



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Α Θ Η Ν Α
11 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1983

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
2

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1314

Για την κύρωση της διεθνούς σύμβασης «για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακίων των ναυτικών, 1978».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Κυρώνει και εκδίδει τον κατωτέρω υπό της Βουλής ψηφισθέντα νόμον:

Άρθρο 1.

Κυρώνεται και έχει ισχύ νόμου όπως προβλέπεται από το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος ή διεθνής σύμβαση που υπογράφηκε στο Λονδίνο την 7η Ιουλίου 1978 «για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακίων των ναυτικών, 1978» με το παράρτημα που επισυνάπτεται σ' αυτή, των οποίων τα κείμενα σε πρωτότυπο στην αγγλική και σε μετάφραση στην ελληνική γλώσσα έχουν ως εξής:

ATTACHMENT I

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

THE PARTIES TO THIS CONVENTION.

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

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

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE I

General Obligations under the Convention

1. The Parties undertake to give effect to the provisions of the Convention and the Annex thereto, Which shall constitute an integral part of the Convention. Every reference to the Convention constitutes at the same time a reference to the Annex.

2. The Parties undertake to promulgate all laws, decrees, orders and regulations and to take all other steps which may be necessary to give the Convention full and complete effect, so as to ensure that, from the point of view of safety of life and property at sea and the protection of the marine environment, seafarers on board ships are qualified and fit for their duties.

ARTICLE II

Definitions

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

a) "Party" means a State for which the Convention has entered into force;

b) "Administration" means the Government of the Party whose flag the ship is entitled to fly;

c) "Certificate" means a valid document by whatever name it may be known, issued by or under the authority of the Administration or recognized by the Administration authorizing the holder to serve as stated in this document or as authorized by national regulations;

d) "Certificated" means properly holding a certificate;

e) "Organization" means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO);

f) "Secretary General" means the Secretary-General of the Organization;

g) "Sea-going ship" means a ship other than those which navigate exclusively in inland waters or in waters within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply;

h) "Fishing vessel" means a vessel used for catching fish, whales, seals, walrus or other living resources of the sea;

i) "Radio Regulations" means the Radio Regulations annexed to, or regarded as being annexed to, the most recent International Telecommunication Convention which may be in force at any time.

ARTICLE III

Application

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

a) warships, naval auxiliaries or other ships owned or operated by a State and engaged only on governmental non-commercial service; however, each Party shall ensure by the adoption of appropriate

measures not impairing the operations or operational capabilities of such ships owned or operated by it, that the persons serving on board such ships meet the requirements of the Convention so far as is reasonable and practicable;

b) fishing vessels;

c) pleasure yachts not engaged in trade; or

d) wooden ships of primitive build.

ARTICLE IV

Communication of Information

1. The Parties shall communicate as soon as practicable to the Secretary General:

a) The text of laws, decrees, orders, regulations and instruments promulgated on the various matters within the scope of the Convention;

b) full details, where appropriate, of contents and duration of study courses, together with their national examination and other requirements for each certificate issued in compliance with the Convention;

c) a sufficient number of specimen certificates issued in compliance with the Convention.

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

ARTICLE V

Other Treaties and Interpretation

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

a) seafarers to whom this Convention does not apply;

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

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

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

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

ARTICLE VI

Certificates

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

2. Certificates for masters and officers, issued in compliance with this Article, shall be endorsed by the issuing Administration in the form as prescribed in Regulation 1/2 of the Annex. If the language used is not English, the endorsement shall include a translation into that language.

ARTICLE VII

Transitional Provisions

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

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

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

a) served the capacity for which they seek a certificate of service for not less than three years at sea within the last seven years preceding entry into force of the Convention for that Party;

b) produced evidence that they have performed that service satisfactorily;

c) satisfied the Administration as to medical fitness, including eyesight and hearing, taking into account their age at the time of application.

