auxiliar o en los sistemas de control y de gobierno; y
- .3 cualquier emergencia, o si duda de en cuanto a la decisión o las medidas que conviene tomar.

78 No obstante la obligación de dar parte al jefe de máquinas en los casos citados, el oficial encargado de la guardia de máquinas no vacilará en tomar en el acto las medidas que las circunstancias exijan en relación con la seguridad del buque, de sus máquinas y de su tripulación.

79 El oficial encargado de la guardia de máquinas dará al personal que haya de realizar ésta todas las consignas y la información que convengan para garantizar una guardia segura. Los cuidados rutinarios que se dispensen a las máquinas de modo incidental como parte de la realización de una guardia segura se considerarán integrados en el régimen normal de la guardia. Las operaciones detalladas de mantenimiento que obliguen a efectuar alguna reparación en el equipo eléctrico, mecánico, hidráulico, neumático y electrónico de todo el buque se realizarán con conocimiento del oficial encargado de la guardia de máquinas y del jefe de máquinas. Se llevará un registro de todas estas reparaciones.

Guardias de máquinas en distintas condiciones y zonas

Visibilidad reducida

80 El oficial encargado de la guardia de máquinas garantizará que se disponga de una presión constante de aire o vapor para emitir señales acústicas y que toda orden procedente del puente sobre cambios de rumbo o de velocidad se ejecute de forma inmediata en todo momento y, además, que las máquinas auxiliares que se utilicen para maniobrar estén disponibles inmediatamente.

Navegación en aguas costeras y con tráfico intenso

81 El oficial encargado de la guardia de máquinas hará que todas las máquinas que intervengan en la maniobra del buque puedan pasar inmediatamente a la modalidad de accionamiento manual cuando se le notifique que el buque está en aguas con tráfico intenso. Además, el oficial de máquinas hará que se cuente con suficiente reserva de energía para el gobierno y otras necesidades de la maniobra. El aparato de gobierno de emergencia y demás equipo auxiliar estarán listos para funcionar inmediatamente.

Buque fondeado

82 En un fondeadero desabrigado el jefe de máquinas consultará con el capitán si procede o no montar la misma guardia de máquinas que en "la mar".

83 Cuando el buque esté fondeado en una rada abierta o se halle en cualquier otra situación equiparable a la de "en la mar", el oficial encargado de la guardia de máquinas hará que:

- .1 se mantenga una guardia de máquinas eficaz;
- .2 se efectúen inspecciones periódicas de todas las máquinas en funcionamiento y de reserva;
- .3 las máquinas principal y auxiliares estén listas para funcionar de acuerdo con las órdenes del puente;
- .4 se tomen medidas para proteger el medio marino de la contaminación que pueda originar el buque y se dé cumplimiento a las reglas pertinentes para prevenirla; y
- .5 todos los sistemas de control de averías y de lucha contra incendios estén listos para ser utilizados.

PARTE 3-3 - PRINCIPIOS QUE PROCEDE OBSERVAR EN EL SERVICIO DE ESCUCHA RADIOELÉCTRICA

Disposiciones generales

84 Las administraciones señalarán a la atención de las compañías, capitanes y personal encargado del servicio de escucha radioeléctrica las siguientes disposiciones, que deberán cumplirse para garantizar un adecuado servicio de escucha radioeléctrica de seguridad mientras el buque esté en la mar. En la observancia del Código, habrá que tener presente lo dispuesto en el Reglamento de Radiocomunicaciones.

Organización del servicio

85 Al organizar el servicio de escucha radioeléctrica, el capitán de todo buque de navegación marítima:

- .1 se asegurará de que la escucha se mantiene de conformidad con las disposiciones pertinentes del Reglamento de Radiocomunicaciones y del Convenio SOLAS;
- .2 se asegurará de que las tareas radioeléctricas básicas no quedan negativamente afectadas por atender al tráfico radioeléctrico que no sea pertinente para el movimiento sin riesgos del buque y la seguridad de la navegación; y
- .3 tendrá en cuenta el equipo radioeléctrico instalado a bordo y su modalidad operacional.

Realización de la escucha radioeléctrica

86 El radiooperador encargado del servicio de escucha radioeléctrica:

- .1 se asegurará de que se mantiene la escucha en las frecuencias especificadas en el Reglamento de Radiocomunicaciones y en el Convenio SOLAS; y
- .2 mientras esté de servicio, comprobará periódicamente el funcionamiento del equipo radioeléctrico y de sus fuentes de energía, e informará al capitán de cualquier fallo que observe en el equipo.

87 Se cumplirá lo prescrito en el Reglamento de Radiocomunicaciones y en el Convenio SOLAS con respecto al mantenimiento del registro radioeléctrico o radiotelegráfico, según el caso.

88 El mantenimiento del registro radioeléctrico es, según lo prescrito en el Reglamento de Radiocomunicaciones y en el Convenio SOLAS, responsabilidad del radiooperador designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro. En el registro radioeléctrico se harán constar, con la hora correspondiente:

- .1 un resumen de las radiocomunicaciones de socorro, urgencia y seguridad;
- .2 los sucesos de importancia que afecten al servicio de radiocomunicaciones;
- .3 la situación del buque, al menos una vez al día en los casos en que sea procedente; y
- .4 un resumen del estado del equipo radioeléctrico, incluidas sus fuentes de energía.

89 El registro radioeléctrico se mantendrá en el lugar donde se realicen las operaciones relacionadas con las comunicaciones de socorro, y estará disponible:

- .1 para su inspección por el capitán; y

- .2 para su inspección por todo funcionario autorizado de la Administración y por todo funcionario debidamente autorizado que realice inspecciones de conformidad con el artículo X del Convenio.

PARTE 4 - GUARDIAS EN PUERTO

Principios que procede observar en todas las guardias

Generalidades

90 En todo buque que esté atracado o fondeado de modo seguro en puerto, en circunstancias normales, el capitán tomará disposiciones que garanticen una guardia adecuada y eficaz a fines de seguridad. Para tipos especiales de sistemas de propulsión o de equipo auxiliar de buques que transporten cargas peligrosas o potencialmente peligrosas, tóxicas o muy inflamables, u otros tipos especiales de carga, podrá ser necesario establecer prescripciones particulares.

Organización de la guardia

91 Las disposiciones tomadas para la realización de la guardia del puente con el buque en puerto serán en todo momento las oportunas para:

- .1 garantizar la seguridad de la vida humana, del buque, de las instalaciones portuarias y del medio ambiente, y que se haga funcionar correctamente el equipo de las operaciones de carga;
- .2 observar lo dispuesto en las reglamentaciones internacionales, nacionales y locales; y
- .3 mantener el orden y la actividad normal a bordo.

92 El capitán decidirá la composición y la duración de la guardia del puente, habida cuenta de las condiciones del fondeo, el tipo de buque y la índole de los deberes previstos.

93 Si el capitán lo estima necesario, de la guardia de puente se encargará un oficial competente.

94 El equipo necesario estará dispuesto de modo que contribuya a la eficacia de la guardia.

95 El jefe de máquinas garantizará, consultando con el capitán, que se tomen las disposiciones adecuadas para que la organización de la guardia de máquinas sea segura mientras el buque esté en puerto. Al decidir la composición de la guardia de máquinas, en la cual podrán figurar marineros de máquinas, se tendrán en cuenta, entre otros, los siguientes puntos:

- .1 en todos los buques con potencia propulsora igual o superior a 3 000 kW habrá siempre un oficial encargado de la guardia de máquinas;
- .2 en los buques con potencia propulsora inferior a 3 000 kW se podrá, a discreción del capitán y consultando con el jefe de máquinas, prescindir de que haya un oficial encargado de la guardia de máquinas; y
- .3 mientras estén encargados de una guardia de máquinas no se asignará a los oficiales ninguna otra tarea o función cuyo desempeño pueda entorpecer sus deberes de supervisión de las instalaciones de máquinas del buque.

Relevo de la guardia

96 Los oficiales encargados de la guardia del puente o de máquinas no harán entrega de la misma al oficial de relevo si tienen motivos para sospechar que está evidentemente incapacitado para cumplir eficazmente sus funciones, en cuyo caso informarán de ello al capitán o al jefe de máquinas. Los oficiales de relevo de la guardia del puente o de máquinas comprobarán que los miembros de la guardia están en perfecto estado para cumplir con eficacia sus deberes.

97 Si en el momento del relevo de la guardia del puente o de máquinas estuviera en curso una operación importante, será el oficial saliente quien la concluya a menos que el capitán o el jefe de máquinas ordenen otra cosa.

PARTE 4-1 - RELEVO DE LA GUARDIA DEL PUENTE

98 Antes de hacerse cargo de la guardia del puente, el oficial de relevo será informado por el oficial encargado de la guardia del puente de los puntos siguientes:

- .1 la profundidad del atracadero, el calado del buque, las sondas y horas de pleamar y bajamar, la sujeción de amarras, disposición de las anclas y largo de cadena del ancla que se haya filado, y otras características de fondeo importantes para la seguridad del buque; el estado de las máquinas principales y disponibilidad de las mismas en caso de emergencia;
- .2 el trabajo que haya de realizarse a bordo y la naturaleza, cantidad y disposición de la carga embarcada, y de la carga o de los residuos que queden a bordo después de descargar;
- .3 el nivel de agua en las sentinas y en los tanques de lastre;
- .4 las señales o luces que se exhiben o hacen sonar;
- .5 el número de tripulantes que deben permanecer a bordo y la presencia de otras personas;
- .6 el estado de los dispositivos contraincendios;
- .7 toda reglamentación portuaria de carácter especial;
- .8 las órdenes permanentes y consignas especiales del capitán;
- .9 las líneas de comunicación disponibles entre el buque y el personal en tierra, incluidas las autoridades portuarias, en caso de emergencia o de que se necesite ayuda;
- .10 cualquier otra circunstancia pertinente para la seguridad del buque, su tripulación y carga, o para la protección del medio ambiente contra la contaminación; y
- .11 los procedimientos para informar a las autoridades pertinentes de toda contaminación del medio ambiente que resulte de las actividades del buque.

99 Antes de hacerse cargo de la guardia del puente, el oficial de relevo comprobará que:

- .1 la sujeción de las amarras y de la cadena del ancla es adecuada;
- .2 se exhiben o se hacen sonar correctamente las señales o luces reglamentarias;
- .3 se están observando las medidas reglamentarias de seguridad y de prevención de incendios;

- .4 conoce la naturaleza de cualquier carga peligrosa o potencialmente peligrosa que se esté cargando o descargando, y las medidas que procede tomar en caso de derrame o de incendio; y que
- .5 ninguna condición o circunstancia externa pone en peligro al buque y que éste no constituye ningún peligro para los demás buques.

PARTE 4-2 - RELEVO DE LA GUARDIA DE MÁQUINAS

100 Antes de hacerse cargo de la guardia de máquinas, el oficial de relevo será informado por el oficial encargado de dicha guardia de máquinas de los puntos siguientes:

- .1 las órdenes permanentes del día y cualesquiera órdenes especiales relativas al funcionamiento del buque, actividades de mantenimiento y reparación de las máquinas y el equipo de control del buque;
- .2 la naturaleza de cualquier trabajo que se esté realizando en las máquinas y en los sistemas, personal que interviene en él y riesgos que pueda entrañar;
- .3 el nivel y estado, cuando proceda, del agua o de los residuos que haya en las sentinas y en los tanques de lastre, decantación, aguas sucias y reserva, y las prescripciones especiales aplicables a la utilización o eliminación del contenido de esos tanques o sentinas;
- .4 cualquier prescripción especial relativa a la eliminación de aguas de los sistemas sanitarios;
- .5 el estado e inmediata disponibilidad del equipo portátil de extinción de incendios, de las instalaciones fijas contra incendios y de los sistemas detectores de incendios;
- .6 el personal de reparaciones autorizado que se encuentre a bordo realizando trabajo en las máquinas; lugares donde esté trabajando dicho personal y funciones de reparación que tenga encomendadas; otras personas autorizadas y los miembros de la tripulación que se precisen;
- .7 toda reglamentación portuaria relativa a efluentes de los buques, prescripciones sobre lucha contra incendios y alistamiento del buque, especialmente cuando se prevean condiciones de mal tiempo;
- .8 las líneas de comunicación disponibles entre el buque y el personal de tierra, incluidas las autoridades portuarias, en caso de emergencia o de que se necesite ayuda;
- .9 cualquier otra circunstancia pertinente para la seguridad del buque, su tripulación y la carga, o para la protección del medio ambiente contra la contaminación; y
- .10 los procedimientos para informar a las autoridades competentes de toda contaminación del medio ambiente que resulte de los trabajos en las máquinas.

101 Antes de hacerse cargo de la guardia de máquinas, el oficial de relevo se cerciorará de que el oficial saliente le ha informado de los puntos enumerados *supra*, y deberá asimismo:

- .1 conocer las fuentes existentes y posibles de suministro y distribución de energía, calor y luz;
- .2 saber qué provisiones de combustible, lubricantes y agua hay a bordo y en qué estado se hallan; y

- .3 estar en disposición de mantener el buque y sus máquinas, en la medida de lo posible, listos para operar de forma inmediata o para hacer frente a una emergencia.

PARTE 4-3 - REALIZACIÓN DE LA GUARDIA DEL PUENTE

- 102 El oficial encargado de la guardia del puente deberá:
 - .1 hacer rondas periódicas para inspeccionar el buque;
 - .2 prestar especial atención a lo siguiente:
 - .2.1 el estado y la sujeción de la plancha de embarco, y de la cadena del ancla y las amarras, especialmente al repuntar la marea y en los fondeaderos en que la diferencia entre la pleamar y la bajamar sea grande y, en caso necesario, tomar medidas para garantizar que el equipo citado funciona con normalidad,
 - .2.2 el calado, la sonda bajo quilla y el estado general del buque, para evitar escoras o asientos peligrosos durante las operaciones de manipulación de la carga o de lastrado,
 - .2.3 las condiciones meteorológicas y el estado de la mar,
 - .2.4 el cumplimiento de todas las reglas de seguridad y de prevención de incendios,
 - .2.5 el nivel de agua en sentinas y tanques,
 - .2.6 todas las personas que haya a bordo y los lugares en que se encuentren, especialmente las que estén en espacios muy apartados o cerrados, y
 - .2.7 las señales o luces que se exhiben o hacen sonar, según el caso;
 - .3 con mal tiempo, o cuando se reciba aviso de temporal, tomar las medidas necesarias para proteger el buque, las personas a bordo y la carga;
 - .4 tomar todas las precauciones necesarias para evitar la contaminación del medio ambiente que pueda ocasionar el buque;
 - .5 cuando una situación de emergencia amenace la seguridad del buque, dar la alarma, informar al capitán y tomar todas las medidas posibles para evitar daños al buque, a su carga o a las personas a bordo, y, en caso necesario, pedir ayuda a las autoridades de tierra o a los buques que se hallen en las inmediaciones;
 - .6 conocer las condiciones de estabilidad del buque de modo que, en caso de incendio, se pueda indicar a los servicios contraincendios de tierra la cantidad aproximada de agua que cabe bombear a bordo sin peligro para el buque;
 - .7 ofrecer auxilio a los buques o personas que se hallen en peligro;
 - .8 tomar las precauciones necesarias para evitar accidentes o daños cuando se hayan de poner las hélices en marcha; y
 - .9 anotar en el diario apropiado todos los sucesos importantes que afecten al buque.

PARTE 4-4 - REALIZACIÓN DE LA GUARDIA DE MÁQUINAS

- 103 Los oficiales encargados de la guardia de máquinas prestarán especial atención a los siguientes puntos:
- .1 el cumplimiento de todas las órdenes, procedimientos operacionales especiales y reglamentaciones relativas a los riesgos y su prevención en todos los espacios a su cargo;
 - .2 la instrumentación y los sistemas de control; vigilancia de todo suministro de energía, componentes y sistemas en servicio;
 - .3 las técnicas, métodos y procedimientos necesarios para evitar que se infrinjan los reglamentos anticontaminación establecidos por las autoridades locales; y
 - .4 el estado de las sentinas.
- 104 Los oficiales encargados de la guardia de máquinas deberán:
- .1 en emergencias, dar la alarma cuando, a su juicio, lo exija la situación y tomar todas las medidas posibles para evitar daños al buque, a las personas que haya a bordo y a la carga;
 - .2 estar al corriente de lo que precisará el oficial de puente en cuanto al equipo para el embarque o desembarque de la carga, y otras necesidades relacionadas con los sistemas de control del lastre y la estabilidad del buque;
 - .3 realizar frecuentes rondas de inspección para localizar posibles defectos de funcionamiento o fallos del equipo y tomar inmediatamente medidas de reparación para salvaguardar la seguridad del buque, de las operaciones relativas a la carga, del puerto y del medio ambiente;
 - .4 hacer que se tomen las precauciones necesarias, dentro de su esfera de responsabilidad, para evitar accidentes o daños a los diversos sistemas eléctricos, electrónicos, hidráulicos, neumáticos y mecánicos del buque;
 - .5 hacer que se anoten debidamente todos los sucesos importantes relativos al funcionamiento, reajuste o reparación de las máquinas del buque.

PARTE 4-5 - GUARDIAS EN PUERTO A BORDO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN CARGA PELIGROSA**Generalidades**

105 El capitán de todo buque que transporte carga que entrañe peligro, ya se explosiva, inflamable, tóxica, perjudicial para la salud o contaminadora del medio ambiente, tomará las medidas oportunas para que la organización de la guardia sea segura. En buques que transporten carga a granel potencialmente peligrosa, esto se conseguirá mediante la disponibilidad inmediata a bordo de uno o varios oficiales debidamente cualificados y, cuando convenga, marineros, aun cuando el buque esté atracado o fondeado de modo seguro en puerto.

106 El capitán de todo buque que transporte carga potencialmente peligrosa que no sea a granel deberá tener en cuenta la naturaleza, la cantidad, el embalaje/envasado y la estiba de dicha carga, así como cualesquiera circunstancias especiales que se den a bordo, en las aguas inmediatas o en tierra.

ANEXO 2

CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR
(CÓDIGO DE FORMACIÓN)

PARTE B

ORIENTACIONES CON CARÁCTER DE RECOMENDACIÓN
SOBRE LAS DISPOSICIONES DEL
CONVENIO DE FORMACIÓN Y SU ANEXO

INTRODUCCIÓN

1 Esta parte del Código de Formación comprende orientaciones con carácter de recomendación, destinadas a ayudar a las Partes en el Convenio de Formación y a los encargados de implantar, aplicar o asegurar el cumplimiento de sus disposiciones, a fin de dar al Convenio plena y cabal efectividad de manera uniforme.

2 Las medidas que se proponen no son obligatorias y los ejemplos facilitados tienen por objeto únicamente ilustrar cómo se pueden cumplir determinadas prescripciones del Convenio. Sin embargo, las recomendaciones representan, en general, un planteamiento armonizado de los asuntos en cuestión, que ya se han debatido en el seno de la OMI y consultado, en los casos en los que se estimaba conveniente, con la Organización Internacional del Trabajo, la Unión Internacional de Telecomunicaciones y la Organización Mundial de la Salud.

3 La observancia de las recomendaciones que figuran en esta parte ayudará a la Organización a conseguir su objetivo de mantener el nivel más alto posible de normas de competencia para las tripulaciones de todas las nacionalidades y los buques de todos los pabellones.

4 Esta parte contiene orientaciones sobre determinados artículos del Convenio, así como sobre ciertas reglas de su anexo. La numeración de las secciones de esta parte B coincide, por lo tanto, con la de los artículos y reglas del Convenio. Como en la parte A, el texto de cada sección puede dividirse en apartados y párrafos numerados, pero la numeración es propia del Código.

ORIENTACIONES SOBRE LAS DISPOSICIONES DE LOS ARTÍCULOS

Sección B-I

Orientación sobre las obligaciones contraídas en virtud del Convenio

(No hay disposiciones)

Sección B-II

Orientación sobre las definiciones y aclaraciones

1 Las definiciones del artículo II del Convenio y las definiciones y aclaraciones que figuran en la regla I/1 de su anexo son aplicables indistintamente a la terminología utilizada en las partes A y B del Código. En la sección A-I/1 se reproducen otras definiciones aplicables únicamente a las disposiciones de este Código.

2 La definición de "título" que figura en el artículo II c) prevé tres posibilidades:

1 que la Administración expida un título;

- .2 que la Administración confiera autoridad para expedirlo; o
- .3 que la Administración reconozca un título expedido por otra Parte, de conformidad con lo dispuesto en la regla I/10.

Sección B-III

Orientación sobre el ámbito de aplicación del Convenio

1 Si bien la definición de "buque pesquero" que figura en el párrafo h) del artículo II excluye del ámbito de aplicación del Convenio a los buques utilizados para la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otros recursos vivos del mar, dicha exclusión no será aplicable a los buques no dedicados a actividades de pesca.

2 El Convenio excluye asimismo de su ámbito de aplicación a los buques de madera de construcción primitiva, incluidos los juncos.

Sección B-IV

Orientación sobre la comunicación de información

En el párrafo 1) b) del artículo IV, las palabras "cuando proceda" tienen por objeto incluir:

- .1 el reconocimiento de un título expedido por otra Parte; o
- .2 la expedición por la Administración de su propio título, cuando sea aplicable, basándose en el reconocimiento de un título expedido por otra Parte.

Sección B-V

Orientación sobre otros tratados e interpretación

La palabra "conciertos" que figura en el párrafo 1 del artículo V tiene por objeto incluir las disposiciones previamente establecidas entre los Estados para el reconocimiento recíproco de títulos.

Sección B-VI

Orientación sobre los títulos

Véase la orientación facilitada en las secciones B-II y B-I/2.

Conviene publicar una declaración de principios y un esquema de los procedimientos a seguir para informar a las compañías que explotan buques bajo el pabellón de la Administración.

Sección B-VII

Orientación sobre las disposiciones transitorias

Los títulos que faculten para un determinado cargo y actualmente reconocidos por una Parte como prueba de competencia suficiente para prestar servicio en otra calidad, por ejemplo, los títulos de primer oficial reconocidos como válidos para el desempeño de las funciones de capitán, deberán continuar aceptándose a tal efecto de conformidad con el artículo VII. Esta aceptación es aplicable asimismo a los títulos expedidos con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo VII.

Sección B-VIII**Orientación sobre las dispensas**

Conviene publicar una declaración de principios y un esquema de los procedimientos a seguir para informar a las compañías que exploten buques bajo el pabellón de la Administración. Se debe facilitar también orientación a los funcionarios autorizados por la Administración a expedir dispensas. La información sobre las medidas adoptadas se resumirá en el informe inicial remitido al Secretario General, de conformidad con lo dispuesto en la sección A-1/7.

Sección B-IX**Orientación sobre las equivalencias**

1 Los títulos navales podrán seguir aceptándose, y se expedirán certificados de servicio a los oficiales de la Armada, como equivalentes en virtud del artículo IX, a condición de que cumplan las prescripciones del Convenio.

Sección B-X**Orientación sobre los procedimientos de inspección**

(No hay disposiciones: véase la sección B-1/4)

Sección B-XI**Orientación sobre el fomento de la cooperación técnica**

1 Los gobiernos deberán prestar asistencia o disponer lo necesario para prestarla, en colaboración con la OMI, a los Estados que tengan dificultades para satisfacer los requisitos del Convenio y que soliciten dicha asistencia.

2 Se subraya la importancia de que los capitanes y otros miembros del personal que prestan servicio a bordo de los petroleros, buques tanque quimiqueros, buques tanque para el transporte de gas licuado, así como de los buques de transbordo rodado para pasajeros, tengan una formación adecuada, y se reconoce que en algunos casos puede que se disponga únicamente de medios limitados para adquirir la experiencia necesaria e impartir programas de formación especializada, particularmente en los países en desarrollo.

Base de datos para exámenes

3 Se alienta a las Partes con academias de formación marítima o centros de examen que presten servicios a varios países y deseen crear una base de datos de preguntas y respuestas para exámenes, a que lo hagan en el marco de la cooperación bilateral con uno o más países que ya dispongan de tal base de datos.

Disponibilidad de simuladores destiuados a la formación marítima

4 La Secretaría de la OMI mantiene una lista de simuladores para formación marítima, como fuente de información para las Partes y otras entidades interesadas, en la que se indica la disponibilidad de distintos tipos de simuladores para la formación de la gente de mar, destinados en particular para aquellos casos en los que no existan a nivel nacional dichas instalaciones de formación.

5 Se insta a las Partes a que faciliten a la Secretaría de la OMI información sobre sus simuladores de formación marítima nacionales, y la actualicen cuando se produzca algún cambio o innovación respecto a tales instalaciones.

Información sobre la cooperación técnica

6 La información relativa a los servicios de asesoría técnica, el acceso a las instituciones internacionales de formación afiliadas a la OMI, las becas y otros procedimientos de cooperación técnica que proporcione o gestione la OMI, podrá obtenerse dirigiéndose al Secretario General, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, Reino Unido.

(No hay orientaciones sobre los artículos XII a XVII)

ORIENTACIONES SOBRE LAS DISPOSICIONES DEL ANEXO DEL CONVENIO DE FORMACIÓN

CAPÍTULO I

ORIENTACIONES SOBRE LAS DISPOSICIONES GENERALES

Sección B-I/1

Orientación sobre las definiciones y aclaraciones

1 Las definiciones que figuran en el artículo II del Convenio y las definiciones y aclaraciones que figuran en la regla I/1 de su anexo son aplicables indistintamente a la terminología utilizada en las partes A y B del Código. En la sección A-I/1 se reproducen otras definiciones aplicables únicamente a las disposiciones de este Código.

2 Los oficiales que reúnan las competencias contempladas en las disposiciones del capítulo VII podrán denominarse oficiales bivalentes, polivalentes u otra designación que la Administración apruebe, de conformidad con la terminología utilizada en las prescripciones pertinentes sobre la dotación de seguridad.

3 Los marineros cualificados para desempeñar las funciones contempladas en las disposiciones del capítulo VII podrán denominarse marineros polivalentes u otra designación que la Administración apruebe, de conformidad con la terminología utilizada en las prescripciones pertinentes sobre dotación de seguridad.

Sección B-I/2

Orientación sobre los títulos y refrendos

I Cuando el refrendo esté integrado en el modelo de título, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 de la sección A-I/2, la información pertinente deberá incluirse en el título como sigue, excepto en lo referente a la omisión del blanco número .2. Por lo demás, al extender el refrendo de expedición de un título, los blancos numerados del .1 al .17 en el modelo que figura a continuación habrán de cumplimentarse así:

- .1 Indíquese el nombre del Estado que expide el título.
- .2 Indíquese el número asignado al título por la Administración.
- .3 Indíquese el nombre completo del titular. El nombre debe coincidir con el que figure en el pasaporte, documento de identidad y otros documentos oficiales del titular expedidos por la Administración.
- .4 Indíquese el número o números de la regla o reglas del Convenio de Formación en virtud de las cuales se estima que el titular está debidamente cualificado, por ejemplo:

- .4.1 II/1, si se estima que el titular es competente para desempeñar las funciones de oficial encargado de la guardia de la navegación,
- .4.2 III/1, si se estima que el titular es competente para desempeñar las funciones de oficial encargado de la guardia en cámaras de máquinas provistas de dotación o para prestar servicio como oficial en cámaras de máquinas sin dotación permanente,
- .4.3 IV/2, si se estima que el titular es competente para desempeñar la función de radiooperador,
- .4.4 VII/1, tratándose de un título de tipo funcional, si se estima que su titular es competente para desempeñar las funciones que se especifican en la parte A del Código, por ejemplo, de oficial de máquinas a nivel de gestión, y
- .4.5 III/1 y V/1, si se estima que es competente para actuar de oficial encargado de la guardia en cámaras de máquinas provistas de dotación o para prestar servicio como oficial de guardia en cámaras de máquinas sin dotación permanente en buques tanque. (Véanse las limitaciones que figuran en los párrafos .8 a .10 *infra*)
- .5 Indíquese la fecha en que caduca el refrendo. Esta fecha no será posterior, en todo caso, a la fecha en que caduque el título correspondiente al refrendo expedido, y no se permitirá que transcurran más de cinco años desde la fecha de expedición del refrendo.
- .6 En esta columna deberán indicarse las funciones especificadas en la parte A del Código que el hombre de mar está facultado para desempeñar. En los cuadros de normas mínimas de competencia de los capítulos II, III y IV de la parte A del Código figuran las funciones y los correspondientes niveles de responsabilidad, que se enumeran asimismo, para facilitar la referencia, en la introducción a la parte A. Cuando en virtud del anterior punto 4 se haga referencia a las reglas de los capítulos II, III o IV, no será necesario indicar las funciones específicas.
- .7 Esta columna deben indicarse los niveles de responsabilidad para los que el titular está facultado en relación con el desempeño de cada una de las funciones que figuran en la columna .6. En los cuadros de normas mínimas de competencia de los capítulos II, III y IV de la parte A del Código figuran los correspondientes niveles de competencia, que se enumeran asimismo para facilitar la referencia en la introducción a la parte A. (Véase la página 3)
- .8 Toda limitación general, como por ejemplo la prescripción de que se lleven gafas correctoras durante el servicio, habrá de indicarse claramente al principio de la columna. Toda limitación respecto de las funciones enumeradas en la columna .6 se hará constar en la línea adecuada junto a la correspondiente función, por ejemplo:
- .8.1 "no apto para el servicio en buques tanque", si no reúne los requisitos del capítulo V,
- .8.2 "no apto para el servicio en buques tanque que no sean petroleros", si reúne los requisitos del capítulo V referidos al servicio en petroleros únicamente,
- .8.3 "no apto para el servicio en buques cuyas calderas forman parte de la maquinaria del buque", si se han omitido los conocimientos conexos, de conformidad con las disposiciones del Código de Formación, y
- .8.4 "válido únicamente para viajes próximos a la costa", si no se poseen los conocimientos pertinentes, de conformidad con las disposiciones del Código de Formación.
- Nota:** No será necesario especificar las limitaciones de arqueo y potencia si ya se indican en la denominación del título y el cargo consignados en la columna .9.
- .9 El cargo o cargos que se consignan en la columna .9 serán los especificados en el título de la regla o reglas del Convenio tratándose de títulos expedidos en virtud de los

- capítulos II o III, o deberán coincidir con los especificados en las prescripciones pertinentes de la Administración sobre la dotación de seguridad.
- .10 Toda limitación general, por ejemplo la prescripción de llevar gafas correctoras durante el servicio, deberá indicarse también de forma clara en la parte superior de esta columna. Las limitaciones consignadas en la columna .10 deben coincidir con las que aparecen en la columna .8 en relación con cada función desempeñada en la calidad que se declara.
- .11 El número que figure en el blanco .11 habrá de coincidir con el del título, de modo que tanto el título como el refrendo tengan el mismo número único de referencia y ubicación en el registro de títulos y/o refrendos, etc.
- .12 La fecha de expedición original del refrendo figurará en este blanco, pudiendo coincidir o diferir de la fecha de expedición del título según las circunstancias.
- .13 Indíquese en mayúsculas, debajo de su firma, el nombre del funcionario autorizado a expedir el refrendo.
- .14 La fecha de nacimiento deberá ser la misma que la que figure en los registros de la Administración o se verificará de otra forma.
- .15 El refrendo se firmará en presencia de un funcionario, pudiendo también tomarse la firma de la solicitud del titular, debidamente cumplimentada y verificada.
- .16 La fotografía debe ser de tipo normalizado para pasaporte, en blanco y negro o a color, y se verán la cabeza y los hombros. El titular deberá facilitar dos fotografías, de modo que una pueda conservarse en el registro de títulos o vincularse a él.
- .17 Si en el modelo de refrendo aparecen blancos de revalidación (véase la sección A-1/2, párrafo 1), la Administración podrá revalidar el refrendo cumplimentando esos blancos una vez que el titular haya demostrado que sigue reuniendo la competencia prescrita por la regla 1/11.

(Sello oficial)

(PAÍS)

**REFRENDO DE LA EXPEDICIÓN DE UN TÍTULO EN VIRTUD DE LO DISPUESTO EN EL
CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN
Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1978, ENMENDADO EN 1995**

El Gobierno de1..... certifica que el título N°2..... se ha expedido a favor de3....., a quien se considera plenamente competente de conformidad con lo dispuesto en la regla4..... del mencionado Convenio, en su forma enmendada, y apto para desempeñar las siguientes funciones, al nivel especificado y sin más limitaciones que las que se indican, hasta5..... o hasta la fecha de expiración de cualquier prórroga de la validez del presente refrendo que figure consignada al dorso:

.6 FUNCIÓN	.7 NIVEL	.8 LIMITACIONES (SI LAS HUBIERE)

El legítimo titular del presente refrendo puede ejercer el cargo o cargos siguientes, que se especifican en las prescripciones pertinentes de la Administración sobre la dotación de seguridad.

.9 CARGO	.10 LIMITACIONES (SI LAS HUBIERE)

Refrendo N°11.....

expedido el12.....

(Sello oficial)

.....13.....
Firma del funcionario debidamente autorizado

.....
Nombre del funcionario debidamente autorizado

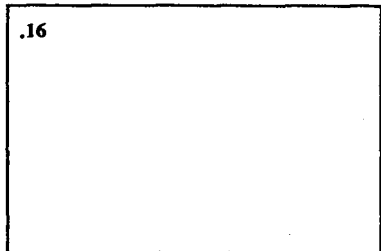
De conformidad con el párrafo 9 de la regla 1/2 del Convenio, durante la prestación de servicios a bordo de un buque deberá estar disponible el original del presente refrendo.

Fecha de nacimiento del titular14

Firma del titular15

Fotografía del titular

.16



Se proroga la validez del presente refrendo hasta el	
(Sello oficial)	..... Firma del funcionario debidamente autorizado
Fecha de revalidación .....17 .....	..... Nombre del funcionario debidamente autorizado
Se proroga la validez del presente refrendo hasta el	
(Sello oficial)	..... Firma del funcionario debidamente autorizado
Fecha de revalidación .....17 .....	..... Nombre del funcionario debidamente autorizado

2 El refrendo que dé fe del reconocimiento de un título puede incorporarse en el título que refrenda o expedirse como documento aparte (véase el párrafo 6 de la regla 1/2 del Convenio de Formación). Es imperativo que todos los blancos del formulario se cumplimenten en caracteres latinos y numeración arábiga (véase el párrafo 8 de la regla 1/2 del Convenio de Formación). Los blancos numerados del .1 al .17 en el modelo que figura a continuación han de cumplimentarse como se indica en el párrafo 1 *supra*, excepto en los siguientes casos:

- .2 indíquese el número asignado por la Parte que expidió el título que se está reconociendo;
- .3 indíquese el nombre, que debe coincidir con el que figura en el título que se está reconociendo;
- .4 indíquese el nombre de la Parte que expidió el título que se está reconociendo;
- .9 selecciónense el cargo o cargos que puede ejercer, de entre los enumerados en las prescripciones pertinentes sobre la dotación de seguridad de la Administración que reconoce el título;
- .11 el número que figure en el blanco .11 habrá de corresponder únicamente al refrendo, a efectos de referencia y ubicación en el registro de refrendos; y
- .12 indíquese la fecha de la expedición original del refrendo.

3 Al sustituir un título o refrendo perdido o destruido, las Partes expedirán el nuevo con un número distinto para evitar que se confunda con el del documento al que sustituye.

(Sello oficial)

(PAÍS)

REFRENDO DEL RECONOCIMIENTO DE UN TÍTULO EXPEDIDO EN VIRTUD DE LO
DISPUESTO EN EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN,
TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1978, ENMENDADO EN 1995

El Gobierno de1..... certifica que el título N°2..... expedido a favor de3..... por el Gobierno de4..... o con su autorización, está debidamente reconocido de conformidad con lo dispuesto en la regla I/10 del mencionado Convenio, en su forma enmendada, y que su legítimo titular está facultado para desempeñar las siguientes funciones, al nivel especificado y sin más limitaciones que las que se indican, hasta5..... o hasta la fecha de expiración de cualquier prórroga de la validez del presente refrendo que figure consignada al dorso:

.6	FUNCIÓN	.7	NIVEL	.8	LIMITACIONES (SI LAS HUBIERE)

El legítimo titular del presente refrendo puede ejercer el cargo o cargos siguientes, que se especifican en las prescripciones pertinentes de la Administración sobre la dotación de seguridad.

.9	CARGO	.10	LIMITACIONES (SI LAS HUBIERE)

Refrendo N°11..... expedido el12.....

(Sello oficial)

.....13.....
Firma del funcionario debidamente autorizado

.....
Nombre del funcionario debidamente autorizado

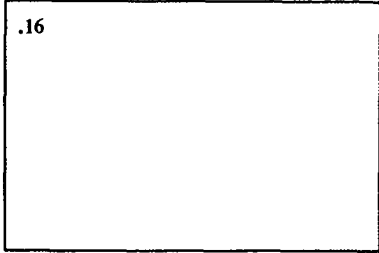
De conformidad con el párrafo 9 de la regla I/2 del Convenio, durante la prestación de servicios a bordo de un buque deberá estar disponible el original del presente refrendo.

Fecha de nacimiento del titular14.....

Firma del titular15.....

Fotografía del titular

.16



Se proroga la validez del presente refrendo hasta el	
(Sello oficial)	..... Firma del funcionario debidamente autorizado
Fecha de revalidación ..... .17 .....	..... Nombre del funcionario debidamente autorizado
Se proroga la validez del presente refrendo hasta el	
(Sello oficial)	..... Firma del funcionario debidamente autorizado
Fecha de revalidación ..... .17 .....	..... Nombre del funcionario debidamente autorizado

Sección B-I/3

Orientación sobre los viajes próximos a la costa

1 Cuando definan los viajes próximos a la costa para, entre otras cosas, establecer variaciones en las materias enumeradas en la columna 2 de los cuadros de normas mínimas de competencia que figuran en los capítulos II y III de la parte A del Código, al objeto de expedir títulos que faculden para el servicio en buques con derecho a enarbolar el pabellón de dichas Partes y dedicados a este tipo de viajes, las Partes tendrán en cuenta los siguientes factores, e igualmente el efecto de tales variaciones sobre la seguridad de todos los buques y sobre el medio marino:

- .1 el tipo de buque y la actividad a que esté dedicado;
- .2 el arqueo bruto del buque y la potencia en kilovatios de las máquinas propulsoras principales;
- .3 la índole y la duración de los viajes;
- .4 la distancia máxima hasta un puerto de refugio;
- .5 la suficiencia del alcance y la precisión de los dispositivos náuticos de determinación de la situación;
- .6 las condiciones meteorológicas que prevalecen normalmente en dicha zona de viajes próximos a la costa;
- .7 la provisión de medios de comunicación a bordo y en la costa para fines de búsqueda y salvamento.

2 Toda Parte que dentro de los límites de su definición de viajes próximos a la costa incluya viajes a lo largo de la costa de otra Parte, podrá concertar un acuerdo bilateral con la Parte de que se trate.

3 Sin embargo, los buques dedicados a realizar viajes próximos a la costa no podrán ampliar sus viajes a todo el mundo con el pretexto de que navegan constantemente dentro de los límites de los viajes próximos a la costa definidos por las Partes vecinas.

Sección B-I/4

Orientación sobre los procedimientos de inspección

Introducción

1 El propósito de los procedimientos de inspección de la regla I/4 es permitir que los funcionarios debidamente autorizados por los Estados rectores del puerto garanticen que la gente de mar reúna las aptitudes necesarias para las tareas de a bordo y realice las operaciones del buque de manera segura y sin causar contaminación.

2 Esta disposición no difiere, en principio, de la necesidad de inspeccionar las estructuras y el equipo de los buques. De hecho, se basa en esas inspecciones para efectuar una valoración de todo el sistema de seguridad y prevención de la contaminación a bordo del buque.

Evaluación

3 Al restringir la evaluación como se indica en la sección A-I/4, la subjetividad, elemento inevitable en todos los procedimientos de inspección, se reduce al mínimo y no es mayor que la que se da en otro tipo de inspecciones.

4 Los "motivos fundados" que se mencionan en la regla I/4, párrafo 1.3, serán por lo general suficientes para centrar la atención del inspector en esferas de competencia específicas, que podrán investigarse más a fondo obteniendo pruebas sobre la formación acorde con las aptitudes en cuestión. Si estas pruebas resultan inadecuadas o poco convincentes, el funcionario autorizado podrá solicitar que se realice en su presencia una demostración de los conocimientos pertinentes.

5 Cuando el inspector se encuentre a bordo, ya sea porque se ha producido uno de los sucesos contemplados en la regla I/4, o porque va a realizar una inspección de rutina, se dejará a su criterio profesional el determinar si las operaciones del buque constituyen un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente.

Sección B-I/5

Orientación sobre las disposiciones de carácter nacional

(No hay disposiciones)

Sección B-I/6

Orientación sobre la formación y evaluación

Cualificaciones de los instructores y evaluadores

1 Cada Parte se cerciorará de que los instructores y evaluadores poseen las cualificaciones y experiencia necesarias para los distintos tipos y niveles de formación y evaluación de la competencia de la gente de mar, según lo prescrito en el Convenio y de conformidad con las directrices de la presente sección.

Formación y evaluación en el empleo

2 Toda persona que imparta, a bordo o en tierra, formación en el empleo a la gente de mar a efectos de titulación según lo prescrito en el Convenio, deberá haber recibido la orientación necesaria en técnicas de instrucción.

3 Toda persona responsable de supervisar la formación en el empleo de la gente de mar a efectos de titulación según lo prescrito en el Convenio, deberá poseer los conocimientos necesarios en técnicas de instrucción y métodos y prácticas de formación.

4 Toda persona que efectúe, a bordo o en tierra, una evaluación de la competencia en el empleo de la gente de mar, a efectos de titulación según lo prescrito en el Convenio, deberá:

- .1 haber recibido la orientación necesaria en métodos y prácticas de la evaluación; y
- .2 haber adquirido la oportuna experiencia práctica, bajo la supervisión de un evaluador experto y de manera que éste juzgue satisfactoria.

5 Toda persona que sea responsable de supervisar la evaluación de la competencia en el empleo de la gente de mar, a efectos de titulación y con arreglo a lo prescrito en el Convenio, deberá tener una comprensión plena del sistema de evaluación, así como de los métodos y prácticas de evaluación.

Sección B-I/7**Orientación sobre la comunicación de información****Informe acerca de las dificultades que se hayan planteado**

Se insta a las Partes a que incluyan en los informes prescritos por la regla I/7 una indicación acerca de cualquier orientación pertinente de la parte B del Código cuya observancia haya resultado inviable.

Sección B-I/8**Orientación sobre las normas de calidad**

1 Al aplicar normas de calidad en virtud de lo dispuesto en la regla I/8 y en la sección A-I/8 a los procedimientos administrativos de su sistema de titulación, cada Parte habrá de tener en cuenta los modelos existentes a nivel nacional o internacional e incorporar los siguientes elementos fundamentales:

- .1 una declaración de principios sobre la calidad y los medios de implantación de dichos principios;
- .2 un sistema de calidad que abarque la estructura organizativa, las responsabilidades, los procedimientos, los procesos y los recursos necesarios para la gestión de la calidad;
- .3 técnicas y actividades operacionales encaminadas a garantizar el control de calidad;
- .4 una supervisión sistemática, que incluirá auditorías internas encaminadas a garantizar la calidad y a asegurar que todos los objetivos definidos se consiguen; y
- .5 la organización de las evaluaciones externas periódicas de la calidad descritas en los párrafos siguientes.

2 Al establecer normas de calidad para la gestión de su sistema nacional de titulación, las administraciones tratarán de garantizar que los mecanismos adoptados:

- .1 son lo suficientemente flexibles para que el sistema de titulación tenga en cuenta las distintas necesidades del sector, y facilitan y fomentan la aplicación de nuevas tecnologías;
- .2 abarcan todas las cuestiones administrativas encaminadas a implantar las diversas disposiciones del Convenio, especialmente las reglas I/2 a I/15 y otras disposiciones que permiten a la Administración otorgar títulos para el servicio y dispensas, así como retirar, cancelar y suspender dichos títulos;
- .3 se ajustan a las responsabilidades de la Administración en materia de reconocimiento y evaluación de la formación a todos los niveles, esto es, desde cursos superiores y cursos de actualización para los títulos de aptitud hasta cursillos de formación profesional; y
- .4 incorporan mecanismos para realizar la auditoría interna encaminada a garantizar la calidad mencionada en el párrafo 1.4, que incluye un autoexamen general de los procedimientos administrativos a todos los niveles, con objeto de determinar en qué medida se están alcanzando los objetivos definidos y de sentar las bases para la evaluación externa independiente prescrita en la sección A-I/8, párrafo 3.

Modelo de normas de calidad para la evaluación de conocimientos, comprensión, aptitud y competencia.

3 El modelo de normas de calidad para la evaluación de conocimientos, comprensión, aptitud y competencia debe integrar los requisitos de esta sección en uno de los siguientes marcos generales:

- .1 un plan nacional de reconocimiento o de normas de calidad en relación con la educación y formación; o
- .2 un modelo alternativo de normas de calidad aceptado por la Organización.