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

ARTICLE VIII

Dispensation

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

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

3. Parties shall, as soon as possible after 1 January of each year, send a report to the Secretary - General giving information of the total number of dispensations in respect of each capacity for which a certificate is required that have been issued during the year to sea-going ships, together with information as to the numbers of those ships above and below 1600 gross register tons respectively.

ARTICLE IX

Equivalents

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

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

ARTICLE X

Control

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

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

3. In exercising the control under paragraph (1) if, taking into account the size and type of the ship and the length and nature of the voyage, the deficiencies referred to in paragraph (3) of Regulation 1/4 are not corrected and it is determined that this fact poses a danger to persons, property or the environment, the Party carrying out the control shall take steps to ensure that the ship will not sail unless and until these requirements are met to the extent that the danger has been removed. The facts concerning the action taken shall be reported promptly to the Secretary - General.

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

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

ARTICLE XI

Promotion of Technical Co-operation

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

- a) training of administrative and technical personnel;
 - b) establishment of institutions for the training of seafarers;
 - c) supply of equipment and facilities for training institutions;
 - d) development of adequate training programmes, including practical training on sea-going ships; and
 - e) facilitation of other measures and arrangements to enhance the qualifications of seafarers;
- preferably on a national, sub-regional or regional basis, to further the aims and purposes of the Convention, taking into account the special needs of developing countries in this regard.

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

ARTICLE XII

Amendments

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

a) amendments after consideration within the Organization:

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

(ii) any amendment so proposed and circulated shall be referred to the Maritime Safety Committee of the Organization for consideration;

(iii) Parties, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Maritime Safety Committee for consideration and adoption of amendments;

(iv) amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the Maritime Safety Committee expanded as provided for in sub - paragraph (a) (iii) (hereinafter referred to as the "expanded Maritime Safety Committee") on condition that at least one third of the Parties shall be present at the time of voting;

(v) amendments so adopted shall be communicated by the Secretary - General to all Parties for acceptance;

(vi) an amendment to an Article shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two thirds of the Parties;

(vii) an amendment to the Annex - shall be deemed to have been accepted:

1. at the end of two years from the date on which it is communicated to Parties for acceptance; or

2. at the end of a different period, which shall be not less than one year, if so determined at the time of its adoption by a two - thirds majority of the Parties present and voting in the expanded Maritime Safety Committee;

however, the amendments shall be deemed not to have been accepted if within the specified period either more than one third of Parties, or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping of ships of 100 gross register tons or more, notify the Secretary - General that they object to the amendment;

(viii) an amendment to an Article shall enter into force with respect to those Parties which have accepted it, six months after the date on which it is deemed to have been accepted, and with respect to each Party which accepts it after that date, six months after the date of that Party's acceptance;

(ix) an amendment to the Annex shall enter into force with respect to all Parties, except those which have objected to the amendment under sub-paragraph (a)(vii) and which have not withdrawn such objections, six months after the date on which it is deemed to have been accepted. Before the date determined for entry into force, any Party may give notice to the Secretary - General that it exempts itself from giving effect to that amendment for a period not longer than one year from the date of its entry into force, or for such longer period as may be determined by a two thirds majority of the Parties present and voting in the expanded Maritime Safety Committee at the time of the adoption of the amendment; or

b) amendment by a conference:

(i) upon the request of a Party concurred in by at least one third of the Parties, the Organization shall convene, in association or consultation with the Director-General of the International Labour Office, a conference of Parties to consider amendments to the Convention;

(ii) every amendment adopted by such a conference by a two thirds majority of the Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General to all Parties for acceptance;

(iii) unless the conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance

with the procedures specified in sub-paragraphs (a)(vi) and (a)(viii) or sub-paragraphs (a)(vii) and (a)(ix) respectively, provided that references in these sub-paragraphs to the expanded Maritime Safety Committee shall be taken to mean reference to the conference.

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

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

ARTICLE XIII

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

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

a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

b) signature subject to ratification, acceptance or approval; or

c) accession.