4 Dicho modelo de normas de calidad incorporará:

- .1 los principios de calidad, que incluyan el compromiso de la institución o unidad de formación de conseguir las metas y los objetivos fijados, y el consiguiente reconocimiento por la autoridad pertinente que lo acredite o que establezca normas de calidad;
- .2 las funciones de gestión de la calidad que determinan dichos principios de calidad y su implantación, relacionadas con aspectos que influyen sobre la calidad de la formación impartida, entre los que se cuentan los sistemas para determinar los avances conseguidos en un curso o programa;
- .3 la medida en que el sistema de calidad abarca, en cada caso, la estructura organizativa académica y administrativa, así como las responsabilidades, reconocimientos, procesos y recursos en términos de personal y equipo;
- .4 las funciones de control de calidad que se aplicarán a todos los niveles de la docencia, formación, exámenes y actividades de evaluación, así como a su organización e implantación, para garantizar que se ajustan a sus fines y que se consiguen los objetivos definidos;
- .5 los procesos y auditorías internas de garantía de calidad que permiten verificar en qué medida la institución o el centro de formación está consiguiendo los objetivos de los programas que imparte, y en qué medida supervisa de forma eficaz los procedimientos de control de calidad que emplea; y
- .6 la organización de las auditorías de calidad periódicas externas que prevé la regla I/8, párrafo 2, y descritas en los siguientes párrafos, cuya base y punto de partida son los resultados de los exámenes de garantía de calidad.

5 Al establecer normas de calidad para programas de educación, formación y evaluación, las organizaciones responsables de su implantación deberán tener en cuenta lo siguiente:

- .1 Cuando existan a nivel nacional disposiciones aceptadas sobre reconocimiento o sobre normas de calidad docente, se utilizarán en los cursos que incorporen los requisitos de conocimientos y comprensión del Convenio. Las normas de calidad deberán aplicarse a la actividad tanto a nivel de gestión como a nivel operacional, y tener en cuenta cómo se ha gestionado, organizado, realizado y evaluado dicha actividad para garantizar que se consiguen las metas definidas.
- .2 Cuando el objetivo fundamental sea la adquisición de competencia en una función concreta o la realización de una tarea asignada, las normas de calidad deberán tener en cuenta si se está utilizando equipo real o simulado, y si las cualificaciones y la experiencia de los encargados de la evaluación son las correctas, con objeto de garantizar que se cumplen las normas establecidas.

- .3 Las auditorías internas de garantía de calidad consistirán en un examen exhaustivo del programa a todos los niveles, con el fin de constatar que se consiguen los objetivos definidos mediante la aplicación de normas de calidad. Los exámenes encaminados a garantizar la calidad deberán abarcar la planificación, proyecto, presentación y evaluación de los programas, así como las actividades docentes, didácticas y de comunicación, y su resultado sentará las bases para la evaluación independiente prescrita en la sección A-I/8, párrafo 3.

La evaluación independiente

6 Cada evaluación independiente incluirá un examen sistemático independiente de todas las actividades relacionadas con la calidad, pero no juzgará la validez de los objetivos definidos. El equipo encargado de la evaluación deberá:

- .1 realizar la evaluación de conformidad con procedimientos establecidos por escrito;
- .2 garantizar que quede constancia de los resultados de cada evaluación y que éstos se remitan a los responsables de la esfera evaluada; y
- .3 verificar que se adoptan con prontitud medidas encaminadas a corregir cualquier deficiencia.

7 El propósito de la evaluación es apreciar de forma independiente la eficacia a todos los niveles de las normas de calidad establecidas. En el caso de una institución docente o de formación, conviene recurrir a un órgano reconocido de validación académica o de normas de calidad, o bien a un organismo gubernamental. El equipo encargado de la evaluación deberá disponer por adelantado de información suficiente para adquirir una visión general de sus tareas. En el caso de una institución o programa de formación importante, la lista que figura a continuación ofrece indicaciones sobre la información que se debe facilitar:

- .1 los objetivos de la institución;
- .2 una descripción de las estrategias académicas y de formación que se emplean;
- .3 un organigrama e información sobre la composición de los comités y órganos consultivos;
- .4 información relativa al personal y a los estudiantes;
- .5 los pormenores de las instalaciones y equipo de formación; y
- .6 un esquema de los criterios y procedimientos relativos a:
 - .6.1 la admisión de estudiantes,
 - .6.2 la elaboración de cursos nuevos y la revisión de los existentes,
 - .6.3 el sistema de exámenes, incluidas las convocatorias ordinarias y extraordinarias,
 - .6.4 selección, formación, desarrollo profesional, evaluación y promoción del personal,
 - .6.5 intercambio de información con los estudiantes y el sector, y
 - .6.6 participación del personal en la investigación y el desarrollo.

El informe

8 Antes de presentar un informe definitivo, conviene que el equipo encargado de la evaluación presente un informe provisional a la dirección y le solicite que formule observaciones sobre sus resultados. Al recibir estas observaciones, los encargados de la evaluación presentarán su informe definitivo, que deberá:

- 1 incluir una breve información sobre los antecedentes de la institución o programa de formación;
- 2 ser completo, correcto y preciso;
- 3 subrayar los puntos fuertes y las debilidades de la institución;
- 4 describir el proceso de evaluación utilizado;
- 5 abarcar los distintos elementos que se especifican en el párrafo 4;
- 6 indicar en qué medida se cumplen las prescripciones del Convenio, y si las normas de calidad son eficaces a la hora de garantizar que se consiguen los objetivos y metas definidos; y
- 7 definir con claridad qué esferas se consideran deficientes, proponer medidas para mejorarlas y facilitar cualquier observación adicional que los encargados de la evaluación estimen importante.

Sección B-I/9

Orientación sobre las normas médicas - Expedición y registro de títulos

Examen y certificado médico

1 Las normas elaboradas de conformidad con la regla I/9, párrafo 1, deberán tener en cuenta las opiniones de facultativos reconocidos con experiencia en medicina aplicada a las condiciones marítimas.

2 Las normas médicas pueden establecer diferencias entre las personas que intenten iniciar su carrera profesional en la esfera marítima y quienes ya prestan servicio de mar. En el primer caso, podría ser apropiado, por ejemplo, establecer requisitos más exigentes en algunos aspectos, mientras que en el segundo podrían reducirse en cierta medida por razones de edad.

3 En la medida de lo posible, dichas normas deben definir criterios objetivos relativos a la aptitud para el servicio en el mar, teniendo en cuenta el acceso a los servicios y conocimientos médicos a bordo del buque. Deberán especificar, en especial, las condiciones en las que la gente de mar que padezca trastornos graves y esté bajo tratamiento médico, podrá seguir embarcándose.

4 Las normas médicas deben identificar asimismo aquellas afecciones específicas, como por ejemplo el daltonismo, que pueden incapacitar para el desempeño de determinadas funciones a bordo del buque.

5 El examen y la certificación médica de la gente de mar en virtud de estas normas correrá a cargo de uno o varios facultativos reconocidos por la Parte. A petición de otras Partes o de las compañías, se facilitará una lista de tales médicos.

6 Dado que no existen normas internacionales de carácter obligatorio relativas a la visión de la gente de mar, las Partes deberían considerar las Normas mínimas de agudeza visual en servicio que figuran en los párrafos 7 a 11 y en el cuadro B-I/9 *infra*, como requisitos mínimos para la seguridad operacional del buque, e informar de los siniestros marítimos atribuidos, entre otras, a deficiencias visuales.

7 Toda Administración tiene autoridad discrecional para aceptar variantes o excepciones de cualquiera de las normas especificadas en el cuadro B-1/9 *infra*, en función tanto de la evaluación de un examen médico como de cualquier otra información pertinente relativa al grado en que el individuo se adapta a la deficiencia visual y demuestra tener capacidad para desempeñar satisfactoriamente las funciones que tiene asignadas a bordo. No obstante, si la agudeza visual a distancia, con ayuda, de uno de los ojos es inferior a la norma, la agudeza visual a distancia, con ayuda, del ojo mejor debe ser al menos un 0,2 superior a la norma indicada en el cuadro. La agudeza visual natural a distancia del ojo mejor debe ser al menos de 0,1.

8 Las personas que necesiten gafas o lentes de contacto para desempeñar su cometido tendrán a bordo y en un lugar fácilmente accesible un par de repuesto. Siempre que sea necesario usar ayudas visuales para cumplir las normas establecidas, se hará la anotación pertinente en cada título y refrendo expedidos.

9 La gente de mar no padecerá enfermedades oculares. Toda patología crónica o progresivamente debilitante e irremisible será motivo para determinar que existe incapacidad.

10 Todas las pruebas necesarias para determinar la agudeza visual de la gente de mar deberán ser fiables y realizadas por una persona competente reconocida por la Administración.

11 Sin perjuicio de estas disposiciones, la Administración podrá exigir normas más rigurosas que las que figuran en el cuadro B-1/9 *infra*.

Expedición y registro de certificados

Aprobación del periodo de embarco

12 Al aprobar periodos de embarco exigidos por el Convenio, las Partes garantizarán que el servicio que se aprueba corresponde a las cualificaciones que se otorgan, teniendo en cuenta que el objetivo de dicho periodo de embarco no es solamente familiarizar inicialmente al hombre de mar con el servicio en buques de navegación marítima sino también formarle y permitirle que practique, bajo una adecuada supervisión, los ejercicios, procedimientos y rutinas seguros y correctos correspondientes a la cualificación que solicita.

Reconocimiento de los cursos de formación

13 Al reconocer cursos y programas de formación, las Partes deberán tener en cuenta que los cursos modelo de la OMI a los que remiten las notas a pie de página de la parte A del presente Código pueden servir de ayuda para la elaboración de dichos cursos y programas de modo que abarquen debidamente los objetivos didácticos recomendados en dichos cursos modelo.

Acceso electrónico a los registros

14 Cuando el registro o registros de títulos, refrendos y otros documentos expedidos por una Parte o con su autorización se mantengan de forma electrónica deberá preverse la posibilidad de acceder por medios electrónicos a tal registro o registros, y permitirán que las administraciones o compañías verifiquen:

- .1 el nombre del poseedor de un título, refrendo u otra cualificación, el número correspondiente, la fecha de expedición y la fecha en que caduca;
- .2 el cargo que el titular esté autorizado a ejercer y cualquier limitación conexa; y
- .3 las funciones que el titular esté autorizado a desempeñar, a qué niveles, y cualquier limitación conexa.

NORMAS MÍNIMAS DE AGUDEZA VISUAL EN SERVICIO

Cuadro B-1/9

Regla del Convenio de Formación	Categoría de la gente de mar	Visión a distancia*		Visión a corta y media distancia Ambos ojos al mismo tiempo, con ayuda o sin ella	Colores	Campo visual	Ceguera nocturna	Diplopia (visión doble)
		Un ojo	Otro ojo					
I/1 II/1 II/2 II/3 II/4	Capitanes, oficiales de puente y marinos encargados de realizar tareas de vigía: Con ayuda: Sin ayuda:	0,5** 0,1	0,5 0,1	Visión exigida para la navegación del buque (por ejemplo, cartas y publicaciones náuticas, uso de instrumentos y equipo del puente y reconocimiento de las ayudas a la navegación)		Campo visual normal	Visión exigida para realizar todas las funciones necesarias en la oscuridad sin contratiempos	No se observa ninguna manifestación importante
I/1 II/1 II/2 II/3 II/4	Todos los oficiales de máquinas y marinos que forman parte de la guardia de la cámara de máquinas: Con ayuda: Sin ayuda:	0,4 0,1	0,4 0,1	Visión exigida para leer instrumentos muy próximos, manejar equipo y reconocer los sistemas/componentes necesarios		Campo visual suficiente	Visión exigida para realizar todas las funciones necesarias en la oscuridad sin contratiempos	No se observa ninguna manifestación importante
I/1 IV/2	Oficiales radiotelegrafistas y oficiales electricistas/electrónicos: Con ayuda: Sin ayuda:	0,4 0,1	0,4 0,1	Visión exigida para leer instrumentos muy próximos, manejar equipo y reconocer los sistemas/componentes necesarios		Campo visual suficiente	Visión exigida para realizar todas las funciones necesarias en la oscuridad sin contratiempos	No se observa ninguna manifestación importante

* Nota: Los valores corresponden a la escala de Snellen en decimales.

** Nota: Se recomienda un valor de 0,7 como mínimo en un ojo para reducir el riesgo que entraña una enfermedad ocular latente que haya pasado inadvertida.

Cuadro B-1/9

Pág. 1/1

Sección B-I/10**Orientación sobre el reconocimiento de títulos**

(No hay disposiciones)

Sección B-I/11**Orientación sobre la revalidación de títulos**

Los cursos estipulados en la regla I/11 habrán de incluir los adelantos en el ámbito de la tecnología marítima y de las recomendaciones relativas a la seguridad de la vida humana en el mar y a la protección del medio marino.

Sección B-I/12**Orientación sobre el uso de simuladores**

1 Cuando se utilicen simuladores para la formación o para la evaluación de la competencia, habrá que tener en cuenta las siguientes directrices.

Formación y evaluación en técnicas de observación y de punteo radar

2 La formación y evaluación en técnicas de observación y de punteo radar deberá:

- .1 incorporar el uso del simulador de radar; y
- .2 ajustarse a normas no menos rigurosas que las especificadas en los párrafos 3 a 17 *infra*.

3 Habrá que realizar demostraciones y ejercicios de observación por radar, haciendo uso, cuando sea oportuno, del equipo de radar náutico en funcionamiento e incluyendo la utilización de simuladores. Se realizarán preferiblemente ejercicios de punteo radar en tiempo real para que los alumnos tengan plena conciencia de los riesgos del empleo incorrecto de los datos radáricos y mejoren sus técnicas de punteo hasta alcanzar el nivel de punteo radar necesario para efectuar de manera segura las maniobras destinadas a prevenir abordajes en condiciones reales en el mar.

Factores teóricos que afectan al funcionamiento y a la precisión

4 Debe conseguirse un conocimiento elemental de los principios del radar, así como un conocimiento práctico pleno de:

- .1 la medición del alcance y de la marcación, las características del equipo radar que determinan la calidad de su presentación; la antena del radar; diagramas polares; efectos de la energía radiada en direcciones que quedan fuera del haz principal; descripción no técnica del sistema de radar que incluya las variantes existentes en las características de los diversos tipos de equipo radar, monitores de rendimiento y factores del equipo que afectan a los alcances máximo y mínimo de detección y a la precisión de la información;
- .2 las especificaciones actuales de funcionamiento del aparato de radar náutico adoptadas por la Organización;
- .3 los efectos del emplazamiento de la antena del radar, sectores de sombra y arcos de sensibilidad reducida, ecos falsos, efectos de la altura de la antena en los alcances de detección y del emplazamiento de equipo radar y almacenamiento de componentes de respeto en las proximidades de los compases magnéticos, incluidas las distancias de seguridad magnética; y

- .4 los riesgos de radiación y precauciones, a fines de seguridad, que hay que tomar en las proximidades de la antena y de guías abiertas.

Detección de deficiencias en la presentación de información, incluidos los ecos falsos y los ecos de mar

5 Es esencial que el observador alcance un conocimiento de las limitaciones de la detección de blancos para que pueda evaluar los peligros de fallar en dicha detección. Se destacarán los siguientes factores:

- .1 nivel de rendimiento del equipo;
- .2 ajuste de los mandos de brillo y ganancia de la unidad de vídeo;
- .3 horizonte del radar;
- .4 tamaño, forma, aspecto y composición de los blancos;
- .5 efectos del movimiento del buque en mar gruesa;
- .6 condiciones de propagación;
- .7 condiciones meteorológicas; ecos parásitos del mar y de la lluvia;
- .8 ajuste de los mandos antiparásitos;
- .9 sectores de sombra; y
- .10 interferencias de radar a radar.

6 Conviene llegar a conocer los factores que podrían dar lugar a interpretaciones erróneas, que incluyen ecos falsos, efectos de postes y grandes estructuras situados en las proximidades, efectos de líneas eléctricas tendidas a través de ríos y estuarios, ecos de blancos distantes en la segunda traza radárica o en trazas posteriores.

7 Conviene llegar a conocer las ayudas para la interpretación, que incluyen reflectores y balizas radar; detección y reconocimiento de blancos terrestres; efectos de los accidentes topográficos; efectos de la duración del impulso y de la anchura del haz; blancos radáricos muy visibles y poco visibles; factores que afectan a la intensidad del eco procedente de los blancos.

FORMACIÓN PRÁCTICA

Ajuste inicial y conservación de la imagen

- 8 Conviene llegar a conocer:
 - .1 las distintas modalidades de presentación en la pantalla radárica: con movimiento relativo no estabilizado y la proa del buque arriba; con movimiento relativo o verdadero estabilizado y la proa del buque o el norte arriba;
 - .2 los efectos de los errores en la precisión de la información presentada; efectos de la transmisión de los errores de compás en las presentaciones estabilizada y de movimiento verdadero; efectos de la transmisión de los errores de corredera en la presentación de movimiento verdadero, y los efectos de los ajustes de velocidad imprecisos en la presentación de movimiento verdadero;

- .3 los métodos para detectar ajustes imprecisos de velocidad en los mandos de movimiento verdadero; los efectos de ruidos del receptor que limitan la capacidad para presentar ecos débiles, y los efectos de saturación a causa de ruidos del receptor, etc.; los ajustes de los mandos operacionales; criterios indicadores de los puntos de ajuste óptimo; importancia de observar la secuencia de ajuste adecuada, y los efectos debidos a mandos desajustados; detección de desajustes y corrección de:
 - .3.1 mandos relacionados con los alcances de detección, y
 - .3.2 mandos relacionados con la precisión;
- .4 los peligros del empleo de equipo radar con mandos desajustados; y
- .5 la necesidad de efectuar comprobaciones frecuentes y regulares del rendimiento y de la relación entre el indicador de rendimiento y el alcance eficaz del radar.

Alcance y marcación

- 9 Conviene llegar a conocer:
 - .1 los métodos de medición de distancias; indicadores de distancia fijos e indicadores de distancia variable;
 - .2 la precisión de cada método y la precisión relativa de los distintos métodos;
 - .3 el modo de presentación de los datos referentes a la distancia: distancias a intervalos determinados, contador numérico y escala graduada;
 - .4 los métodos de medición de marcaciones; cursor giratorio sobre diseo transparente que cubre la pantalla, cursor electrónico de marcación y otros métodos;
 - .5 la precisión de la marcación e imprecisiones debidas a paralaje, desplazamiento del marcador de proa o descentramientos;
 - .6 el modo de presentación de los datos relativos a la marcación: escala graduada y contador digital; y
 - .7 la necesidad de efectuar comprobaciones regulares de la precisión de las distancias y marcaciones, métodos de verificación de imprecisiones y corrección o tolerancia de las mismas.

Conceptos relacionados con las técnicas de punteo y el movimiento relativo

10 Debe facilitarse formación práctica en técnicas de punteo manual que comprendan el empleo de reflectoscopios con objeto de proporcionar un conocimiento cabal de la relación existente entre el movimiento del buque propio y el de otros buques, incluidos los efectos de las maniobras para prevenir los abordajes. En las fases preliminares de esta formación se planearán sencillos ejercicios de punteo que den una buena comprensión de la geometría del punteo y de lo que es el movimiento relativo. El grado de complejidad de los ejercicios irá aumentando a lo largo del curso de formación hasta que el alumno domine todos los aspectos del tema. El mejor modo de acrecentar la competencia del alumno es que realice ejercicios en tiempo real con un simulador o empleando otros medios eficaces.

Identificación de ecos críticos

- 11 Conviene alcanzar un conocimiento profundo de:
- .1 la determinación de la situación por radar utilizando blancos terrestres y marcas de navegación;
 - .2 la precisión de la determinación de la situación mediante distancias y marcaciones;
 - .3 la importancia de comprobar la precisión del radar comparando sus indicaciones con las de otras ayudas náuticas; y
 - .4 la utilidad del registro de distancias y marcaciones a intervalos regulares frecuentes cuando se emplea el radar como ayuda para prevenir los abordajes.

Rumbo y velocidad de otros buques

- 12 Conviene alcanzar un conocimiento profundo de:
- .1 los diferentes métodos que permiten obtener el rumbo y la velocidad de otros buques a partir de las distancias y marcaciones registradas, a saber:
 - .1.1 el punteo con movimiento relativo no estabilizado,
 - .1.2 el punteo con movimiento relativo estabilizado, y
 - .1.3 el punteo con movimiento verdadero; y
 - .2 la relación entre las observaciones visuales y las radáricas, incluidos el detalle y la precisión de las estimaciones del rumbo y la velocidad de otros buques, así como la detección de cambios en los movimientos de otros buques.

Momento de aproximación máxima entre el buque propio y otro que cruza, que viene de vuelta encontrada o que alcanza, y distancia correspondiente

- 13 Conviene lograr un conocimiento profundo de:
- .1 la utilización de los datos registrados para determinar:
 - .1.1 la distancia al punto de aproximación máxima y la marcación del mismo, y
 - .1.2 el momento de llegada al punto de aproximación máxima; y
 - .2 la importancia de efectuar observaciones frecuentes y regulares.

Detección de los cambios de rumbo y velocidad de otros buques

- 14 Conviene alcanzar un conocimiento profundo de:
- .1 los efectos de los cambios de rumbo y/o velocidad de otros buques en sus trazas a través de la pantalla;
 - .2 el retardo entre el cambio de rumbo o velocidad y la detección de este cambio; y
 - .3 los riesgos de los cambios pequeños, comparados con los cambios importantes de rumbo o velocidad, en relación con el ritmo y la precisión de la detección.

Efectos de los cambios de rumbo o velocidad, o de ambos, del buque propio

15 Conviene alcanzar un conocimiento profundo del efecto de los movimientos del buque propio y de otros buques sobre la presentación con movimiento relativo, así como de las ventajas de la estabilización por compás de la presentación con movimiento relativo.

16 Por lo que respecta a la presentación con movimiento verdadero, conviene alcanzar un conocimiento profundo de:

- .1 los efectos de las imprecisiones:
 - .1.1 de los ajustes de velocidad y rumbo, y
 - .1.2 de los datos de estabilización por compás correspondientes a una presentación estabilizada con movimiento relativo;
- .2 los efectos de los cambios de rumbo o velocidad, o de ambos, del buque propio en las trazas de otros buques que aparezcan en la pantalla, y
- .3 la relación entre la velocidad y la frecuencia de las observaciones.

Aplicación del Reglamento interuacional para prevenir los abordajes

17 Conviene alcanzar un conocimiento profundo de la relación que guarda el Reglamento internacional para prevenir los abordajes con el empleo del radar, que incluye:

- .1 las maniobras para prevenir abordajes, peligros de los supuestos basados en información inadecuada y riesgos inherentes a las pequeñas alteraciones en el rumbo o velocidad;
- .2 las ventajas de mantener una velocidad de seguridad cuando se emplea el radar para prevenir abordajes;
- .3 la relación existente entre la velocidad, el momento y punto de aproximación máxima, y la maniobrabilidad de los distintos tipos de buque;
- .4 la importancia de que los informes relativos a las observaciones radar y los procedimientos para cursarlos estén bien definidos;
- .5 el empleo del radar con tiempo despejado para apreciar sus posibilidades y limitaciones, comparar las observaciones radar con las oculares y evaluar la precisión relativa de la información;
- .6 la necesidad de un pronto empleo del radar con tiempo despejado de noche y cuando haya indicios de que la visibilidad puede empeorar;
- .7 la comparación de las configuraciones presentadas por el radar con las que aparecen en las cartas de navegación; y
- .8 la comparación de los efectos de las diferencias entre escalas de distancias.

Formación y evaluación en el uso operacional de las ayudas de punteo radar automáticas (APRA)

18 Los programas de formación en el uso operacional de las ayudas de punteo radar automáticas (APRA) deberán:

- .1 exigir que se haya superado la formación en técnicas de observación y de punteo radar o que se combine dicha formación con la descrita en los párrafos 19 a 36 *infra*;

- .2 incorporar la utilización del equipo de simulación de las APRA; y
- .3 ajustarse a normas no menos rigurosas que las especificadas en los párrafos 19 a 36 *infra*.

19 Cuando la formación en el empleo de las APRA se imparta como componente de la formación general, de conformidad con el Convenio de Formación 1978, los capitanes, primeros oficiales de puente y oficiales encargados de la guardia de navegación deberán tener conocimiento de los factores que intervienen en la toma de decisiones basadas en la información de las APRA, junto con la de otras fuentes de datos náuticos, y de modo análogo sabrán valorar los aspectos operacionales de los modernos sistemas de navegación electrónica y los errores inherentes a los mismos. Esta formación será de carácter progresivo y estará en consonancia con las responsabilidades de cada alumno y con los títulos expedidos por las Partes en virtud del Convenio de Formación 1978.

Teoría y demostraciones

Posibles riesgos del exceso de confianza en la APRA

- 20 Comprensión de que la APRA es únicamente una ayuda a la navegación y:
- .1 de que sus limitaciones, incluidas las de sus sensores, hacen que el exceso de confianza en ella sea peligroso, especialmente por lo que respecta al mantenimiento de un servicio de vigilancia; y
 - .2 de la necesidad de que se sigan en todo momento los Principios que procede observar en las guardias de navegación y las Orientaciones destinadas a los oficiales que realicen la guardia de navegación.

Principales tipos de sistemas APRA y sus características de presentación

21 Conocimiento de los principales tipos de sistemas APRA utilizados; sus diversas características de presentación; y comprensión de las circunstancias en que procede emplear la estabilización con respecto al fondo o al agua y presentaciones norte arriba, rumbo arriba o proa arriba.

Normas de funcionamiento establecidas por la OMI para las APRA

22 Comprensión de las normas de funcionamiento establecidas por la OMI para las APRA, especialmente las relativas a la precisión.

Factores que afectan al funcionamiento y a la precisión del sistema

23 Conocimiento de los parámetros de funcionamiento que se utilizan como entrada para los sensores de las APRA -entrada del radar, del compás y del indicador de velocidad- y de los efectos del funcionamiento defectuoso de los sensores en la precisión de los datos de las APRA.

- 24 Conocimiento de:
- .1 los efectos de las limitaciones de alcance del radar y de la discriminación y la precisión del retardo del radar, las limitaciones de la precisión de las entradas del compás y del indicador de la precisión de los datos de las APRA; y
 - .2 los factores que influyen en la precisión del vector.

Capacidad y limitaciones del seguimiento

- 25 Conocimiento de:
- .1 los criterios de selección de blancos obtenidos por captación automática;

- .2 los factores que conducen a la elección correcta de los blancos que se vayan a captar manualmente;
- .3 los efectos de la "pérdida" y del desvanecimiento de blancos en el seguimiento; y
- .4 las circunstancias que causan la "permutación de los blancos" y sus efectos sobre la presentación de la información.

Retardos de tratamiento

26 Conocimiento de los retrasos implícitos en la presentación de la información obtenida con las APRA, especialmente en las funciones de captación y recaptación o cuando el blanco que se sigue está maniobrando.

Avisos operacionales: ventajas y limitaciones

27 Comprensión de los usos, las ventajas y las limitaciones de los avisos operacionales de las APRA, y ajuste correcto, cuando proceda, para evitar interferencias parasitarias.

Pruebas operacionales del sistema

28 Conocimiento de:

- .1 los métodos de comprobación del funcionamiento defectuoso de los sistemas APRA, incluida la autocomprobación del funcionamiento; y
- .2 las precauciones que deben tomarse si se observa un defecto de funcionamiento.

Captación manual y automática de blancos y sus respectivas limitaciones

29 Conocimiento de las limitaciones de ambos tipos de captación cuando existen múltiples blancos y de los efectos sobre la captación del desvanecimiento y la permutación de los blancos.

Vectores verdadero y relativo y representación gráfica típica de la información sobre los blancos y de las zonas de peligro

30 Conocimiento exacto de los vectores verdadero y relativo; cálculo de los rumbos y velocidades verdaderos de los blancos, que comprende:

- .1 la evaluación de los riesgos; el cálculo del punto de aproximación máxima previsto y de la hora prevista de llegada a ese punto mediante extrapolación de los vectores; el empleo de la representación gráfica de las zonas de peligro;
- .2 los efectos de los cambios de rumbo y/o de velocidad del buque propio y/o de los blancos respecto del punto de aproximación máxima previsto y la hora prevista de llegada a ese punto y a las zonas de peligro;
- .3 los efectos de los errores relativos a vectores y a zonas de peligro; y
- .4 las ventajas de efectuar la conmutación entre los vectores relativo y verdadero.

Información relativa a las situaciones anteriores de los blancos que se siguen

31 Conocimiento del método de cálculo de las situaciones anteriores de los blancos que se están siguiendo y reconocimiento de los datos anteriores como medio indicador de las maniobras recientes de los blancos y como procedimiento para comprobar la validez del seguimiento de la APRA.

Práctica**Establecimiento y conservación de la imagen****32 Capacidad de demostrar lo siguiente:**

- .1 se sigue el procedimiento correcto inicial para obtener la presentación óptima de la información de la APRA;
- .2 se selecciona la presentación de la imagen; la presentación estabilizada del movimiento relativo y del movimiento verdadero;
- .3 se efectúa el ajuste correcto de todos los mandos variables de la pantalla radárica para la presentación óptima de los datos;
- .4 se seleccionan, según proceda, los datos de entrada, relativos a la velocidad, en la APRA;
- .5 se seleccionan los mandos de punteo, la captación manual/automática y la presentación vectorial/gráfica de los datos de la APRA;
- .6 se selecciona la escala de tiempos de las representaciones vectoriales/gráficas;
- .7 se emplean las zonas de exclusión cuando se utilice la modalidad de captación automática de la APRA; y
- .8 se efectúan las comprobaciones de funcionamiento de los sensores de entrada del radar, del compás y del indicador de velocidad, y de la APRA.

Pruebas operacionales del sistema

33 Capacidad para realizar comprobaciones del sistema y determinar la precisión de los datos de la APRA, incluido el medio para realizar la maniobra de prueba y compararla con el punteo básico del radar.

Obtención de información utilizando la imagen de la APRA

34 Demostrar aptitud para obtener información, tanto en la modalidad de movimiento relativo como en la de verdadero, que comprende:

- .1 la identificación de ecos críticos;
- .2 la velocidad y dirección del movimiento relativo del blanco;
- .3 la hora de llegada y la distancia previstas al punto de aproximación máxima del blanco;
- .4 los rumbos y las velocidades de los blancos;
- .5 la detección de los cambios de rumbo y de velocidad de los blancos y las limitaciones de dicha información;
- .6 los efectos de tales cambios sobre el rumbo o la velocidad del buque propio, o sobre ambos; y
- .7 la utilización del medio para realizar la maniobra de prueba.

Aplicación del Reglamento internacional para prevenir los abordajes

35 Análisis de las situaciones que entrañen riesgo de abordaje, utilizando la información presentada; determinación y aplicación de medidas para evitar situaciones de aproximación excesiva, con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, que esté en vigor.

Normas de funcionamiento recomendadas para los tipos de simuladores no obligatorios

36 Se exponen a continuación las normas de funcionamiento del equipo de simulación no obligatorio que se utilice para la formación y/o evaluación de la competencia o demostración de las aptitudes que aquí se indican. Comprende dicho equipo los tipos siguientes, si bien la lista no es exhaustiva:

- .1 navegación y servicio de guardia;
- .2 gobierno y maniobra del buque;
- .3 manipulación y estiba de la carga;
- .4 radiocomunicaciones; y
- .5 funcionamiento de las máquinas principales y auxiliares.

Simuladores de la navegación y del servicio de guardia

37 El simulador de la navegación y del servicio de guardia, además de ajustarse a todas las normas de funcionamiento aplicables que figuran en la sección A-I/12, y poder reproducir el equipo náutico y los mandos operacionales del puente que se ajusten a todas las normas de funcionamiento aplicables de la Organización, contará con dispositivos para reproducir sondeos, y podrá:

- .1 crear un entorno que funcione en tiempo real e incluya los instrumentos de control de la navegación y de las comunicaciones, así como el equipo apropiado para las tareas de navegación y de guardia que haya que desempeñar y para la aptitud de maniobra que se vaya a evaluar;
- .2 ofrecer una imagen realista de la visión que se pueda tener desde el puente de día o de noche, con visibilidad variable o únicamente nocturna y con un campo horizontal mínimo de visión para el alumno en los sectores visibles que resulte apropiado para las tareas y los objetivos de la navegación y del servicio de guardia; y
- .3 simular de modo realista la dinámica del "buque propio" en aguas abiertas, incluidos los efectos de las condiciones meteorológicas, de las corrientes de marea, de otras corrientes y de la interacción con otros buques.

Simuladores del gobierno y la maniobra del buque

38 Además de ajustarse a las normas de funcionamiento que figuran en el párrafo 37, el equipo de simulación del gobierno del buque deberá:

- .1 ofrecer una imagen realista de la visión que se pueda tener desde el puente de día o de noche, con visibilidad variable en todo un campo horizontal mínimo de visión para el alumno en los sectores visibles que resulte apropiado para las tareas y los objetivos de formación en el gobierno y maniobra del buque; y
- .2 simular de modo realista la dinámica del "buque propio" en vías restringidas, incluidas las aguas poco profundas y los efectos de las orillas.

39 Si se utilizan modelos de buque a escala y tripulados para la simulación del gobierno y la maniobra del buque, dicho equipo, además de satisfacer las normas de funcionamiento indicadas en los párrafos 37.3 y 38.2, deberá:

- .1 incluir factores de escala que representen con precisión las dimensiones, superficies, el volumen y desplazamiento, el tiempo y la velocidad de giro de un buque real; e
- .2 incluir mandos para el timón y los motores empleando la escala de tiempo correcta.

Simuladores de la manipulación y la estiba de la carga

40 El equipo de simulación de la manipulación de la carga deberá poder simular el equipo de manipulación y control de la carga que se ajuste a todas las normas de funcionamiento aplicables aprobadas por la Organización, y disponer de medios para:

- .1 crear un entorno operacional realista, incluido un puesto de control de la carga con los instrumentos necesarios y adecuados para el tipo particular de sistema de carga que represente;
- .2 reproducir las funciones de carga y descarga y los datos sobre estabilidad y esfuerzos que resulten adecuados para las tareas de manipulación de la carga que esté previsto realizar y para la aptitud que se vaya a evaluar; y
- .3 simular operaciones de carga, descarga, lastrado y deslastrado, así como los cálculos conexos pertinentes sobre estabilidad, asiento, escora, resistencia longitudinal, esfuerzo de torsión y estabilidad con avería.

Simuladores de las comunicaciones del SMSSM

41 El equipo de simulación de las comunicaciones del SMSSM deberá poder reproducir el equipo de comunicación del SMSSM que se ajuste a las normas de funcionamiento pertinentes aprobadas por la Organización, y disponer de medios para:

- .1 simular el funcionamiento del equipo de ondas métricas, LSD en ondas métricas, NAVTEX, y de las RLS y el receptor de escuadra prescritos para el título de operador restringido;
- .2 simular el funcionamiento de las estaciones terrenas de buque de INMARSAT-A, B y C, IDBE en ondas hectométricas/decamétricas, LSD en ondas hectométricas/decamétricas, ondas métricas, LSD en ondas métricas, NAVTEX, y de las RLS y el receptor de escucha prescritos para el título de operador general;
- .3 establecer comunicaciones telefónicas con ruido de fondo;
- .4 proporcionar un medio de comunicación que imprima texto; y
- .5 crear un entorno que funcione en tiempo real, consistente en un sistema integrado que incluya al menos un puesto de instructor/evaluador y dos estaciones terrenas o de buque del SMSSM.

Simuladores del funcionamiento de las máquinas principales y auxiliares

42 El equipo de simulación de la cámara de máquinas deberá poder simular un sistema de máquinas principales y auxiliares que disponga de medios para:

- .1 crear un entorno que funcione en tiempo real para las operaciones de navegación marítimas y portuarias con dispositivos de comunicación, y simular el equipo de las máquinas propulsoras principales y auxiliares y los paneles de mando apropiados;
- .2 simular los subsistemas pertinentes, que deberán comprender, sin que la lista sea exhaustiva, los de calderas, aparatos de gobierno, sistemas generales de energía y de distribución, incluidos los sistemas de suministro de energía de emergencia, de combustible, de enfriamiento del agua, de refrigeración, de sentina y de lastre;
- .3 vigilar y evaluar el funcionamiento de las máquinas y los sistemas de teledetección;
- .4 simular fallos de funcionamiento de las máquinas;
- .5 modificar las condiciones variables externas a fin de influir en las operaciones simuladas: condiciones meteorológicas, calado del buque y temperaturas del agua de mar y del aire;
- .6 modificar las condiciones externas que regula el instructor: vapor en la cubierta, vapor en las zonas de alojamiento, aire en la cubierta, condiciones de hielo, grúas de la cubierta, fuentes de alta potencia, empuje de proa, carga del buque;
- .7 modificar los factores dinámicos del simulador que regula el instructor: operaciones de emergencia, respuestas del proceso, respuestas del buque; y
- .8 aislar ciertos procesos, tales como los relacionados con la velocidad, el sistema eléctrico, el sistema de aceite diésel, el sistema de aceite lubricante, el sistema de aceite pesado, el sistema de agua de mar, el sistema de vapor, la caldera y el turbogenerador caldeados por gases de escape, a fin de llevar a cabo tareas de formación específicas.

Sección B-I/13

Orientación sobre la realización de pruebas

(No hay disposiciones)

Sección B-I/14

Orientación sobre la responsabilidad de las compañías y recomendaciones sobre la responsabilidad del capitán y de los tripulantes

1 Las compañías deberán facilitar al buque programas de introducción específicos destinados a ayudar a la gente de mar recién empleada a familiarizarse con todos los procedimientos y equipos que correspondan a sus esferas de responsabilidad.

Capitán

2 El capitán deberá tomar todas las medidas necesarias para poner en práctica todas las instrucciones de la compañía relacionadas con la sección A-I/14. Dichas medidas deberán incluir las siguientes:

- .1 identificar a toda la gente de mar recién empleada en el buque antes de asignarles ninguna tarea;

- .2 brindar a todo el personal nuevo la oportunidad de:
 - .2.1 visitar los espacios en los que realizarán sus tareas principales,
 - .2.2 familiarizarse con la situación, los mandos y las características de presentación del equipo que vayan a manejar o a utilizar,
 - .2.3 poner en funcionamiento el equipo en los casos en que esto sea posible y llevar a cabo sus funciones utilizando los mandos del equipo, y
 - .2.4 observar a alguien ya familiarizado con el equipo, los procedimientos y los dispositivos, capaz de transmitir información en un lenguaje comprensible para la gente de mar, y consultarle las dudas; y
- .3 prever un periodo adecuado de supervisión si existen dudas de que la nueva gente de mar esté familiarizada con el equipo del buque, los procedimientos operacionales y los demás dispositivos necesarios para llevar a cabo correctamente sus tareas.

Miembros de la tripulación

3 La gente de mar destinada por primera vez a bordo del buque debe procurar sacar el máximo partido de las oportunidades que se le brinden de familiarizarse con el equipo, los procedimientos operacionales y los demás dispositivos necesarios para llevar a cabo sus tareas, y tiene la responsabilidad de familiarizarse con el entorno de trabajo, en especial con el equipo nuevo o que no conozca bien y con los diversos procedimientos y dispositivos, inmediatamente después de embarcar por primera vez en el buque.

4 La gente de mar que no haya adquirido con rapidez el grado de familiarización necesario para realizar sus tareas tiene el deber de comunicárselo a su supervisor, o al miembro de la tripulación designado de conformidad con la sección A-I/14, párrafo 2.2, y de especificar qué equipo, procedimiento o dispositivo desconoce aún.

Sección B-I/15

Orientación sobre las disposiciones transitorias

(No hay disposiciones)

CAPÍTULO II

ORIENTACIONES SOBRE EL CAPITÁN Y LA SECCIÓN DE PUENTE

Sección B-II/1

Orientación sobre la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques de arqueado bruto igual o superior a 500

Formación

1 Los aspirantes al título de oficial encargado de la guardia de navegación deberán haber concluido un programa de formación, planificado y estructurado, cuyo objeto sea asistir al aspirante a satisfacer las normas de competencia que se especifican en el cuadro A-II/1.

2 La estructura del programa de formación deberá figurar en un plan de formación en el que se indiquen claramente a todas las partes interesadas los objetivos de cada fase de formación, tanto a bordo como en tierra. Es fundamental que el aspirante, los profesores, el personal del buque y el personal de la compañía sepan con precisión cuál es el grado de competencia que se habrá adquirido al concluir el

programa y de qué manera ha de alcanzarse, combinando para ello educación, formación y experiencia práctica a bordo y en tierra.

3 Los periodos de embarco obligatorios son de primordial importancia para aprender las tareas de oficial y alcanzar el grado de competencia que se requiere. Si se planifican y estructuran debidamente, permitirán al aspirante adquirir y practicar determinadas aptitudes, brindándole la oportunidad de demostrar la competencia alcanzada para que se evalúe.

4 Cuando el periodo de embarco forme parte de un programa apropiado de formación, se observarán los siguientes principios:

- .1 El programa de formación a bordo deberá estar integrado en el plan general de formación.
- .2 La compañía que administre el buque en el cual se vaya a realizar el periodo de embarco se encargará de gestionar y coordinar el programa de formación a bordo.
- .3 Se facilitará al aspirante un registro de formación para que pueda anotar en él de manera detallada la formación práctica y la experiencia adquiridas en la mar. Este registro estará concebido de tal modo que facilite información pormenorizada sobre las tareas y obligaciones que han de acometerse y los progresos registrados. Una vez completado, el registro constituirá una prueba válida de que se ha seguido un programa estructurado de formación a bordo, hecho que podrá tenerse en cuenta al evaluar la competencia y expedir el título oportuno.
- .4 En todo momento, el aspirante deberá saber que hay dos personas que son directamente responsables de la administración del programa de formación a bordo. La primera, que se denominará oficial de formación a bordo, es un oficial competente que bajo la autoridad del capitán deberá organizar y supervisar el programa de formación durante cada viaje. La segunda, será nombrada por la compañía, se denominará oficial de formación de la compañía, y asumirá la responsabilidad general del programa de formación y su coordinación con los correspondientes centros e instituciones docentes.
- .5 La compañía hará lo posible a fin de que se asignen periodos adecuados para concluir el programa de formación a bordo en las condiciones operacionales habituales del buque.

Funciones y responsabilidades

5 En esta sección se resumen las funciones y responsabilidades de quienes participan en la organización y puesta en marcha de la formación a bordo:

- .1 El oficial de la compañía encargado de la formación será responsable de lo siguiente:
 - .1.1 la administración general del programa de formación,
 - .1.2 la supervisión de los progresos del aspirante a lo largo de todo el programa, y
 - .1.3 la preparación de las directrices que se requieran, asegurándose de que todos los interesados que participan en el programa de formación desempeñan la función que les corresponde.
- .2 El oficial encargado de la formación a bordo deberá:
 - .2.1 organizar el programa de formación práctica en la mar,
 - .2.2 cerciorarse, en su calidad de supervisor, de que el registro de formación se mantiene debidamente y de que se cumplen todos los demás requisitos, y

- .2.3 asegurarse de que, en la medida de lo posible, el tiempo que el aspirante pasa a bordo es lo más provechoso posible en términos de formación y experiencia, y está en consonancia con los objetivos del programa de formación, los progresos previstos y las restricciones operacionales del buque.
- .3 Las responsabilidades del capitán serán las siguientes:
 - .3.1 servir de vínculo entre el oficial encargado de la formación a bordo y el oficial de la compañía encargado de la formación en tierra,
 - .3.2 si se releva al oficial de formación de a bordo durante el viaje, sustituirlo, y
 - .3.3 hacer lo posible para que todas las personas interesadas sigan eficazmente el programa de formación de a bordo.
- .4 Las responsabilidades del aspirante serán las siguientes:
 - .4.1 seguir con diligencia el programa de formación estipulado,
 - .4.2 aprovechar al máximo las oportunidades que se presenten, tanto en horas de trabajo como fuera de ellas, y
 - .4.3 mantener actualizado el registro de formación y asegurarse de que está disponible en todo momento para su examen.

Inducción

6 Al principio del programa y al iniciarse un viaje en un buque distinto, los aspirantes deberán recibir información y asesoramiento completos sobre lo que se espera de ellos y sobre cómo habrá de estar organizado el programa de formación. Esta etapa de inducción brinda la oportunidad de informar a los aspirantes de los aspectos primordiales de las tareas que van a acometer, prestando especial atención a las prácticas de seguridad en el trabajo y a la protección del medio marino.

Programa de formación a bordo

7 El registro de formación constará, entre otras cosas, de un número determinado de tareas u obligaciones de formación que deberán llevarse a cabo como parte del programa aprobado de formación de a bordo. Tales tareas y obligaciones deberán referirse, como mínimo, a las siguientes esferas:

- .1 sistemas de gobierno del buque;
- .2 buenas prácticas marineras en general;
- .3 amarre, fondeo y operaciones portuarias;
- .4 dispositivos de salvamento y de lucha contra incendios;
- .5 sistemas y equipos;
- .6 tareas relacionadas con la carga;
- .7 tareas de puente y el servicio de guardia; y
- .8 familiarización con la cámara de máquinas.

8 Es en extremo importante que el aspirante tenga la debida oportunidad de adquirir experiencia supervisada en la guardia del puente, especialmente en fases avanzadas del programa de formación de a bordo.

9 El rendimiento de los aspirantes en cada una de las tareas y obligaciones que se consignen en el registro de formación deberá ser avalado por un oficial competente cuando, a juicio de dicho oficial, el aspirante haya logrado un nivel satisfactorio de suficiencia. Es importante tener en cuenta que, en algunos casos, el aspirante tendrá que demostrar sus aptitudes en más de una ocasión antes de que el oficial competente considere que se ha logrado un grado satisfactorio de conocimientos.