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

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

ARTICLE XIV

Entry into Force

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

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

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

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

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

ARTICLE XV

Denunciation

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

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

on which such denunciation takes effect.

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

ARTICLE XVI

Deposit and Registration

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

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

ARTICLE XVII

Languages

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

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

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

ANNEX

CHAPTER I

GENERAL PROVISIONS

Regulation I/1

Definitions

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

- a) "Regulations" means Regulations contained in the Annex to the Convention;
- b) "Approved" means approved by the Administration;
- c) "Master" means the person having command of a ship;
- d) "Officer" means a member of the crew, other than the master, designated as such by national law or regulations or in the absence of such designation by collective agreement or custom;
- e) "Deck officer" means a qualified officer in the deck department;
- f) "Chief mate" means the deck officer next in rank to the master and upon whom the command of the ship will fall in the event of the incapacity of the master;
- g) "Engine officer" means a qualified officer in the engine department;

h) "Chief engineer officer" means the senior engineer officer, responsible for the mechanical propulsion of the ship;

i) "Second engineer officer" means the engineer officer next in rank to the chief engineer officer and upon whom the responsibility for the mechanical propulsion of the ship will fall in the event of the incapacity of the chief engineer officer;

j) "Assistant engineer officer" means a person under training to become an engineer officer and designated as such by national law or regulations;

k) "Radio officer" means a person holding a first class or second class radiotelegraph-operator's certificate or a radiocommunication operator's general certificate for the maritime mobile service issued under the provisions of the Radio Regulations, who is employed in the radiotelegraph station of a ship which is required to have such a station by the International Convention for the Safety of Life at Sea;

l) "Radiotelephone operator" means a person holding an appropriate certificate issued under the provisions of the Radio Regulations;

m) "Rating" means a member of the ship's crew other than the master or an officer;

n) "Near-coastal voyages" means voyages in the vicinity of a Party as defined by that Party;

o) "Propulsion power" means the power in kilowatts which appears on the ship's Certificate of Registry or other official document;*.

p) "Radio duties" include, as appropriate, watchkeeping and technical maintenance and repairs in accordance with the Radio Regulations, the International Convention for the Safety of Life at Sea and, at the discretion of each Administration, the relevant IMCO recommendations;

q) "Oil tanker" means a ship constructed and used for the carriage of petroleum and petroleum products in bulk;

r) "Chemical tanker" means a ship constructed and used for the carriage in bulk of any liquid chemical listed in the IMCO "Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk";

s) "Liquefied gas tanker" means a ship constructed and used for the carriage in bulk of any liquefied gas listed in the IMCO "Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Liquefied Gases in Bulk".

Regulation I/2

Content of Certificates and Form of Endorsement

1. Certificates shall be in the official language or languages of the issuing country. If the language used is not English, the text shall include a translation into that language.

2. In respect of radio officers and radiotelephone operators, Administrations may:

- a) include the additional knowledge required by the relevant Regulations of the Annex to the Convention in the examination for the issue of a certificate complying with the Radio Regulations; or
- b) issue a separate certificate indicating that the holder has the additional knowledge required by the Annex to the Convention.

3. The form of certificate endorsement required by Article VI of the Convention shall be follows:

* Signatures omitted

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

Form of Endorsement of Certificates

Regulation I/4

ENDORSEMENT OF CERTIFICATES

Control Procedures

(OFFICIAL SEAL)

(Country)

Issued under the provisions of the

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

Either* The Government of (Name) certifies

I, the undersigned certify

that the present Certificate/Certificate No.....**, is issued to..... (full name of person), who has been found duly qualified in accordance with the provisions of Regulation of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as*** with the following limitations only:

Insert here
 Limitations
 or "none" as
 appropriate

Date of issue of this endorsement:

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

Date of birth of the holder of the Certificate:

Signature of the holder of the Certificate:

Regulation I/3

Principles Governing Near-Coastal Voyages

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

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

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

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

* Use one line or the other.