Supervisión y evaluación

10 Los aspectos de orientación y evaluación son fundamentales para que los aspirantes sean plenamente conscientes de sus progresos y puedan participar en las decisiones que se tomen sobre el programa que hayan de seguir en el futuro. Para que la evaluación sea eficaz, deberá guardar relación con la información del registro de formación o de otras fuentes, según proceda. El capitán y el oficial de formación de a bordo deberán examinar minuciosamente y refrendar, con carácter oficial, el registro de formación al principio, durante y al concluir cada viaje. El oficial de formación de la compañía también deberá examinar y refrendar el registro de formación entre un viaje y otro.

Valoración de la capacidad y aptitud para realizar la guardia de navegación

11 Se exigirá que todo aspirante que, según lo prescrito, haya recibido formación especial, y cuya capacidad y conocimiento de los cometidos de la guardia de navegación se hayan evaluado, pruebe, mediante una demostración con simulador o bien a bordo del buque, como parte de un programa aprobado de formación a bordo, que ha adquirido los conocimientos y la capacidad necesarios para actuar como oficial encargado de la guardia de navegación, en las siguientes esferas, que comprenderán como mínimo:

- .1 planificar y dirigir una travesía, que incluya los siguientes aspectos:
 - .1.1 interpretar y utilizar la información obtenida a partir de cartas náuticas,
 - .1.2 determinar la situación en aguas costeras,
 - .1.3 utilizar la información básica obtenida en anuarios de mareas y otras publicaciones náuticas,
 - .1.4 verificar y hacer funcionar el equipo del puente,
 - .1.5 comprobar el funcionamiento de los compases magnético y giroscópico,
 - .1.6 evaluar la información meteorológica existente,
 - .1.7 servirse de los astros para determinar la situación,
 - .1.8 determinar los posibles errores del compás, bien por los astros, o por medios terrestres, y
 - .1.9 efectuar los cálculos de las operaciones de navegación para un periodo de hasta 24 horas;
- .2 utilizar y aplicar la información obtenida a partir de los sistemas electrónicos de navegación;
- .3 manejar el radar y la APRA y utilizar la información de radar para la navegación y para evitar los abordajes;
- .4 utilizar los sistemas de propulsión y de gobierno para controlar el rumbo y la velocidad;
- .5 seguir las rutinas y los procedimientos de la guardia de navegación;

- .6 llevar a cabo las maniobras que se requieren en caso de hombre al agua;
 - .7 tomar medidas en caso de que se prevea una situación de emergencia de forma inminente (por ejemplo, incendio, abordaje, varada) e inmediatamente después de producirse ésta;
 - .8 tomar medidas en caso de funcionamiento defectuoso o fallo de componentes importantes del equipo o la instalación (por ejemplo, el aparato de gobierno, la energía, los sistemas de navegación);
 - .9 poner en marcha las radiocomunicaciones y las señales visuales y acústicas tanto en situaciones normales como en las de emergencia; y
 - .10 supervisar y activar los sistemas de seguridad y de alarma, incluidas las comunicaciones internas.
- 12 Al objeto de evaluar la capacidad y las aptitudes para realizar la guardia de navegación:
- .1 se aplicarán los criterios para evaluar la competencia por lo que se refiere a la función de navegación, según se especifica en el cuadro A-II/1;
 - .2 se comprobará si el aspirante desempeña las funciones de la guardia de navegación conforme a los Principios que procede observar en la realización de las guardias de navegación (véase la sección A-VIII/2, parte 3-1) y a la Orientación sobre la realización de la guardia de navegación (véase la sección B-VIII/2, parte 3-1).

Evaluación de la competencia

13 Las normas mínimas de competencia para obtener el título de oficial encargado de la guardia de navegación se especifican en el cuadro A-II/1, indicándose en él los conocimientos y la aptitud prescritos, así como su aplicación al nivel de rendimiento que se requiere a bordo.

14 En el concepto de competencia está implícito el alcance de los conocimientos que se precisan. Por lo tanto, la evaluación de la competencia deberá no sólo abarcar los requisitos técnicos inmediatos del cargo, las aptitudes necesarias y las tareas que han de desempeñarse, sino también incorporar los aspectos generales que todo oficial de buque cuyo rendimiento sea profesional ha de cumplir plenamente. Entre otros aspectos, cabe citar los conocimientos oportunos, y la teoría, los principios y la capacidad cognoscitiva que, en uno u otro grado, subyacen bajo los distintos niveles de competencia y que representan un determinado grado de competencia con respecto a qué hacer y cómo, cuándo y por qué hacerlo. Si se aplica debidamente lo indicado, el aspirante podrá:

- .1 desempeñar sus tareas profesionales de manera competente en distintos buques y en una variada gama de circunstancias;
- .2 anticipar las contingencias, prepararse y ocuparse de ellas; y
- .3 adaptarse a exigencias nuevas y cambiantes.

15 Los criterios de evaluación de la competencia (columna 4 del cuadro A-II/1) determinan, en función básicamente de los resultados, los aspectos fundamentales del rendimiento profesional. Están expresados de tal manera que sirven de baremo para evaluar el rendimiento del aspirante y deben quedar debidamente consignados en el registro de formación.

16 La evaluación de la competencia es el proceso consistente en:

- .1 compilar suficientes pruebas válidas y fiables sobre los conocimientos, comprensión y aptitud del aspirante para desempeñar las tareas, obligaciones y responsabilidades que se enumeran en la columna 1 del cuadro A-II/1; y

- .2 sopesar tales pruebas en relación con los criterios que se especifican en las normas.

17 Los criterios para evaluar la competencia deberán tener en cuenta los distintos métodos de evaluación que permitan obtener pruebas de diverso tipo en cuanto a la competencia de los candidatos, como por ejemplo:

- .1 observación directa de las actividades laborales (incluido el periodo de embarco);
- .2 pruebas de aptitud/suficiencia/competencia;
- .3 proyectos y cometidos;
- .4 pruebas de la experiencia adquirida anteriormente; y
- .5 técnicas de exámenes escritos, orales y por ordenador.

18 Para demostrar la competencia se usarán casi invariablemente, uno o más de los primeros cuatro métodos indicados, además de los exámenes que permitan determinar los conocimientos y la comprensión.

Sección B-II/2

Orientación sobre la titulación de capitanes y primeros oficiales de puente de buques de arqueo bruto igual o superior a 500

(Véase la sección B-II/1)

Sección B-II/3

Orientación sobre la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación y los capitanes de buques de arqueo bruto inferior a 500

(Véase la sección B-II/1)

Sección B-II/4

Orientación sobre la titulación de los marineros que formen parte de la guardia de navegación

Además de lo prescrito en el cuadro A-II/4 del Código, se insta a las Partes a que, por motivos de seguridad, incluyan las siguientes materias en la formación de marineros que formen parte de una guardia de navegación:

- .1 conocimientos básicos del Reglamento internacional para prevenir los abordajes;
- .2 guarnimiento de la escala de práctico;
- .3 comprensión de las órdenes del timón que den los prácticos en inglés;
- .4 formación para lograr suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate;
- .5 tareas de apoyo en las operaciones de atraque y desatraque, y también durante las operaciones de remolque;
- .6 conocimientos básicos de fondeo;
- .7 conocimientos básicos sobre cargas peligrosas;

- 8 conocimientos básicos de estiba y de los métodos para cargar provisiones a bordo; y
- 9 conocimientos básicos del mantenimiento de la cubierta y de las herramientas que en ella se usan.

CAPÍTULO III

ORIENTACIONES SOBRE LA SECCIÓN DE MÁQUINAS

Sección B-III/1

Orientación sobre la titulación de los oficiales de máquinas que hayan de encargarse de la guardia en cámaras de máquinas provistas de dotación y de los designados para prestar servicio en cámaras de máquinas sin dotación permanente

- 1 En el cuadro A-III/1, columna 1, casilla superior, las herramientas citadas incluirán herramientas de mano, equipo elemental de medida, tornos de puntos, perforadoras, equipo de soldadura y fresadoras, según sea oportuno.
- 2 La formación de taller en tierra podrá impartirse en centros de formación o en talleres homologados.
- 3 La formación a bordo será debidamente consignada por evaluadores competentes en el registro de formación.

Sección B-III/2

Orientación sobre la titulación de los jefes de máquinas y primeros oficiales de máquinas de buques cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 3 000 kW

(No hay disposiciones)

Sección B-III/3

Orientación sobre la titulación de los jefes de máquinas y primeros oficiales de máquinas de buques cuya máquina propulsora principal tenga una potencia de 750 kW a 3 000 kW

(No hay disposiciones)

Sección B-III/4

Orientación sobre la formación y titulación de los marineros que formen parte de la guardia de máquinas

Además de lo prescrito en la sección A-III/4 del Código, se insta a las Partes a que, por motivos de seguridad, incluyan las siguientes materias en la formación de marineros que formen parte de una guardia de máquinas:

- 1 conocimientos básicos de las operaciones rutinarias de bombeo, por ejemplo las relacionadas con los sistemas de sentina, lastre y bombeo de la carga;
- 2 conocimientos básicos de las instalaciones eléctricas y de los peligros que entrañan;
- 3 conocimientos básicos del mantenimiento y la reparación de maquinaria y de las herramientas que se emplean en la cámara de máquinas; y
- 4 conocimientos básicos de estiba y de los métodos para cargar provisiones a bordo.

CAPÍTULO IV

ORIENTACIONES SOBRE EL PERSONAL DE RADIOCOMUNICACIONES

Sección B-IV/1

Orientación sobre el ámbito de aplicación del capítulo IV

(No hay disposiciones)

Sección B-IV/2

Orientación sobre la formación y titulación del personal de radiocomunicaciones del SMSSM

FORMACIÓN PARA EL TÍTULO DE RADIOELECTRÓNICO DE PRIMERA CLASE

Cuestiones generales

1 Antes de iniciar el periodo de formación, el aspirante habrá de satisfacer los requisitos de aptitud física, especialmente en lo que concierne al oído, la vista y el habla.

2 La formación se ajustará a lo dispuesto en el Convenio de Formación, el Reglamento de Radiocomunicaciones -que constituye el anexo del Convenio internacional de telecomunicaciones (Reglamento de Radiocomunicaciones)- y el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), que estén en vigor, prestándose especial atención a las disposiciones del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM). Al elaborar los requisitos de formación deberán tenerse en cuenta, como mínimo, los conocimientos y la formación que se describen en los párrafos 3 a 14 *infra*.

Conocimientos teóricos

3 Conocimiento de los principios generales y los factores básicos necesarios para utilizar de forma segura y eficaz todos los subsistemas y el equipo prescritos para el SMSSM, que permita satisfacer los requisitos de formación práctica enumerados en el párrafo 13, *infra*.

4 Conocimientos sobre la utilización, el funcionamiento y las zonas de servicio de los subsistemas del SMSSM, incluidas las características del sistema por satélite, los sistemas de radioavisos náuticos y meteorológicos y la selección de los circuitos de comunicación apropiados.

5 Conocimiento de los principios de la electricidad y de las teorías de radioelectricidad y electrónica, que permita satisfacer las disposiciones de los párrafos 6 a 10 *infra*.

6 Conocimiento teórico del equipo de radiocomunicaciones del SMSSM, incluidos los transmisores y receptores de telegrafía, de impresión directa de banda estrecha y radiotelefónicos, el equipo de llamada selectiva digital, las estaciones terrenas de buque, las radiobalizas de localización de siniestros (RLS), los sistemas de antena marinos, el equipo de radiocomunicaciones para embarcaciones de supervivencia y cualquier otro equipo auxiliar, incluidas las fuentes de energía, así como un conocimiento general de los principios de funcionamiento de los demás equipos utilizados normalmente para la radionavegación y, en particular, del mantenimiento de los equipos en servicio.

7 Conocimiento de los factores que afectan a la fiabilidad, la disponibilidad, los procedimientos de mantenimiento y la utilización adecuada de los equipos de prueba.

8 Conocimientos sobre microprocesadores y la determinación de averías de los sistemas que utilizan microprocesadores.

9 Conocimientos sobre los sistemas de control del equipo radioeléctrico del SMSSM, incluidos pruebas y análisis.

10 Conocimientos sobre la utilización de los programas de computador para el equipo radioeléctrico del SMSSM y de los métodos para corregir las averías ocasionadas por la pérdida del control informático del equipo.

Reglamentos y documentación

11 Conocimientos sobre:

- .1 el Convenio SOLAS y el Reglamento de Radiocomunicaciones, en particular por lo que respecta a:
 - .1.1 radiocomunicaciones de socorro, urgencia y seguridad;
 - .1.2 medios para evitar interferencias perjudiciales, especialmente en el tráfico de socorro y seguridad; y
 - .1.3 métodos para impedir las transmisiones no autorizadas;
- .2 otros documentos relativos a los procedimientos operacionales y de comunicación de los servicios de socorro, seguridad y correspondencia pública, incluidos los referentes a derechos de utilización, radioavisos náuticos y transmisiones meteorológicas en el Servicio móvil marítimo y en el Servicio móvil marítimo por satélite; y
- .3 el empleo del Código internacional de señales y del Vocabulario normalizado de navegación marítima, sustituido éste por las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas.

Servicio de escucha y procedimientos

12 Conocimientos y formación sobre :

- .1 procedimientos de las comunicaciones y disciplina necesaria para evitar interferencias perjudiciales en los subsistemas del SMSSM;
- .2 métodos para el empleo de datos sobre predicción de la propagación, a fin de establecer las frecuencias óptimas para las comunicaciones;
- .3 escucha radioeléctrica pertinente para todos los subsistemas del SMSSM, intercambio de tráfico de radiocomunicaciones, especialmente en relación con los procedimientos de socorro, urgencia y seguridad, y registros radioeléctricos;
- .4 utilización del alfabeto fonético internacional;
- .5 supervisión de una frecuencia de socorro a la vez que se supervisa o utiliza al menos otra frecuencia;
- .6 sistemas y procedimientos de notificación de la situación del buque;
- .7 procedimientos de radiocomunicación del Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (MERSAR), de la OMI;
- .8 sistemas y procedimientos radiomédicos; y
- .9 causas de falsos alertas de socorro y medios de evitarlos.

Conocimientos prácticos

13 Se impartirá formación práctica, complementada con trabajos de laboratorio apropiados, acerca de lo siguiente:

- .1 manejo correcto y eficaz de todos los subsistemas y el equipo del SMSSM en condiciones normales de propagación y en condiciones típicas de interferencia;
- .2 utilización segura de todo el equipo de comunicaciones del SMSSM y de los dispositivos auxiliares, incluidas las precauciones de seguridad;
- .3 aptitud para utilizar con precisión y adecuadamente un teclado con objeto de mantener un intercambio satisfactorio de comunicaciones;
- .4 técnicas operacionales de:
 - .4.1 ajuste del receptor y del transmisor en la modalidad de funcionamiento adecuada, incluida la llamada selectiva digital y la telegrafía de impresión directa;
 - .4.2 ajuste y realineación de la antena, según proceda;
 - .4.3 utilización de los dispositivos radioeléctricos de salvamento; y
 - .4.4 utilización de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS);
- .5 montaje, reparación y mantenimiento de la antena, según proceda;
- .6 lectura y comprensión de diagramas gráficos, lógicos y de interconexión de los módulos;
- .7 utilización y cuidado de las herramientas y de los instrumentos de prueba necesarios para efectuar el mantenimiento del equipo electrónico en el mar;
- .8 técnicas de soldadura y desoldadura manual, incluidas las utilizadas en los dispositivos semiconductores y circuitos modernos, y la aptitud de distinguir si el circuito es adecuado para soldar o desoldar manualmente;
- .9 localización y reparación de averías a nivel de componentes cuando sea posible, o a nivel de tarjeta o módulo en los demás casos;
- .10 reconocimiento y corrección de las condiciones que contribuyeron a que se produjera la avería;
- .11 procedimientos de mantenimiento, tanto preventivos como correctivos, para todo el equipo de comunicaciones del SMSSM y el equipo de radionavegación; y
- .12 métodos de reducción de las interferencias eléctrica y electromagnética, tales como puesta a masa, apantallamiento y derivación.

Conocimientos varios

14 Conocimientos y/o formación acerca de lo siguiente:

- .1 el idioma inglés, tanto escrito como hablado, necesario para el intercambio satisfactorio de comunicaciones relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar;

- .2 geografía universal, especialmente en relación con las principales rutas marítimas, los servicios de los centros coordinadores de salvamento (RCC) y las rutas de comunicación correspondientes;
- .3 supervivencia en la mar y utilización de botes salvavidas, botes de rescate, balsas salvavidas y aparatos flotantes con su equipo, especialmente en lo relacionado con los dispositivos radioeléctricos de salvamento;
- .4 prevención y extinción de incendios, especialmente en lo referente a la instalación radioeléctrica;
- .5 medidas preventivas para la seguridad del buque y del personal por lo que respecta a los peligros relacionados con el equipo radioeléctrico, incluidos los peligros de naturaleza eléctrica, radiológica, química y mecánica;
- .6 primeros auxilios, incluidas las técnicas de reanimación cardiopulmonar; y
- .7 el tiempo universal coordinado (UTC), los husos horarios mundiales y la línea internacional de cambio de fecha.

FORMACIÓN PARA EL TÍTULO DE RADIOELECTRÓNICO DE SEGUNDA CLASE

Cuestiones generales

15 Antes de iniciar el periodo de formación, el aspirante habrá de satisfacer los requisitos de aptitud física, especialmente en lo que concierne al oído, la vista y el habla.

16 La formación se ajustará a lo dispuesto en el Convenio de Formación y el Convenio SOLAS, que estén en vigor, prestándose especial atención a las disposiciones del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM). Al elaborar los requisitos de formación deberán tenerse en cuenta, como mínimo, los conocimientos y la formación que se describen en los párrafos 17 a 28 *infra*.

Conocimientos teóricos

17 Conocimiento de los principios generales y los factores básicos necesarios para utilizar de forma segura y eficaz todos los subsistemas y el equipo prescritos para el SMSSM, que permita satisfacer los requisitos de formación práctica enumerados en el párrafo 27 *infra*.

18 Conocimientos sobre la utilización, el funcionamiento y las zonas de servicio de los subsistemas del SMSSM, incluidas las características del sistema por satélite, los sistemas de radioavisos náuticos y meteorológicos y la selección de los circuitos de comunicación apropiados.

19 Conocimiento de los principios fundamentales de la electricidad y de las teorías de radioelectricidad y electrónica, que permita satisfacer las disposiciones de los párrafos 20 a 24 *infra*.

20 Conocimiento teórico general del equipo de radiocomunicaciones del SMSSM, incluidos los transmisores y receptores de telegrafía, de impresión directa de banda estrecha y radiotelefónicos, el equipo de llamada selectiva digital, las estaciones terrenas de buque, las radiobalizas de localización de siniestros (RLS), los sistemas de antena marinos, el equipo de radiocomunicaciones para embarcaciones de supervivencia y cualquier otro equipo auxiliar, incluidas las fuentes de energía, así como un conocimiento general de los demás equipos utilizados normalmente para la radionavegación y, en particular, del mantenimiento de los equipos en servicio.

21 Conocimiento general de los factores que afectan a la fiabilidad, la disponibilidad, los procedimientos de mantenimiento y la utilización adecuada de los equipos de prueba.

22 Conocimientos generales sobre microprocesadores y la determinación de averías de los sistemas que utilizan microprocesadores.

23 Conocimientos generales sobre los sistemas de control del equipo radioeléctrico del SMSSM, incluidos pruebas y análisis.

24 Conocimientos sobre la utilización de los programas de computador para el equipo radioeléctrico del SMSSM y de los métodos para corregir las averías ocasionadas por la pérdida del control informático del equipo.

Reglamentos y documentación

25 Conocimientos sobre:

- .1 el Convenio SOLAS y el Reglamento de Radiocomunicaciones, en particular por lo que respecta a:
 - .1.1 radiocomunicaciones de socorro, urgencia y seguridad;
 - .1.2 medios para evitar interferencias perjudiciales, especialmente en el tráfico de socorro y seguridad; y
 - .1.3 métodos para impedir las transmisiones no autorizadas;
- .2 otros documentos relativos a los procedimientos operacionales y de comunicación de los servicios de socorro, seguridad y correspondencia pública, incluidos los referentes a derechos de utilización, radioavisos náuticos y transmisiones meteorológicas en el Servicio móvil marítimo y en el Servicio móvil marítimo por satélite; y
- .3 el empleo del Código internacional de señales y del Vocabulario normalizado de navegación marítima, sustituido éste por las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas.

Servicio de escucha y procedimientos

26 Se impartirá formación sobre:

- .1 procedimientos de las comunicaciones y disciplina necesaria para evitar interferencias perjudiciales en los subsistemas del SMSSM;
- .2 métodos para el empleo de datos sobre predicción de la propagación, a fin de establecer las frecuencias óptimas para las comunicaciones;
- .3 escucha radioeléctrica pertinente para todos los subsistemas del SMSSM, intercambio de tráfico de radiocomunicaciones, especialmente en relación con los procedimientos de socorro, urgencia y seguridad, y registros radioeléctricos;
- .4 utilización del alfabeto fonético internacional;
- .5 supervisión de una frecuencia de socorro a la vez que se supervisa o utiliza al menos otra frecuencia;
- .6 sistemas y procedimientos de notificación de la situación del buque;
- .7 procedimientos de radiocomunicación del Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (MERSAR), de la OMI;

- .8 sistemas y procedimientos radiomédicos; y
- .9 causas de falsos alertas de socorro y medios de evitarlos.

Conocimientos prácticos

27 Se impartirá formación práctica, complementada con trabajos de laboratorio apropiados, acerca de lo siguiente:

- .1 manejo correcto y eficaz de todos los subsistemas y el equipo del SMSSM en condiciones normales de propagación y en condiciones típicas de interferencia;
- .2 utilización segura de todo el equipo de comunicaciones del SMSSM y de los dispositivos auxiliares, incluidas las precauciones de seguridad;
- .3 aptitud para utilizar con precisión y adecuadamente un teclado con objeto de mantener un intercambio satisfactorio de comunicaciones;
- .4 técnicas operacionales de:
 - .4.1 ajuste del receptor y del transmisor en la modalidad de funcionamiento adecuada, incluida la llamada selectiva digital y la telegrafía de impresión directa,
 - .4.2 ajuste y realineación de la antena, según proceda,
 - .4.3 utilización de los dispositivos radioeléctricos de salvamento, y
 - .4.4 utilización de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS);
- .5 montaje, reparación y mantenimiento de la antena, según proceda;
- .6 lectura y comprensión de diagramas gráficos, lógicos y de interconexión de los módulos;
- .7 utilización y cuidado de las herramientas y los instrumentos de prueba necesarios para efectuar el mantenimiento del equipo electrónico en el mar sustituyendo unidades o módulos;
- .8 técnicas básicas de soldadura y desoldadura manual y conocimiento de sus limitaciones;
- .9 localización y reparación de averías a nivel de tarjeta o módulo;
- .10 reconocimiento y corrección de las condiciones que contribuyeron a que se produjera la avería;
- .11 procedimientos de mantenimiento, tanto preventivos como correctivos, para todo el equipo de comunicaciones del SMSSM y el equipo de radionavegación; y
- .12 métodos de reducción de las interferencias eléctrica y electromagnética, tales como puesta a masa, apantallamiento y derivación.

Conocimientos varios

28 Conocimientos y/o formación acerca de lo siguiente:

- .1 el idioma inglés, tanto escrito como hablado, necesario para el intercambio satisfactorio de comunicaciones relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar;

- .2 geografía universal, especialmente en relación con las principales rutas marítimas, los servicios de los centros coordinadores de salvamento (RCC) y las rutas de comunicación correspondientes;
- .3 supervivencia en la mar y utilización de botes salvavidas, botes de rescate, balsas salvavidas y aparatos flotantes con su equipo, especialmente en lo relacionado con los dispositivos radioeléctricos de salvamento;
- .4 prevención y extinción de incendios, especialmente en lo referente a la instalación radioeléctrica;
- .5 medidas preventivas para la seguridad del buque y del personal por lo que respecta a los peligros relacionados con el equipo radioeléctrico, incluidos los peligros de naturaleza eléctrica, radiológica, química y mecánica;
- .6 primeros auxilios, incluidas las técnicas de reanimación cardiopulmonar; y
- .7 el tiempo universal coordinado (UTC), los husos horarios mundiales y la línea internacional de cambio de fecha.

FORMACIÓN PARA EL TÍTULO DE OPERADOR GENERAL

Cuestiones generales

29 Antes iniciar el periodo de formación, el aspirante habrá de satisfacer los requisitos de aptitud física, especialmente en lo que concierne al oído, la vista y el habla.

30 La formación se ajustará a lo dispuesto en el Convenio de Formación, el Reglamento de Radiocomunicaciones y el Convenio SOLAS, que estén en vigor, prestándose especial atención a las disposiciones relativas al Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM). Al elaborar los requisitos de formación deberán tenerse en cuenta, como mínimo, los conocimientos y la formación que se describen en los párrafos 31 a 36 *infra*.

Conocimientos teóricos

31 Conocimiento de los principios generales y los factores básicos necesarios para utilizar de forma segura y eficaz todos los subsistemas y el equipo prescritos para el SMSSM, que permita satisfacer los requisitos de formación práctica enumerados en el párrafo 35 *infra*.

32 Conocimientos sobre la utilización, el funcionamiento y las zonas de servicio de los subsistemas del SMSSM, incluidas las características del sistema por satélite, los sistemas de radioavisos náuticos y meteorológicos y la selección de los circuitos de comunicación apropiados.

Reglamentos y documentación

33 Conocimientos sobre:

- .1 el Convenio SOLAS y el Reglamento de Radiocomunicaciones, en particular por lo que respecta a:
 - .1.1 radiocomunicaciones de socorro, urgencia y seguridad,
 - .1.2 medios para evitar interferencias perjudiciales, especialmente en el tráfico de socorro y seguridad, y
 - .1.3 métodos para impedir las transmisiones no autorizadas;

- .2 otros documentos relativos a los procedimientos operacionales y de comunicación de los servicios de socorro, seguridad y correspondencia pública, incluidos los referentes a derechos de utilización, radioavisos náuticos y transmisiones meteorológicas en el servicio móvil marítimo y en el Servicio móvil marítimo por satélite; y
- .3 el empleo del Código internacional de señales y del Vocabulario normalizado de navegación marítima, sustituido éste por las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas.

Servicio de escucha y procedimientos

- 34 Se impartirá formación sobre:
- .1 procedimientos de las comunicaciones y disciplina necesaria para evitar interferencias perjudiciales en los subsistemas del SMSSM;
 - .2 métodos para el empleo de datos sobre predicción de la propagación, a fin de establecer las frecuencias óptimas para las comunicaciones;
 - .3 escucha radioeléctrica pertinente para todos los subsistemas del SMSSM, intercambio de tráfico de radiocomunicaciones, especialmente en relación con los procedimientos de socorro, urgencia y seguridad, y registros radioeléctricos;
 - .4 utilización del alfabeto fonético internacional;
 - .5 supervisión de una frecuencia de socorro a la vez que se supervisa o utiliza al menos otra frecuencia;
 - .6 sistemas y procedimientos de notificación de la situación del buque;
 - .7 procedimientos de radiocomunicación del Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (MERSAR), de la OMI;
 - .8 sistemas y procedimientos radiomédicos; y
 - .9 causas de falsos alertas de alarma y medios de evitarlos.

Conocimientos prácticos

- 35 Se impartirá formación práctica acerca de lo siguiente:
- .1 manejo correcto y eficaz de todos los subsistemas y el equipo del SMSSM en condiciones normales de propagación y en condiciones típicas de interferencia;
 - .2 utilización segura de todo el equipo de comunicaciones del SMSSM y de los dispositivos auxiliares, incluidas las precauciones de seguridad;
 - .3 aptitud para utilizar con precisión y adecuadamente un teclado con objeto de mantener un intercambio satisfactorio de comunicaciones; y
 - .4 técnicas operacionales de:
 - .4.1 ajuste del receptor y del transmisor en la modalidad de funcionamiento adecuada, incluida la llamada selectiva digital y la telegrafía de impresión directa,
 - .4.2 ajuste y realineación de la antena, según proceda,

- 4.3 utilización de los dispositivos radioeléctricos de salvamento, y
- 4.4 utilización de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS).

Conocimientos varios

36 Conocimientos y/o formación acerca de lo siguiente:

- 1 el idioma inglés, tanto escrito como hablado, necesario para el intercambio satisfactorio de comunicaciones relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar;
- 2 geografía universal, especialmente en relación con las principales rutas marítimas, los servicios de los centros coordinadores de salvamento (RCC) y las rutas de comunicación correspondientes;
- 3 supervivencia en la mar y utilización de botes salvavidas, botes de rescate, balsas salvavidas y aparatos flotantes con su equipo, especialmente en lo relacionado con los dispositivos radioeléctricos de salvamento;
- 4 prevención y extinción de incendios, especialmente en lo referente a la instalación radioeléctrica;
- 5 medidas preventivas para la seguridad del buque y del personal por lo que respecta a los peligros relacionados con el equipo radioeléctrico, incluidos los peligros de naturaleza eléctrica, radiológica, química y mecánica;
- 6 primeros auxilios, incluidas las técnicas de reanimación cardiopulmonar; y
- 7 el tiempo universal coordinado (UTC), los husos horarios mundiales y la línea internacional de cambio de fecha.

FORMACIÓN PARA EL TÍTULO DE OPERADOR RESTRINGIDO

Cuestiones generales

37 Antes iniciar el periodo de formación, el aspirante habrá de satisfacer los requisitos de aptitud física, especialmente en lo que concierne al oído, la vista y el habla.

38 La formación se ajustará a lo dispuesto en el Convenio de Formación, el Reglamento de Radiocomunicaciones y el Convenio SOLAS, que estén en vigor, prestándose especial atención a las disposiciones relativas al Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM). Al elaborar los requisitos de formación deberán tenerse en cuenta, como mínimo, los conocimientos y la formación que se describen en los párrafos 39 a 44 *infra*.

Conocimientos teóricos

39 Conocimiento de los principios generales y los factores básicos, incluidos la limitación del alcance de las ondas métricas y el efecto de la altura de la antena, necesarios para utilizar de forma segura y eficaz todos los subsistemas y el equipo prescritos para el SMSSM en las zonas marítimas A1, que permita completar la formación descrita en el párrafo 43 *infra*.

40 Conocimientos sobre la utilización, el funcionamiento y las zonas de servicio de los subsistemas del SMSSM utilizados en las zonas marítimas A1, como, por ejemplo, los sistemas de radioavisos náuticos y meteorológicos y los circuitos de comunicación apropiados.

Reglamentos y documentación**41 Conocimientos sobre:**

- .1 las partes del Convenio SOLAS y del Reglamento de Radiocomunicaciones aplicables a las zonas marítimas A1, especialmente por lo que respecta a:
 - .1.1 radiocomunicaciones de socorro, urgencia y seguridad,
 - .1.2 medios para evitar interferencias perjudiciales, especialmente en el tráfico de socorro y seguridad, y
 - .1.3 métodos para impedir las transmisiones no autorizadas;
- .2 otros documentos relativos a los procedimientos operacionales y de comunicación de los servicios de socorro, seguridad y correspondencia pública, incluidos los referentes a derechos de utilización, radioavisos náuticos y transmisiones meteorológicas en el servicio móvil marítimo para las zonas marítimas A1; y
- .3 empleo del Código internacional de señales y del Vocabulario normalizado de navegación marítima, sustituido éste por las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas.

Servicio de escucha y procedimientos**42 Se impartirá formación sobre:**

- .1 procedimientos de las comunicaciones y disciplina necesaria para evitar interferencias perjudiciales en los subsistemas del SMSSM utilizados en las zonas marítimas A1;
- .2 procedimientos de comunicación en ondas métricas para:
 - .2.1 la escucha radioeléctrica, el intercambio de tráfico de radiocomunicaciones, especialmente en relación con los procedimientos de socorro, urgencia y seguridad, y los registros radioeléctricos,
 - .2.2 la supervisión de una frecuencia de socorro a la vez que se supervisa o utiliza al menos otra frecuencia, y
 - .2.3 el sistema de llamada selectiva digital;
- .3 utilización del alfabeto fonético internacional;
- .4 sistemas y procedimientos de notificación de la situación del buque;
- .5 procedimientos de radiocomunicación en ondas métricas del Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (MERSAR), de la OMI;
- .6 sistemas y procedimientos radiomédicos; y
- .7 causas de falsos alertas de socorro y medios de evitarlos.

Conocimientos prácticos

- 43 Se impartirá formación práctica acerca de lo siguiente:
- .1 manejo correcto y eficaz de los subsistemas y el equipo del SMSSM prescritos para los buques que operen en las zonas marítimas A1 en condiciones normales de propagación y en condiciones típicas de interferencia;
 - .2 utilización segura del equipo pertinente de comunicaciones del SMSSM y de los dispositivos auxiliares, incluidas las precauciones de seguridad; y
 - .3 técnicas operacionales de utilización de:
 - .3.1 las ondas métricas, incluidos el ajuste de los canales, del silenciador o de la modalidad, según proceda,
 - .3.2 los dispositivos radioeléctricos de salvamento,
 - .3.3 las radiobalizas de localización de siniestros (RLS), y
 - .3.4 los receptores NAVTEX.

Conocimientos varios

- 44 Conocimientos y/o formación acerca de lo siguiente:
- .1 el idioma inglés, tanto escrito como hablado, necesario para el intercambio satisfactorio de comunicaciones relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar;
 - .2 los servicios de los centros coordinadores de salvamento (RCC) y las rutas de comunicación correspondientes;
 - .3 supervivencia en la mar y utilización de botes salvavidas, botes de rescate, balsas salvavidas y aparatos flotantes con su equipo, especialmente en lo relacionado con los dispositivos radioeléctricos de salvamento;
 - .4 prevención y extinción de incendios, especialmente en lo referente a la instalación radioeléctrica;
 - .5 medidas preventivas para la seguridad del buque y del personal por lo que respecta a los peligros relacionados con el equipo radioeléctrico, incluidos los peligros de naturaleza eléctrica, radiológica, química y mecánica; y
 - .6 primeros auxilios, incluidas las técnicas de reanimación cardiopulmonar.

**FORMACIÓN SOBRE EL MANTENIMIENTO DE LAS
INSTALACIONES DEL SMSSM DE LOS BUQUES****Cuestiones generales**

- 45 Véanse las prescripciones relativas a mantenimiento de la regla IV/15 del Convenio SOLAS y la resolución A.702(17) de la OMI sobre Directrices para el mantenimiento del equipo radioeléctrico del SMSSM en relación con las zonas marítimas A3 y A4, cuyo anexo contiene la disposición siguiente:

"4.2 La persona designada para llevar a cabo las funciones de mantenimiento del equipo electrónico en el mar poseerá el título pertinente que se especifique en el Reglamento de Radiocomunicaciones o bien la competencia adecuada sobre mantenimiento del equipo electrónico en el mar aprobada por la Administración, teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización sobre la formación de dicho personal."

46 La siguiente orientación sobre titulación equivalente en mantenimiento del equipo electrónico se facilita a fin de que las Administraciones la utilicen según convenga.

47 La formación que a continuación se recomienda no faculta para actuar como operador del equipo radioeléctrico del SMSSM a ninguna persona que no esté en posesión del título apropiado de radiooperador.

Formación sobre mantenimiento equivalente a la del título de radioelectrónico de primera clase

48 Al definir una formación sobre mantenimiento equivalente a la exigida para el título de radioelectrónico de primera clase:

- .1 los conocimientos teóricos comprenderán, como mínimo, los temas indicados en los párrafos 3 a 10;
- .2 los conocimientos prácticos comprenderán, como mínimo, los temas indicados en el párrafo 13; y
- .3 los conocimientos varios incluirán, como mínimo, los temas indicados en el párrafo 14.

Formación sobre mantenimiento equivalente a la del título de radioelectrónico de segunda clase

49 Al definir una formación sobre mantenimiento equivalente a la exigida para el título de radioelectrónico de segunda clase:

- .1 los conocimientos teóricos comprenderán como mínimo, los temas indicados en los párrafos 17 a 24;
- .2 los conocimientos prácticos comprenderán, como mínimo, los temas indicados en el párrafo 27; y
- .3 los conocimientos varios incluirán, como mínimo, los temas indicados en el párrafo 28.

CAPÍTULO V

ORIENTACIONES SOBRE LAS PRESCRIPCIONES DE FORMACIÓN ESPECIAL PARA EL PERSONAL DE DETERMINADOS TIPOS DE BUQUES

Sección B-V/1

Orientación sobre la formación y competencia del personal de los buques tanque

Formación sobre buques petroleros

1 Conviene dividir en dos partes la formación prescrita en el párrafo 2.2 de la regla V/1 con respecto a los buques petroleros: una, general, que trate de los principios generales y otra dedicada a la aplicación de esos principios a las actividades desarrolladas a bordo. Dicha formación podrá impartirse indistintamente a bordo o en tierra. Se complementará con instrucción práctica a bordo y, cuando proceda, en un centro adecuado de tierra. Tanto la formación como la instrucción serán impartidas por personal cualificado y con la debida experiencia.

2 Se hará el mayor uso posible de manuales de operaciones y equipo de a bordo, así como de películas y ayudas visuales apropiadas, y se suscitarán debates sobre el efecto de la organización de seguridad a bordo del buque y el papel de los oficiales y comités de seguridad.

Formación sobre buques tanque quimiqueros

3 Conviene dividir la formación prescrita en el párrafo 2.2 de la regla V/1 con respecto a los buques tanque quimiqueros en dos partes: una, general, que trate de los principios generales, y otra dedicada a la aplicación de esos principios a las actividades desarrolladas a bordo. Dicha formación podrá impartirse indistintamente a bordo o en tierra. Se complementará con instrucción práctica a bordo y, cuando proceda, en un centro adecuado de tierra. Tanto la formación como la instrucción deberán ser impartidas por personal cualificado y con la debida experiencia.

4 Se hará el mayor uso posible de manuales de operaciones y equipo de a bordo, así como de películas y ayudas visuales apropiadas, y se suscitarán debates sobre el efecto de la organización de la seguridad a bordo del buque y el papel de los oficiales y comités de seguridad.

Formación sobre los buques tanque para el transporte de gas licuado

5 Conviene dividir la formación prescrita en el párrafo 2.2 de la regla V/1 con respecto a los buques tanque para el transporte de gas licuado en las dos partes siguientes:

- 1 instrucción supervisada, llevada a cabo bien en un centro en tierra, o bien a bordo de un buque especialmente acondicionado y en el que se disponga de los oportunos medios de formación e instructores especializados, dedicada a los principios generales y a su aplicación en las actividades desarrolladas a bordo, de manera que las administraciones puedan, en situaciones especiales, permitir que los oficiales subalternos o los marineros reciban formación a bordo de los buques en que presten servicio, a condición de que lo presten durante el periodo limitado que las propias administraciones establezcan y que los tripulantes de que se trate no tengan deberes ni responsabilidades relacionados con la carga o con el equipo de carga, y de que también reciban más tarde una formación acorde con la presente orientación para cualquier servicio ulterior; y

- 2 formación práctica suplementaria y experiencia, a bordo que permitan aplicar a un tipo determinado de buque o sistema de contención de la carga los principios adquiridos.

La formación e instrucción serán impartidas por personal cualificado y con la debida experiencia.

- 6 Se hará el mayor uso posible de manuales de operaciones y equipo de a bordo, así como de películas, ayudas visuales y de otro tipo, y se suscitarán debates sobre el efecto de la organización de la seguridad a bordo del buque y el papel de los oficiales y comités de seguridad.

FORMACIÓN A BORDO PARA TODO EL PERSONAL DE LOS BUQUES TANQUE

- 7 Todo el personal de buques tanque deberá recibir a bordo y, cuando proceda, en tierra, la oportuna formación, impartida por personal cualificado, con la debida experiencia en la manipulación de cargamentos de hidrocarburos, sustancias químicas o gases licuados, según proceda, y que conozca las características de éstos y los procedimientos de seguridad pertinentes. La formación incluirá, como mínimo, las cuestiones indicadas en los párrafos 9 a 15 *infra*.

Reglamentos

- 8 Conocimiento de los reglamentos relativos a la seguridad del personal a bordo de los buques tanque en puerto y en la mar.

Riesgos para la salud y precauciones que procede adoptar

- 9 Peligros en caso de contacto con la piel; inhalación e ingestión accidental de sustancias de la carga; deficiencia de oxígeno con referencia especial a los sistemas de gas inerte; propiedades nocivas de estas cargas; accidentes del personal y primeros auxilios; lista de indicaciones y contraindicaciones.

Prevención y extinción de incendios

- 10 Control de las restricciones de fumar y cocinar; fuentes de ignición; prevención de incendios y explosiones; métodos de lucha contra incendios; extintores portátiles e instalaciones fijas.

Prevención de la contaminación

- 11 Procedimientos para prevenir la contaminación del aire y del agua, y medidas que se tomarán en caso de derrame.

Equipo de seguridad y su utilización

- 12 Correcta utilización de la indumentaria y el equipo protectores, los aparatos de respiración artificial y el equipo de evacuación y salvamento.

Procedimientos de emergencia

- 13 Conocimiento de los procedimientos previstos en el plan para emergencias.

Equipo y operaciones relacionados con la carga

- 14 Descripción general del equipo de manipulación de la carga; procedimientos de seguridad para operaciones de carga y descarga, y precauciones necesarias y acceso sin riesgos a los espacios cerrados.

FORMACIÓN A BORDO DEL PERSONAL DE LOS BUQUES TANQUE PARA EL TRANSPORTE DE GAS LICUADO

15 El personal al que, según lo prescrito en la regla V/1, se deba formar, recibirá formación y experiencia suplementarias a bordo, basadas en el manual de operaciones del buque. Dicha formación y experiencia abarcará, según proceda, los siguientes sistemas y principios:

- .1 sistema de manipulación de la carga incluidos los sistemas de tuberías; bombas y válvulas; dispositivos de expansión y sistemas de vapor; necesidades desde el punto de vista del mantenimiento y características operacionales del sistema de manipulación de la carga, y recirculación de líquidos;
- .2 instrumentación, tales como indicadores del nivel de la carga, sistemas de detección de gases; sistemas de monitorización de la temperatura del casco y de la carga, los diversos métodos de transmitir señales desde un dispositivo detector hasta el puesto de monitorización, y los sistemas de cierre automático;
- .3 evacuación de los productos de la evaporación, incluido su empleo como combustible; compresores; termocambiadores; conductos de gas y de ventilación en máquinas y espacios de dotación; principios operacionales de las calderas de combustible dual, turbinas de gas y motores diésel; ventilación de emergencia y relicuación;
- .4 sistemas auxiliares, tales como ventilación e inertización; válvulas de cierre rápido, de telemando, neumáticas, de rebose, de seguridad y de presión y vacío; sistemas de vapor de agua para espacios vacíos, tanques de lastre y condensadores; y
- .5 principios generales de empleo del equipo de manipulación de la carga, tales como inertización de tanques de carga y espacios vacíos; enfriamiento de tanques y toma de carga; operaciones durante travesías con carga y en lastre; descarga y agotamiento de tanques; procedimientos de emergencia y medidas preestablecidas para casos de fugas, incendio, abordaje, varada, descarga del cargamento en casos de emergencia y accidentes del personal.

ACREDITACIÓN DE LA COMPETENCIA

16 El capitán de todo petrolero, quimiquero o buque tanque para el transporte de gas licuado comprobará que el principal oficial responsable de la carga posee un título idóneo, expedido, refrendado o validado de conformidad con lo prescrito por el párrafo 4 de la regla V/1, y que cuenten con experiencia práctica recientemente adquirida en un tipo idóneo de buque tanque, lo que permite a dicho oficial cumplir de forma segura las funciones que le sean asignadas.

Sección B-V/2

Orientación sobre los requisitos mínimos de formación y competencia para los capitanes, oficiales, marineros y demás personal de los buques de pasaje de transbordo rodado

(No hay disposiciones)

Sección B-V/3

Orientación sobre la formación adicional de los capitanes y primeros oficiales de puente de buques de gran porte y de buques con características de maniobra poco comunes

1 Es importante que los capitanes y los primeros oficiales de puente hayan adquirido experiencia y formación antes de que asuman las funciones de capitán o de primer oficial de puente de buques de gran porte o de buques con características de gobierno y maniobra poco comunes y considerablemente distintas de las de los buques en que los interesados hayan prestado servicio poco antes. Tales características se dan por lo general en buques de peso muerto o eslora considerables, o en los de gran velocidad o proyectados para fines especiales.

2 Antes de ser destinados a un buque de ese tipo, los capitanes y primeros oficiales de puente deberán:

- 1 recibir información de la compañía acerca de las características de gobierno y maniobra del buque, habida cuenta de los conocimientos, comprensión y aptitud que en relación con las maniobras y el gobierno del buque se indican en la columna 2 del cuadro A-II/2 - Especificación de las normas mínimas de competencia aplicables a los capitanes y primeros oficiales de puente de buques de arqueado bruto igual o superior a 500; y
- 2 estar perfectamente familiarizados con el uso de todas las ayudas a la navegación y para la maniobra, instaladas en el buque de que se trate, incluidas sus posibilidades y limitaciones;

3 Antes de asumir por primera vez el mando de un buque como los mencionados, el futuro capitán deberá tener una experiencia general, suficiente y apropiada como capitán o como primer oficial de puente, y:

- 1 experiencia suficiente y apropiada en maniobrar dicho buque, con la debida supervisión, o en maniobrar un buque cuyas características de maniobra sean análogas; o bien
- 2 haber asistido a un curso de tipo aprobado con simulador de gobierno del buque, cuya instalación pueda reproducir las características de maniobra del buque de que se trate.

4 La formación y la competencia complementarias de los capitanes y primeros oficiales de puente de sustentación dinámica y de gran velocidad deberán ajustarse a las directrices pertinentes del Código de seguridad para naves de sustentación dinámica de la OMI y el Código de seguridad para naves de gran velocidad de la OMI, según proceda.