** Delete as appropriate.

*** Insert Convention grade or class of Certificate.

1. Control exercised by a duly authorized control officer under Article X shall be limited to the following:

a) verification in accordance with Article X(1) that all seafarers serving on board who are required to be certificated by the Convention hold a valid certificate or a valid dispensation;

b) assessment of the ability of the seafarers of the ship to maintain watchkeeping standards as required by the Convention if there are grounds for believing that such standards are not being maintained because, while in the port of a Party or in the approaches to that Port, the following have occurred:

(i) the ship has been involved in a collision, grounding or stranding; or

(ii) there has been a discharge of substances from the ship when underway, at anchor or at berth which is illegal under international conventions; or

(iii) the ship has been manoeuvred in an erratic or unsafe manner or navigational course markers or traffic separation schemes have not been followed.

2. The control officer shall provide written information to the master of the ship and the appropriate representative of the flag State according to Article X if, as a result of control action taken in accordance with paragraph 1, any of the following deficiencies are revealed:

a) failure of seafarers, required to hold a certificate, to have an appropriate valid certificate or valid dispensation;

b) failure of navigational or engineering watch arrangements to conform to the requirements specified for the ship by the flag State;

c) absence in a watch of a person qualified to operate equipment essential to safe navigation or the prevention of pollution;

d) inability of the master to provide rested persons for the first watch at the commencement of a voyage and subsequent relieving watches.

3. Failures to correct the deficiencies referred to in paragraph 2(a) – to the extent that they relate to the certificates of the master, chief engineer officer and officers in charge of navigational and engineering watches and, where relevant, the radio officer – and in paragraph 2(b), shall be the only grounds under Article X on which a Party may detain a ship.

CHAPTER II

MASTER – DECK DEPARTMENT

Regulation II/1

Basic Principles to be Observed in Keeping
a Navigational Watch

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

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

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

4. Watch arrangements

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

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

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

5. Fitness for duty

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

6. Navigation

a) The intended voyage shall be planned in advance taking into consideration all pertinent information and any course laid down shall be checked before the voyage commences.

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

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

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

7. Navigational equipment

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

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

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

8. Navigational duties and responsibilities

a) The officer in charge of the watch shall:

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

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

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

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

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

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

9. Look-out

In addition to maintaining a proper look-out for the purpose of fully appraising the situation and the risk of collision, stranding and other dangers to navigation, the duties of the look-out shall include the detection of ships or aircraft in distress, shipwrecked persons, wrecks and debris. In maintaining a look-out the following shall be observed:

a) the look-out must be able to give full attention to the keeping of a proper look-out and no other duties shall be undertaken or assigned which could interfere with that task;

b) the duties of the look-out and helmsman are separate and the helmsman shall not be considered to be the look-out while steering, except in small ships where an unobstructed all-round view is provided at the steering position and there is no impairment of night vision or other impediment to the keeping of a proper look-out. The officer in charge of the watch may be the sole look-out in daylight provided that on each such occasion:

(i) the situation has been carefully assessed and it has been established without doubt that it is safe to do so;

(ii) full account has been taken of all relevant factors including, but not limited to:

- state of weather
- visibility
- traffic density
- proximity of danger to navigation
- the attention necessary when navigating in or near traffic separation schemes;

(iii) assistance is immediately available to be summoned to the bridge when any change in the situation so requires.

10. Navigation with pilot embarked

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

11. Protection of the marine environment

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

Regulation II/2

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

Master and chief mate of ships of 1.600 gross register tons or more

1. Every master and chief mate of a sea-going ship of 1.600 gross register tons or more shall hold an appropriate certificate.