Sección B-V/4

Orientación sobre la formación de los oficiales y marineros responsables de la manipulación de la carga a bordo de los buques que transporten a granel sustancias en estado sólido peligrosas y potencialmente peligrosas

1 La formación se dividirá en dos partes, una parte general dedicada a los principios generales, y otra parte dedicada a la aplicación de dichos principios a las operaciones del buque. Tanto la formación como la instrucción serán impartidas por personal cualificado y con la debida experiencia, e incluirán, como mínimo, los temas especificados en los párrafos 2 a 15 *infra*.

PRINCIPIOS

Características y propiedades

2 Características físicas y propiedades químicas importantes de las sustancias peligrosas y potencialmente peligrosas, en la medida suficiente para tener un conocimiento básico de los peligros y riesgos intrínsecos de dichas sustancias.

Clasificación de materias que entrañan riesgos de naturaleza química

3 Las Clases 4-9 de mercancías peligrosas de la OMI y las materias potencialmente peligrosas sólo a granel (PPG), y los riesgos relacionados con cada clase.

Riesgos para la salud

4 Peligros del contacto de las sustancias con la piel y de la inhalación, ingestión y exposición a la radiación.

Convenios, reglamentos y recomendaciones

5 Conocimiento general de las prescripciones pertinentes de los capítulos II-2 y VII del Convenio SOLAS 1974, en su forma enmendada.

6 Uso general y conocimiento del Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel), especialmente en lo que se refiere a:

- .1 seguridad del personal, incluidos el equipo de seguridad, los instrumentos de medición, el uso y la aplicación práctica de éstos, y la interpretación de los resultados;
- .2 riesgos que entrañan las cargas que tienen tendencia al corrimiento; y
- .3 materias que entrañan riesgos de naturaleza química.

APLICACIÓN A BORDO DEL BUQUE

Clase 4.1 - Sólidos inflamables

Clase 4.2 - Sustancias que pueden experimentar combustión espontánea

Clase 4.3 - Sustancias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables

7 Transporte y estiba a temperatura regulada para evitar la descomposición y la posible explosión; categorías de estiba; precauciones generales de estiba, incluidas las aplicables a las sustancias que reaccionan espontáneamente y otras sustancias afines; prescripciones de segregación para evitar el calentamiento y la ignición; emisión de gases venenosos o inflamables y la formación de mezclas explosivas.

Clase 5.1 - Sustancias comburentes

8 Transporte y estiba a temperatura regulada para evitar la descomposición y la posible explosión; categorías de estiba; precauciones generales de estiba y prescripciones de segregación para asegurar la separación del material combustible, de los ácidos y de las fuentes de calor a fin de evitar incendios, explosiones y la formación de gases tóxicos.

Clase 6.1 - Sustancias tóxicas

9 Contaminación de productos alimenticios, zonas de trabajo y espacios de alojamiento, y ventilación.

Clase 7 - Materiales radiactivos

10 Índice de transporte; tipos de minerales y concentrados; estiba y segregación para mantener dichas cargas apartadas de las personas; películas y placas fotográficas sin revelar y productos alimenticios; categorías de estiba; prescripciones generales de estiba; prescripciones especiales de estiba; prescripciones de segregación y distancias de separación; segregación de otras mercancías peligrosas.

Clase 8 - Sustancias corrosivas

11 Peligros que entrañan las sustancias humidificadas.

Clase 9 - Sustancias y artículos peligrosos varios

12 Ejemplos y riesgos conexos; riesgos de las materias potencialmente peligrosas sólo a granel (PPG); precauciones generales y específicas de estiba; precauciones de trabajo y transporte; prescripciones de segregación.

Precauciones de seguridad y procedimientos de emergencia

13 Seguridad de las instalaciones eléctricas en los espacios de carga; precauciones que procede adoptar para la entrada en espacios cerrados en los que la atmósfera puede carecer totalmente de oxígeno o ser venenosa o inflamable; posibles efectos del fuego en los cargamentos de sustancias de las distintas clases; uso de los Procedimientos de emergencia de la OMI para los buques que transporten mercancías peligrosas; planes y procedimientos de emergencia que procede adoptar en caso de sucesos relacionados con sustancias peligrosas y potencialmente peligrosas, y uso a tal efecto de las fichas del Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel.

Primeros auxilios

14 Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (GPA), de la OMI, su uso y aplicación junto con otras guías y asesoramiento médico por radio.

Sección B-V/5**Orientación sobre la formación de los oficiales y marineros responsables de la manipulación de la carga a bordo de los buques que transporten en bultos sustancias peligrosas y potencialmente peligrosas**

1 La formación se dividirá en dos partes, una parte general dedicada a los principios generales, y otra parte dedicada a la aplicación de dichos principios a las operaciones del buque. Tanto la formación como la instrucción serán impartidas por personal cualificado y con la debida experiencia, e incluirán, como mínimo, los temas especificados en los párrafos 2 a 19 *infra*.

PRINCIPIOS**Características y propiedades**

2 Características físicas y propiedades químicas importantes de las sustancias peligrosas y potencialmente peligrosas, en la medida suficiente para tener un conocimiento básico de los peligros y riesgos intrínsecos de dichas sustancias.

Clasificación de materias que entrañan riesgos de naturaleza química

3 Las Clases 1-9 de mercancías peligrosas de la OMI y los riesgos relacionados con cada clase; materias potencialmente peligrosas sólo a granel (PPG).

Riesgos para la salud

4 Peligros del contacto de las sustancias con la piel y de la inhalación, ingestión y exposición a la radiación.

Convenios, reglamentos y recomendaciones

5 Conocimiento general de las prescripciones pertinentes de los capítulos II-2 y VII del Convenio SOLAS 1974 y del Anexo III del MARPOL 73/78, incluida su implantación por medio del Código IMDG.

Uso del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) y conocimiento del mismo

6 Conocimiento general de las prescripciones del Código IMDG relativas a la declaración, documentación, embalaje/envase, etiquetado y rotulación; arrumazón de contenedores y vehículos; cisternas portátiles, contenedores cisterna y vehículos cisterna para el transporte por carretera, y otras unidades de transporte que se usen para sustancias peligrosas.

7 Conocimientos sobre la identificación, marcado, etiquetado para la estiba, sujeción, separación y segregación en los diferentes tipos de buques que se mencionan en el Código IMDG.

8 Seguridad del personal, incluidos el equipo de seguridad, los instrumentos de medición, el uso y la aplicación práctica de éstos, y la interpretación de los resultados.

APLICACIÓN A BORDO DEL BUQUE

Clase 1 - Explosivos

9 Las seis divisiones de riesgo y los 13 grupos de compatibilidad; embalajes/envases y pañoles empleados para el transporte de explosivos; utilizabilidad estructural de los contenedores y vehículos de transporte de mercancías; disposiciones de estiba, incluidas las medidas específicas para la estiba en cubierta y bajo cubierta; segregación de mercancías peligrosas de otras clases dentro de la clase 1 y de mercancías no peligrosas; transporte y estiba en los buques de pasaje; idoneidad de los espacios de carga; precauciones de seguridad; precauciones que procede tomar durante las operaciones de carga y descarga.

Clase 2 - Gases (comprimidos, licuados, refrigerados y licuados o gases en solución) Inflamables, no comprimidos, no venenosos y venenosos

10 Tipos de recipientes a presión y cisternas portátiles, así como los dispositivos reductores de presión y los dispositivos de cierre utilizados; categorías de estiba; precauciones generales de estiba, incluidas las relativas a los gases inflamables y venenosos y a los gases que son contaminantes del mar.

Clase 3 - Líquidos inflamables

11 Embalajes/envases, cisternas portátiles, contenedores cisterna y vehículos cisterna para el transporte por carretera; categorías de estiba, incluidas las prescripciones específicas para los receptáculos de plástico; precauciones generales de estiba, incluidas las relativas a los contaminantes del mar; prescripciones de segregación; precauciones que procede tomar cuando se transportan líquidos inflamables a temperaturas elevadas.

Clase 4.1 - Sólidos inflamables**Clase 4.2 - Sustancias que pueden experimentar combustión espontánea****Clase 4.3 - Sustancias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables**

12 Tipos de embalajes/envases; transporte y estiba a temperatura regulada para evitar la descomposición y la posible explosión; categorías de estiba; precauciones generales de estiba, incluidas las aplicables a las sustancias que reaccionan espontáneamente y otras sustancias afines, los contaminantes del mar y los explosivos insensibilizados; prescripciones de segregación para evitar el calentamiento y la ignición, la emisión de gases venenosos o inflamables y la formación de mezclas explosivas.

Clase 5.1 - Sustancias comburentes**Clase 5.2 - Peróxidos orgánicos**

13 Tipos de embalajes/envases; transporte y estiba a temperatura regulada para evitar la descomposición y la posible explosión; categorías de estiba; precauciones generales de estiba, incluidas las aplicables a los contaminantes del mar; prescripciones de segregación para garantizar la separación del material combustible, de los ácidos y de las fuentes de calor a fin de evitar incendios, explosiones y la formación de gases tóxicos; precauciones para reducir al mínimo la fricción y el impacto que pueden dar lugar a descomposición.

Clase 6.1 - Sustancias tóxicas**Clase 6.2 - Sustancias infecciosas**

14 Tipos de embalajes/envases; categorías de estiba, precauciones generales de estiba, incluidas las aplicables a los líquidos tóxicos, inflamables y los contaminantes del mar; prescripciones de segregación, teniendo especialmente en cuenta que todas estas sustancias tienen la propiedad de que pueden causar la muerte o lesiones graves; medidas de descontaminación en el caso de producirse un derrame.

Clase 7 - Materiales radiactivos

15 Tipos de embalajes/envases; índice de transporte en relación con la estiba y la segregación; estiba y segregación de las personas, películas y placas fotográficas sin revelar y productos alimenticios; categorías de estiba; prescripciones generales de estiba; prescripciones de segregación y distancias de separación; segregación de otras mercancías peligrosas.

Clase 8 - Sustancias corrosivas

16 Tipos de embalajes/envases; categorías de estiba; precauciones generales de estiba, incluidas las aplicables a las sustancias corrosivas, los líquidos inflamables y los contaminantes del mar; prescripciones de segregación, teniendo en cuenta especialmente que todas estas sustancias tienen la propiedad de que pueden causar graves daños a los tejidos vivos.

Clase 9 - Sustancias y artículos peligrosos varios

17 Ejemplos de riesgos, incluida la contaminación del mar.

Precauciones de seguridad y procedimientos de emergencia

18 Seguridad de las instalaciones eléctricas en los espacios de carga; precauciones que procede adoptar para la entrada en espacios cerrados en los que la atmósfera puede carecer totalmente de oxígeno o ser venenosa o inflamable; posibles efectos de un derrame o de un incendio en los cargamentos de sustancias de las distintas clases; examen de los sucesos que se produzcan en cubierta o bajo cubierta; uso de los Procedimientos de emergencia de la OMI para los buques que transporten mercancías peligrosas; planes y procedimientos de emergencia que procede adoptar en caso de sucesos relacionados con sustancias peligrosas.

Primeros auxilios

19 Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (GPA), de la OMI, su empleo y aplicación junto con otras guías y asesoramiento médico por radio.

CAPÍTULO VI

ORIENTACIONES SOBRE LAS FUNCIONES DE EMERGENCIA, SEGURIDAD EN EL TRABAJO, ATENCIÓN MÉDICA Y SUPERVIVENCIA

Sección B-VI/1

Orientación sobre la familiarización, formación e instrucción básicas en aspectos de seguridad para la gente de mar

Prevención y lucha contra incendios

1 La formación básica en prevención y lucha contra incendios que prescribe la sección A-VI/1 incluirá cuando menos los elementos teóricos y prácticos que figuran en los párrafos 2 a 4 *infra*.

Formación teórica

- 2 La formación teórica deberá abarcar:
- .1 los tres elementos del fuego y de la explosión (triángulo del fuego): el combustible; la fuente de ignición; el oxígeno;
 - .2 fuentes de ignición: química; biológica; física;
 - .3 materiales inflamables: inflamabilidad; punto de ignición; temperatura de combustión; velocidad de combustión; valor térmico; límite inferior de inflamabilidad; límite superior de inflamabilidad; gama de inflamabilidad; inertización; electricidad estática; punto de inflamación; autoignición;
 - .4 riesgo de incendio y propagación del fuego por radiación, convección y conducción;
 - .5 reactividad;
 - .6 clases de incendios y agentes extintores apropiados;
 - .7 principales causas de incendio a bordo de los buques: fugas de aceite en la cámara de máquinas; cigarrillos; recalentamiento (cojinetes); equipo de cocina (fogones, conductos de humos, freidoras, planchas caloríficas, etc.); ignición espontánea (carga, desechos, etc.); trabajos en caliente (soldadura, corte, etc.); aparatos eléctricos (cortocircuitos, reparaciones efectuadas por personal no especializado); reacción, calentamiento espontáneo y autoignición; incendios intencionados; electricidad estática;
 - .8 prevención de incendios;
 - .9 sistemas de detección de humo e incendios; dispositivo automático de alarma contra incendios;
 - .10 equipo de extinción de incendios, que incluye:

- .10.1 instalaciones fijas a bordo y sus emplazamientos correspondientes; colectores, bocas contraincendios; conexión internacional a tierra; instalaciones para sofocar incendios, dióxido de carbono (CO₂), espuma; hidrocarburos halogenados; sistema de aspersión de agua a presión en espacios de categoría especial, etc.; sistema automático de rociadores; bomba de emergencia contraincendios, generador de emergencia; dispositivos para lanzar productos químicos en polvo; conocimiento general de los aparatos móviles necesarios y disponibles; sistema de neblina a alta presión; espuma de alta expansión; adelantos y equipo nuevo;
- .10.2 equipo de lucha contra incendios y equipo personal; aparato respiratorio; aparato de respiración artificial; casco o máscara antihumo; cabos salvavidas y cinturones de seguridad de tipo ignífugo; y su ubicación a bordo; y
- .10.3 equipo para uso general: mangueras, lanzas, conexiones, hachas, extintores portátiles y mantas contraincendios;
- .11 estructura y disposición: vías de evacuación; medios para la desgasificación de los tanques; divisiones de clase A, B y C; sistemas de gas inerte;
- .12 organización de la lucha contra incendios en el buque: alarma general; planos de lucha para combatir incendios, puestos de reunión, y cuadro de obligaciones para el personal; comunicaciones, incluidas las de buque-tierra en puerto; medidas de seguridad personal; ejercicios periódicos a bordo; sistemas de patrullas;
- .13 conocimientos prácticos de la técnica de respiración artificial;
- .14 métodos de lucha contra incendios: accionamiento de la alarma sonora; localización y aislamiento del incendio; echazón: empleo de agentes inhibidores; enfriamiento; sofocación; extinción; vigilancia para evitar que se reavive el fuego; extracción del humo; y
- .15 agentes extintores: agua, chorro denso, aspersión, nebulización, inundación; espuma de expansión alta, media y baja; dióxido de carbono (CO₂); halón; espuma que forma películas acuosas; productos químicos en polvo, adelantos y nuevo equipo.

Formación práctica

3 La formación práctica indicada a continuación se llevará a cabo en espacios que permitan crear un entorno muy realista, por ejemplo, condiciones simuladas a bordo de un buque y, cuando sea posible y viable, en la oscuridad así como de día, y permitirá a los alumnos aprender a:

- .1 utilizar extintores portátiles de tipos diversos;
- .2 utilizar aparatos respiratorios autónomos;
- .3 extinguir incendios poco importantes, por ejemplo, de origen eléctrico, de hidrocarburos o de gas propano;
- .4 extinguir incendios de gran magnitud con agua (lanzas de chorro y de aspersión);
- .5 extinguir incendios con espuma, polvo o cualquier otro agente químico apropiado;
- .6 entrar en un compartimento en el que se haya inyectado espuma de alta expansión, atravesándolo con ayuda de un cabo salvavidas, pero sin utilizar un aparato respiratorio;
- .7 luchar contra el fuego en un espacio cerrado lleno de humo, utilizando un aparato respiratorio autónomo;

- 8 extinguir un incendio declarado en un alojamiento o en una cámara de máquinas simulada, donde además de fuego haya gran cantidad de humo, utilizando agua nebulizada o cualquier otro agente extintor apropiado;
- 9 extinguir un incendio de hidrocarburos utilizando nebulizadores y aspersores, dispositivos móviles para lanzar espuma o productos químicos en polvo;
- 10 realizar una operación de salvamento en un espacio lleno de humo llevando puesto un aparato respiratorio.

Generalidades

4 Todos los alumnos deben ser conscientes de la necesidad de estar disponibles de inmediato a bordo.

Primeros auxilios

5 La formación en primeros auxilios, prescrita en la regla VI/1 como parte de la formación básica, deberá impartirse en las primeras fases de la formación profesional, preferiblemente durante la formación previa al servicio, con objeto de que la gente de mar pueda tomar medidas inmediatas en caso de accidente u otra emergencia médica, hasta tanto llegue una persona cualificada para prestar primeros auxilios o la persona encargada de la atención médica a bordo.

Seguridad personal y responsabilidades sociales

6 Las Administraciones tendrán en cuenta lo importantes que son la aptitud para comunicarse y el conocimiento de idiomas por lo que respecta al mantenimiento de la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar, y también para evitar la contaminación marina. Dado el carácter internacional del sector marítimo, la dependencia de las comunicaciones verbales de buque a buque y de buque a tierra, la creciente contratación de tripulaciones multinacionales, y la necesidad de velar por que los tripulantes puedan comunicarse con los pasajeros en caso de emergencia, la adopción de un idioma común para las comunicaciones marítimas constituiría una práctica de seguridad y reduciría el riesgo de error humano al comunicar información fundamental.

7 Aunque el inglés no es un idioma universal, por el uso común se está convirtiendo rápidamente en el idioma de comunicación para fines de seguridad marítima, en parte a raíz de la utilización del Vocabulario normalizado de navegación marítima, el cual ha sido sustituido por las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas.

8 Las administraciones deberían examinar las ventajas de que la gente de mar esté capacitada para usar, como mínimo, vocabulario elemental inglés, concretamente el relacionado con las expresiones náuticas y las situaciones en la mar.

Sección B-VI/2

Orientación sobre la suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia, botes de rescate y botes de rescate rápidos

1 Antes de iniciar el periodo de formación, el aspirante habrá de satisfacer la prescripción relativa a la aptitud física, particularmente en lo que se refiere a la vista y el oído.

2 La formación habrá de estar en consonancia con las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), en su forma enmendada.

Sección B-VI/3**Orientación sobre la formación en técnicas avanzadas de lucha contra incendios**

(No hay disposiciones)

Sección B-VI/4**Orientación sobre los requisitos en materia de primeros auxilios y cuidados médicos**

(No hay disposiciones)

CAPÍTULO VII**ORIENTACIONES SOBRE LA TITULACIÓN ALTERNATIVA****Sección B-VII/1****Orientación sobre la expedición de títulos alternativos**

(No hay disposiciones)

Sección B-VII/2**Orientación sobre la titulación de la gente de mar**

(No hay disposiciones)

Sección B-VII/3**Orientación sobre los principios que rigen la expedición de títulos alternativos**

(No hay disposiciones)

CAPÍTULO VIII**ORIENTACIONES SOBRE LAS GUARDIAS****Sección B-VIII/1****Orientación sobre la aptitud para el servicio****Prevención de la fatiga**

1 Al observar las prescripciones relativas a los periodos de descanso, "las condiciones operacionales excepcionales" se definirán de modo que comprendan solamente tareas indispensables a bordo que no pueden postergarse por razones de seguridad o ambientales o que no era posible prever al iniciar la travesía.

2 Si bien no existe una definición técnica de "fatiga" aceptada unánimemente, cuantos participan en las operaciones del buque deberán ser conscientes de los factores que contribuyen a ella, incluidos los factores identificados por la Organización, y los tendrán en cuenta al adoptar decisiones sobre las operaciones del buque.

- 3 Al aplicar las prescripciones de la regla VIII/1, se tendrán en cuenta los siguientes puntos:
- .1 las disposiciones para evitar la fatiga garantizarán que el total de horas trabajadas no sea excesivo o irrazonable. En particular, los periodos de descanso mínimos especificados en la sección A-VIII/1 no deberán entenderse en el sentido de que las demás horas se puedan dedicar a la guardia o a otros servicios.
 - .2 la frecuencia y duración de los periodos de vacaciones, y la concesión compensatoria de días libres son factores concretos que contribuyen a evitar que se acumule la fatiga, y
 - .3 las disposiciones podrán alterarse en el caso de buques dedicados a viajes cortos a condición de que se establezcan procedimientos especiales de seguridad.
- 4 Las administraciones deberían examinar la posibilidad de prescribir para que se registren las horas de trabajo y los periodos de descanso de la gente de mar y que tal registro sea inspeccionado por la Administración a intervalos adecuados con objeto de garantizar el cumplimiento de las reglas relativas a las horas de trabajo y a los periodos de descanso.
- 5 Las administraciones, basándose en la información que reciban a raíz de la investigación de siniestros marítimos, deberían seguir revisando sus disposiciones sobre prevención de la fatiga.

Sección B-VIII/2

Orientación sobre la organización de las guardias y principios que procede observar

- 1 Las compañías, los capitanes y los oficiales de la guardia deberán tener en cuenta la orientación operacional siguiente.

PARTE 1 - ORIENTACIÓN SOBRE LA TITULACIÓN

(No hay disposiciones)

PARTE 2 - ORIENTACIÓN SOBRE LA PLANIFICACIÓN DEL VIAJE

(No hay disposiciones)

PARTE 3 - ORIENTACIÓN SOBRE LAS GUARDIAS EN LA MAR

(No hay disposiciones)

PARTE 3-1 - ORIENTACIÓN SOBRE LA REALIZACIÓN DE LA GUARDIA DE NAVEGACIÓN

Introducción

- 2 Tal vez sea necesario disponer de una orientación específica para los tipos especiales de buque, así como para los buques que transporten cargas potencialmente peligrosas, peligrosas, tóxicas o altamente inflamables. El capitán deberá facilitar esta orientación operacional, en cada caso.
- 3 Es fundamental que el oficial a cargo de la guardia de navegación tenga presente la necesidad de desempeñar eficazmente sus funciones en interés de la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar, así como para prevenir la contaminación del medio marino.

Gestión de los recursos del puente

4 Las compañías deberán facilitar la oportuna orientación sobre los procedimientos para el puente, y promover asimismo el uso de listas de comprobación adecuadas para cada buque, teniendo en cuenta las orientaciones tanto nacionales como internacionales.