2. Every candidate for certification shall:

a) satisfy the Administration as to medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing;

b) meet the requirements for certification as an officer in charge of a navigational watch on ships of 200 gross register tons or more and have approved sea-going service in that capacity;

(i) for certification as chief mate, not less than 18 months, however, this period may be reduced to not less than 12 months if the Administration requires special training which it considers to be equivalent to at least six months' service as officer in charge of a navigational watch;

(ii) for certification as master, not less than 36 months, however, this period may be reduced to not less than 24 months if not less than 12 months of such sea-going service has been served as chief mate, or if the Administration requires special training which it considers to be equivalent to such service;

c) have passed appropriate examination to the satisfaction of the Administration. Such examination shall include the material set out in the Appendix to this Regulation, except that the Administration may vary these examination requirements for masters and chief mates of ships of limited size engaged on near-coastal voyages, as it considers necessary, bearing in mind the effect on the safety of all ships which may be operating in the same waters.

Master and chief mate of ships of between 200 and 1.600 gross register tons

3. Every master and chief mate of a sea-going ship of between 200 and 1.600 gross register tons shall hold an appropriate certificate.

4. Every candidate for certification shall:

a) satisfy the Administration as to medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing;

b) (i) for certification as chief mate, meet the requirements of an officer in charge of a navigational watch on ships of 200 gross register tons or more;

(ii) for certification as master, meet the requirements of an officer in charge of a navigational watch on ships of 200 gross register tons or more and have approved sea-going service in that capacity of not less than 36 months; however, this period may be reduced to not less than 24 months if not less than 12 months of such sea-going service has been served as chief mate, or if the Administration requires special training which it considers to be equivalent to such service;

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

General

5. The level of knowledge required under the different headings of the Appendix may be varied according to whether the certificate is being issued at master or chief level, and according to whether the certificate or certificates is applicable to ships of 1.600 gross register tons or more, or to ships of between 200 and 1.600 gross register tons.

APPENDIX TO REGULATION II/2

Minimum knowledge required for certification of masters and chief mates of ships of 200 gross register and chief mates of ships of 200 gross register tons or more

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

2. Navigation and position determination

a) Voyage planning and navigation for all conditions:

(i) by acceptable methods of plotting ocean tracks;

(ii) within restricted waters;

(iii) in ice;

(iv) in restricted visibility;

(v) in traffic separation schemes;

(vi) in areas of extensive tidal effects.

b) Position determination:

(i) by celestial observations, including the use of sun, stars, moon and planets;

(ii) by terrestrial observations, including the ability to use bearings from landmarks and aids to navigation such as lighthouses, beacons and buoys in conjunction with appropriate charts, notices to mariners and other publications to assess the accuracy of the resulting position fix;

(iii) using all modern ship electronic navigational aids to the satisfaction of the Administration, with specific knowledge of their operating principles, limitations, sources of error, detection of misrepresentation of information and methods of correction to obtain accurate position fixing.

3. Watchkeeping

a) Demonstrate thorough knowledge of content, application and intent of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, including those Annexes concerned with safe navigation.

b) Demonstrate knowledge of Regulation II/1 - "Basic Principles

to be Observed in Keeping a Navigational Watch".

4. Radar equipment.

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

a) factors affecting performance and accuracy;

b) setting up and maintaining displays;

c) detection of misrepresentation of information, false echoes, sea return, etc;

d) range and bearing;

e) identification of critical echoes;

f) course and speed of other ships;

g) time and distance of closest approach of crossing, meeting or overtaking ships;

h) detecting course and speed changes of other ships;

i) effect of changes in own ship's course or speed or both;

j) application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea.

5. Compasses - magnetic and gyro

Ability to determine and correct the errors of the magnetic and gyrocompasses and knowledge of the means for correcting such errors.

6. Meteorology and oceanography

a) Demonstrate the ability to understand and interpret a synoptic chart and to forecast area weather, taking into account local weather conditions.

b) Knowledge of the characteristics of various weather systems, including tropical revolving storms and avoidance of storm centres and the dangerous quadrants.

c) Knowledge of ocean current systems.

d) Ability to use all appropriate navigational publications on tides and currents, including those in the English language.