5 Las compañías también deberán facilitar la oportuna orientación para los capitanes y oficiales encargados de la guardia de navegación en cada buque, por lo que se refiere a la necesidad de evaluar, con carácter continuo, cómo se asignan y emplean los recursos de la guardia de navegación en el puente, basándose para ello en principios de gestión de recursos del puente tales como los siguientes:

- .1 para la realización del servicio de guardia deberá haber un número suficiente de personas competentes, a fin de que puedan ejecutarse de manera eficaz todas las tareas;
- .2 todos los miembros de la guardia de navegación deberán estar debidamente cualificados y reunir la aptitud necesaria para desempeñar de manera eficaz y eficiente sus tareas; el oficial encargado de la guardia deberá tener en cuenta cualquier limitación en cuanto a la aptitud o titulación del personal de que disponga a la hora de tomar decisiones relativas a la navegación y las operaciones del buque;
- .3 las tareas se asignarán, de manera clara y sin ambigüedades, a personas específicas, quienes deberán confirmar que entienden cuales son sus responsabilidades;
- .4 las tareas se ejecutarán siguiendo un claro orden de prioridades;
- .5 no se asignarán a ningún miembro de la guardia de navegación más obligaciones ni tareas más difíciles de las que pueda ejecutar eficazmente;
- .6 se deberá asignar siempre el personal a los puestos en que más eficazmente pueda desempeñar sus obligaciones, trasladándolo a otros puestos, según lo requieran las circunstancias;
- .7 no se deberán asignar a los miembros de la guardia de navegación otras obligaciones o tareas, ni trasladarlos, hasta que el oficial de guardia se haya cerciorado de que el ajuste puede realizarse de manera eficaz y eficiente;
- .8 los miembros de la guardia de navegación tendrán fácil acceso a los instrumentos y el equipo que se consideren necesarios para el eficaz desempeño de sus tareas;
- .9 las comunicaciones entre los miembros de la guardia de navegación deberán ser claras, inmediatas, fiables y pertinentes para el asunto que estén resolviendo;
- .10 se deberán evitar, suprimir o cancelar las actividades y distracciones cuyo carácter no sea fundamental;
- .11 todo el equipo del puente habrá de funcionar debidamente, y en caso de que no sea así, el oficial encargado de la guardia de navegación deberá tener en cuenta, a la hora de tomar decisiones de carácter operacional, los posibles fallos de funcionamiento que puedan haberse producido;
- .12 se deberá compilar, procesar e interpretar toda la información fundamental, la cual se pondrá oportunamente a disposición de todos aquellos que puedan requerirla para el desempeño de sus funciones;
- .13 no se deberán colocar en el puente o en ninguna superficie de trabajo materiales innecesarios;

- .14 los miembros de la guardia de navegación deberán estar dispuestos a responder en todo momento de manera eficaz a cualquier cambio que pueda producirse en las circunstancias.

PARTE 3-2 - ORIENTACIÓN SOBRE LA REALIZACIÓN DE LA GUARDIA DE MÁQUINAS

6 Tal vez sea necesario disponer de una orientación específica para los tipos especiales de sistemas de propulsión o el equipo auxiliar, así como para los buques que transporten materiales potencialmente peligrosos, peligrosos, tóxicos o altamente inflamables u otros tipos especiales de carga. El jefe de máquinas deberá facilitar esta orientación operacional, en cada caso.

7 Es fundamental que el oficial encargado de la guardia de máquinas tenga presente la necesidad de desempeñar eficazmente sus funciones en interés de la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar, así como para prevenir la contaminación del medio marino.

8 El oficial de relevo, antes de hacerse cargo de la guardia de máquinas deberá:

- .1 estar familiarizado con el emplazamiento y la utilización del equipo provisto para garantizar la seguridad de la vida humana en un medio potencialmente peligroso o tóxico;
- .2 asegurarse de que el equipo para prestar primeros auxilios en caso de emergencia se encuentra fácilmente disponible, especialmente el necesario para el tratamiento de quemaduras y escaldaduras; y
- .3 mientras el buque esté en puerto, anclado o fondeado de forma segura, mantenerse informado de:
 - .3.1 las actividades relacionadas con la carga, el estado de las funciones de mantenimiento y reparación, y todas las demás operaciones que afecten a la guardia, y
 - .3.2 la maquinaria auxiliar que se esté utilizando para los servicios de alojamiento de los pasajeros o de la tripulación, las operaciones de carga, el suministro de agua y los sistemas de extracción de gases.

PARTE 3-3 - ORIENTACIÓN SOBRE EL SERVICIO DE ESCUCHA RADIOELÉCTRICA

Generalidades

9 Entre otras cosas, el Reglamento de Radiocomunicaciones prescribe que cada radioestación de buque cuente con la licencia correspondiente, esté bajo la suprema autoridad del capitán o de otra persona responsable del buque, y funcione únicamente bajo la supervisión de personal debidamente titulado. Prescribe asimismo que el alerta de socorro sólo se transmitirá cuando se cuente con la autorización del capitán o de otra persona responsable del buque.

10 El capitán deberá cerciorarse de que todo el personal al que se le asigne la responsabilidad de enviar un alerta de socorro ha recibido formación sobre el funcionamiento de todo el equipo radioeléctrico del buque, tiene conocimientos al respecto y es capaz de manejarlo correctamente, de

conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.4 de la regla I/14, lo cual se hará constar en el registro de la sección de puente o en el registro radioeléctrico.

Servicio de escucha

11 Además de las prescripciones relativas al servicio de escucha radioeléctrica, el capitán de todo buque de navegación marítima deberá cerciorarse de que:

- .1 la estación radioeléctrica del buque dispone de una dotación adecuada para el intercambio de comunicaciones de carácter general, especialmente por lo que respecta a la correspondencia pública, teniendo en cuenta las limitaciones impuestas por los cometidos de las personas autorizadas a utilizar dicha estación radioeléctrica; y
- .2 el equipo radioeléctrico de a bordo y, de haberse instalado, la fuente de energía de reserva, se mantienen en perfectas condiciones de funcionamiento.

12 La persona que figure en el cuadro de obligaciones como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro deberá dar a todos los miembros pertinentes de la tripulación, con carácter periódico, la instrucción e información necesarias sobre la utilización del equipo radioeléctrico y los procedimientos que se han de seguir para las comunicaciones de socorro y seguridad, todo lo cual se hará constar en el registro radioeléctrico.

13 El capitán de todo buque no regido por el Convenio SOLAS deberá exigir que se mantenga debidamente un servicio de escucha radioeléctrica, según determine la Administración, teniendo en cuenta el Reglamento de Radiocomunicaciones.

Situación operacional

14 Antes de zarpar, el radiooperador designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro deberá cerciorarse de que:

- .1 todo el equipo radioeléctrico de socorro y seguridad, así como la fuente de energía eléctrica de reserva, están en perfectas condiciones de funcionamiento, y de que queda constancia en el registro radioeléctrico;
- .2 dispone de todos los documentos prescritos por acuerdos internacionales, los avisos a las estaciones radioeléctricas de los buques y otros documentos exigidos por la Administración, corregidos con arreglo a los suplementos más recientes, y de que el capitán ha sido informado de cualquier anomalía al respecto;
- .3 el reloj de la estación radioeléctrica se ha ajustado conforme a las señales horarias normalizadas;
- .4 las antenas están correctamente orientadas, no sufren deterioros y se hallan debidamente conectadas; y
- .5 en la medida de lo posible, los mensajes meteorológicos rutinarios y los radioavisos náuticos que se reciban para la zona en que vaya a navegar el buque, así como los de otras zonas que haya solicitado el capitán, se hallan actualizados y se remiten a éste.

15 Al zarpar y abrir la estación, el radiooperador de guardia deberá:

- .1 escuchar en las frecuencias de socorro adecuadas para determinar si existe alguna situación de peligro; y
- .2 enviar una notificación de tráfico (nombre, situación y destino del buque, etc.) a la estación costera local y a otras estaciones costeras pertinentes de las que quepa esperar comunicaciones generales.

- 16 Una vez abierta la estación, el radiooperador de guardia deberá:
- .1 verificar la exactitud del reloj de la estación radioeléctrica por lo menos una vez al día, cotejándolo con las señales horarias normalizadas;
 - .2 enviar una notificación de tráfico al entrar y al salir de la zona de servicio de una estación costera de la que quepa esperar comunicaciones generales; y
 - .3 transmitir informes a los sistemas de notificación para buques, conforme a las instrucciones del capitán.
- 17 Durante la navegación, el radiooperador designado como principal responsable de las radiocomunicaciones durante situaciones de peligro deberá cerciorarse del correcto funcionamiento de:
- .1 el equipo radioeléctrico de socorro y seguridad en el canal de Llamada selectiva digital (LSD), efectuando como mínimo una llamada de prueba por semana; y
 - .2 el equipo radioeléctrico de socorro y seguridad, realizando como mínimo una prueba al día, sin emitir señal alguna.

Los resultados de estas pruebas se anotarán en el registro radioeléctrico.

18 El radiooperador designado para hacerse cargo de las comunicaciones generales se cerciorará de que se mantiene una escucha eficaz en las frecuencias en que es probable que se intercambien mensajes relativos a la situación del buque con las estaciones costeras y las estaciones terrenas costeras de las que cabe esperar mensajes. Para el intercambio de mensajes, los radiooperadores deberán seguir las recomendaciones pertinentes de la UIT.

19 Al cerrar la estación una vez en puerto, el radiooperador encargado de la escucha deberá informar a la estación costera local y a las demás estaciones costeras con las que se haya mantenido en contacto, de la llegada del buque a puerto y del cierre de la estación.

20 Al cerrar la estación radioeléctrica, el radiooperador designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro deberá:

- .1 asegurarse de que las antenas están puestas a tierra; y
- .2 comprobar que las fuentes de energía de reserva están suficientemente cargadas.

Alertas y procedimientos en situaciones de socorro

21 La llamada o el alerta de socorro tendrá prelación absoluta sobre todas las demás transmisiones. El Reglamento de Radiocomunicaciones también establece que todas las estaciones deberán interrumpir inmediatamente, en el caso de que reciban dichas señales, cualquier otra transmisión que pueda interferir con las comunicaciones de socorro.

22 En el caso de que sea el buque propio el que se encuentre en peligro, el radiooperador que haya sido designado como primer responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro asumirá inmediatamente la responsabilidad de seguir los procedimientos establecidos en el Reglamento de Radiocomunicaciones y las oportunas recomendaciones de la UIT-R.

23 Al recibir un alerta de socorro:

- .1 el radiooperador encargado de la escucha radioeléctrica alertará al capitán y, en caso necesario, al radiooperador designado como primer responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro; y

- 2 el radiooperador designado como primer responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro deberá evaluar la situación y asumir de inmediato la responsabilidad de seguir los procedimientos del Reglamento de Radiocomunicaciones y las recomendaciones pertinentes de la UIT-R.

Mensajes de urgencia

24 En casos de urgencia que afecten al buque propio, el radiooperador designado como primer responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro asumirá inmediatamente la responsabilidad de seguir los procedimientos del Reglamento de Radiocomunicaciones y las recomendaciones pertinentes de la UIT-R.

25 En el caso de comunicaciones relacionadas con consejos médicos, el radiooperador designado como primer responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro deberá seguir los procedimientos del Reglamento de Radiocomunicaciones y observar las pautas estipuladas en la documentación internacional pertinente (véase el párrafo 14.2) o especificadas por quien facilite el servicio satelitario.

26 En el caso de comunicaciones relacionadas con el transporte de personas que necesitan tratamiento médico, según se definen en el Anexo I del Protocolo adicional a los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949 relativo a la protección de las víctimas de los conflictos armados internacionales (Protocolo I), la persona designada como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro deberá seguir los procedimientos del Reglamento de Radiocomunicaciones.

27 Cuando se reciba un mensaje de urgencia, el radiooperador encargado de la escucha radioeléctrica deberá alertar al capitán y, en caso necesario, al radiooperador que haya sido designado como primer responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro.

Mensajes de seguridad

28 Cuando se vaya a transmitir un mensaje de seguridad, tanto el capitán como el radiooperador encargado de la escucha radioeléctrica deberán seguir los procedimientos del Reglamento de Radiocomunicaciones.

29 Cuando se reciba un mensaje de seguridad, el oficial encargado de la escucha radioeléctrica deberá anotar su contenido y actuar de acuerdo con las instrucciones del capitán.

30 Las radiocomunicaciones puente a puente deberán utilizar el canal 13 de ondas métricas. Las comunicaciones de puente a puente se definen en el Reglamento de Radiocomunicaciones como "comunicaciones sobre seguridad de la navegación entre los buques".

Anotaciones en el registro radioeléctrico

31 De conformidad con los párrafos 10, 12, 14, 17 y 33, se harán anotaciones suplementarias en el registro radioeléctrico.

32 De ser posible, las transmisiones no autorizadas y los incidentes de interferencia perjudicial deberán identificarse, hacerse constar en el registro radioeléctrico y ponerse en conocimiento de la Administración, de conformidad con lo prescrito en el Reglamento de Radiocomunicaciones, además del correspondiente extracto del registro radioeléctrico.

Mantenimiento de las baterías

33 El radiooperador designado como primer responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro estará encargado de las baterías que suministren energía a cualquiera de los elementos de la instalación radioeléctrica, incluidas las de suministro ininterrumpido, las cuales habrá que:

- .1 someter diariamente a prueba con el equipo en funcionamiento y desconectado y, cuando fuere necesario, cargar totalmente;
- .2 someter semanalmente a una prueba con un hidrómetro, cuando ello sea posible, y, cuando no se disponga de él, a una prueba de carga; y
- .3 examinar una vez al mes para verificar la seguridad de cada una de ellas y de sus conexiones, así como su estado y el de su o sus compartimientos.

Los resultados de estas pruebas se anotarán en el registro radioeléctrico.

PARTE 4 - ORIENTACIÓN SOBRE LAS GUARDIAS EN PUERTO

(No hay disposiciones)

PARTE 5 - PREVENCIÓN DEL USO INDEBIDO DE DROGAS Y ALCOHOL

34 El uso indebido de drogas y alcohol afecta directamente la aptitud y la capacidad de la gente de mar para desempeñar las funciones de guardia. No se permitirá que la gente de mar que esté bajo la influencia de drogas o alcohol desempeñe funciones de guardia hasta que deje de estarlo y pueda desempeñarlas debidamente.

35 Las administraciones deberían elaborar una normativa nacional que:

- .1 prescriba un nivel máximo de concentración de alcohol en la sangre del 0,08% durante el servicio de guardia, como norma mínima de seguridad en sus buques; y
- .2 prohíba el consumo de alcohol en las cuatro horas anteriores al inicio del servicio de guardia.

Directrices sobre los programas de detección del uso indebido de drogas y alcohol

36 La Administración hará lo posible para que se tomen medidas adecuadas para evitar que el alcohol y las drogas menoscaben las facultades del personal de guardia, e iniciará los programas necesarios, con objeto de:

- .1 identificar el uso indebido de drogas y alcohol;
 - .2 respetar la dignidad, intimidad, confidencialidad y los derechos fundamentales de los interesados; y
 - .3 tener en cuenta las correspondientes directrices internacionales.
-

No. 23710. REGIONAL CONVENTION ON THE RECOGNITION OF STUDIES, DIPLOMAS, AND DEGREES IN HIGHER EDUCATION IN ASIA AND THE PACIFIC. CONCLUDED AT BANGKOK ON 16 DECEMBER 1983¹

N° 23710. CONVENTION RÉGIONALE SUR LA RECONNAISSANCE DES ÉTUDES, DES DIPLÔMES ET DES GRADES DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR EN ASIE ET DANS LE PACIFIQUE. CONCLUE À BANGKOK LE 16 DÉCEMBRE 1983¹

SUCCESSION

Notification effected with the Director-General of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on:

14 March 1997

KAZAKSTAN

(With effect from 16 December 1991, the date of the succession of State.)

Certified statement was registered by the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on 31 March 1997.

SUCCESSION

Notification effectuée auprès du Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le:

14 mars 1997

KAZAKSTAN

(Avec effet au 16 décembre 1991, date de la succession d'Etat.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le 31 mars 1997.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1417, p. 21, and annex A in volumes 1419, 1507, 1535, 1547, 1558, 1568, 1589, 1656, 1693, 1753, 1887, 1901 and 1929.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1417, p. 21, et annexe A des volumes 1419, 1507, 1535, 1547, 1558, 1568, 1589, 1656, 1693, 1753, 1887, 1901 et 1929.

No. 29045. AGREEMENT BETWEEN THE UNITED NATIONS INDUSTRIAL DEVELOPMENT ORGANIZATION AND THE GOVERNMENT OF ITALY ON BASIC TERMS AND CONDITIONS GOVERNING THE UNIDO PROJECT CONCERNING THE PREPARATORY PHASE FOR THE ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL CENTRE FOR SCIENCE AND HIGH TECHNOLOGY. SIGNED AT VIENNA ON 29 JUNE 1988¹

N° 29045. ACCORD ENTRE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET LE GOUVERNEMENT ITALIEN RELATIF AUX TERMES ET CONDITIONS DE BASE RÉGISSANT LE PROJET DE L'ONUDI CONCERNANT LA PHASE PRÉPARATOIRE POUR L'ÉTABLISSEMENT D'UN CENTRE INTERNATIONAL DES SCIENCES ET DES TECHNOLOGIES DE POINTE. SIGNÉ À VIENNE LE 29 JUIN 1988¹

LETTER AGREEMENT AMENDING AND EXTENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT (WITH PROJECT DOCUMENT). VIENNA, 4 DECEMBER 1992

Came into force on 4 December 1992, in accordance with the provisions of the said letter.

Authentic text: English.

Registered by the United Nations Industrial Development Organization on 31 March 1997.

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

LETTRE D'ACCORD MODIFIANT ET PROROGÉANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ (AVEC DOCUMENT DE PROJET). VIENNE, 4 DÉCEMBRE 1992

Entré en vigueur le 4 décembre 1992, conformément aux dispositions de ladite lettre.

Texte authentique: anglais.

Enregistré par l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel le 31 mars 1997.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

LETTER AGREEMENT AMENDING AND EXTENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT (WITH PROJECT DOCUMENT). VIENNA, 19 JANUARY 1995

Came into force on 19 January 1995, in accordance with the provisions of the said letter.

Authentic text: English.

Registered by the United Nations Industrial Development Organization on 31 March 1997.

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

LETTRE D'ACCORD MODIFIANT ET PROROGÉANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ (AVEC DOCUMENT DE PROJET). VIENNE, 19 JANVIER 1995

Entré en vigueur le 19 janvier 1995, conformément aux dispositions de ladite lettre.

Texte authentique: anglais.

Enregistré par l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel le 31 mars 1997.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1682, No. I-29045, and annex A in volumes 1717 and 1855.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1682, n° I-29045, et annexe A des volumes 1717 et 1855.

LETTER AGREEMENT AMENDING AND EXTENDING THE AGREEMENT OF 29 JUNE 1988 BETWEEN THE UNITED NATIONS INDUSTRIAL DEVELOPMENT ORGANIZATION AND THE GOVERNMENT OF ITALY ON BASIC TERMS AND CONDITIONS GOVERNING THE UNIDO PROJECT CONCERNING THE PREPARATORY PHASE FOR THE ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL CENTRE FOR SCIENCE AND HIGH TECHNOLOGY (WITH PROJECT DOCUMENT). VIENNA, 8 APRIL 1995

Came into force on 8 April 1995, in accordance with the provisions of the said letter.

Authentic text: English.

Registered by the United Nations Industrial Development Organization on 31 March 1997.

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

LETTER AGREEMENT AMENDING AND EXTENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT (WITH PROJECT DOCUMENT). VIENNA, 26 MAY 1995

Came into force on 26 May 1995, in accordance with the provisions of the said letter.

Authentic text: English.

Registered by the United Nations Industrial Development Organization on 31 March 1997.

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

LETTRE D'ACCORD MODIFIANT ET PROROGÉANT L'ACCORD DU 29 JUIN 1988 ENTRE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET LE GOUVERNEMENT ITALIEN RELATIF AUX TERMES ET CONDITIONS DE BASE RÉGISSANT LE PROJET DE L'ONUDI CONCERNANT LA PHASE PRÉPARATOIRE POUR L'ÉTABLISSEMENT D'UN CENTRE INTERNATIONAL DES SCIENCES ET DES TECHNOLOGIES DE POINTE (AVEC DOCUMENT DE PROJET). VIENNE, 8 AVRIL 1995

Entré en vigueur le 8 avril 1995, conformément aux dispositions de ladite lettre.

Texte authentique: anglais.

Enregistré par l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel le 31 mars 1997.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

LETTRE D'ACCORD MODIFIANT ET PROROGÉANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ (AVEC DOCUMENT DE PROJET). VIENNE, 26 MAI 1995

Entré en vigueur le 26 mai 1995, conformément aux dispositions de ladite lettre.

Texte authentique: anglais.

Enregistré par l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel le 31 mars 1997.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

LETTER AGREEMENT AMENDING AND EXTENDING THE AGREEMENT OF 29 JUNE 1988 BETWEEN THE UNITED NATIONS INDUSTRIAL DEVELOPMENT ORGANIZATION AND THE GOVERNMENT OF ITALY ON BASIC TERMS AND CONDITIONS GOVERNING THE UNIDO PROJECT CONCERNING THE PREPARATORY PHASE FOR THE ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL CENTRE FOR SCIENCE AND HIGH TECHNOLOGY (WITH PROJECT DOCUMENT). VIENNA, 6 NOVEMBER 1995

Came into force on 6 November 1995, in accordance with the provisions of the said letter.

Authentic text: English.

Registered by the United Nations Industrial Development Organization on 31 March 1997.

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

LETTER AGREEMENT AMENDING AND EXTENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT (WITH PROJECT DOCUMENT). VIENNA, 11 DECEMBER 1995

Came into force on 11 December 1995, in accordance with the provisions of the said letter.

Authentic text: English.

Registered by the United Nations Industrial Development Organization on 31 March 1997.

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

LETTRE D'ACCORD MODIFIANT ET PROROGÉANT L'ACCORD DU 29 JUIN 1988 ENTRE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET LE GOUVERNEMENT ITALIEN RELATIF AUX TERMES ET CONDITIONS DE BASE RÉGISSANT LE PROJET DE L'ONUDI CONCERNANT LA PHASE PRÉPARATOIRE POUR L'ÉTABLISSEMENT D'UN CENTRE INTERNATIONAL DES SCIENCES ET DES TECHNOLOGIES DE POINTE (AVEC DOCUMENT DE PROJET). VIENNE, 6 NOVEMBRE 1995

Entré en vigueur le 6 novembre 1995, conformément aux dispositions de ladite lettre.

Texte authentique: anglais.

Enregistré par l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel le 31 mars 1997.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

LETTRE D'ACCORD MODIFIANT ET PROROGÉANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ (AVEC DOCUMENT DE PROJET). VIENNE, 11 DÉCEMBRE 1995

Entré en vigueur le 11 décembre 1995, conformément aux dispositions de ladite lettre.

Texte authentique: anglais.

Enregistré par l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel le 31 mars 1997.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