7. Ship manoeuvring and handling.

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

a) manoeuvres when approaching pilot vessels or stations with due regard to weather, tide, headreach and stopping distances;

b) handling a ship in rivers, estuaries, etc., having regard to the effects of current, wind and restricted water on the response to the helm;

c) manoeuvring in shallow water, including the reduction in keel clearance due to the effect of squat¹, rolling and pitching;

d) interaction between passing ships and between own ship and nearby banks (canal effect);

e) berthing and unberthing under various conditions of wind and tide with and without tugs;

f) choice of anchorage; anchoring with one or two anchors in limited anchorages and factors involved in determining the length of anchor cable to be used;

g) dragging; clearing fouled anchors;

h) dry-docking, both with and without damage;

i) management and handling of ships in heavy weather, including assisting a ship or aircraft in distress, towing operations, means of keeping an unmanageable ship out of a sea trough, lessening drift and use of oil;

j) precautions in manoeuvring for launching boats or liferafts in bad weather;

k) methods of taking on board survivors from lifeboats or liferafts;

l) ability to determine the manoeuvring and engine characteristics of major types of ships with special reference to stopping distances and turning circles at various draughts and speeds;

m) the importance of navigating at reduced speed to avoid damage caused by own ship's bow or stern wave;

n) practical measures to be taken when navigating in ice or conditions of ice accumulation on board;

o) the use of, and manoeuvring in, traffic separation schemes.

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

8. Ship stability², construction and damage control
 - a) Understanding fundamental principles of ship construction and the theories and factors affecting trim and stability and measures necessary to preserve safe trim and stability.
 - b) Knowledge of the effect on trim and stability of a ship in the event of damage to and consequent flooding of a compartment and counter measures to be taken.
 - c) Demonstrate use of stability, trim and stress tables, diagrams and stress calculating equipment, including knowledge of loading cargoes and ballasting in order to keep hull stresses within acceptable limits.
 - d) General knowledge of the principal structural members of a ship and the proper names of the various parts.
 - e) Knowledge of IMCO recommendations concerning ship stability.
9. Ship power plants.
 - a) Operating principles of marine power plants.
 - b) Ship's auxiliary machinery.
 - c) General knowledge of marine engineering terms.
10. Cargo handling and stowage
 - a) The stowage and securing of cargoes on board ships, including cargo gear.
 - b) Loading and discharging, operations, with special regard to loading and discharging of heavy weights.
 - c) International regulations and recommendations relating to the carriage of cargoes, in particular the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG).
 - d) Carriage of dangerous goods; precautions to be taken during loading and discharging operations and the care of dangerous goods during a voyage.
 - e) Working knowledge of contents and application of current relevant tanker safety guides.
 - f) Working knowledge of commonly used cargo piping and pumping arrangements.
 - g) Terms and definitions used to describe properties of common oil cargoes, such as crude oil, middle distillates, naphtha.
 - h) Pollution regulations, ballasting, tank cleaning and gas freeing operations.
 - i) Load-on-top procedures.
11. Fire prevention and fire-fighting appliances
 - a) Organizations of fire drills.
 - b) Classes and chemistry of fire.
 - c) Fire fighting systems.
 - d) Attendance at an approved fire-fighting course.
 - e) Knowledge of regulations concerning fire-fighting equipment.
12. Emergency procedures
 - a) Precautions when beaching a ship.
 - b) Action to be taken prior to, and after, grounding.
- c) Floating a grounded ship, with and without assistance.
 - d) Action to be taken following a collision.
 - e) Temporary plugging of leaks.
 - f) Measures for the protection and safety of passengers and crew in emergencies.
 - g) Limiting damage and salvaging the ship following a fire or explosion.
 - h) Abandoning ship.
 - i) Emergency steering, rigging and use of jury steering and the means of rigging a jury rudder, where practicable.
 - j) Rescuing persons from a ship in distress or from a wreck.
 - k) Man-overboard procedures.
13. Medical care

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

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

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

14. Maritime law

- a) A Knowledge of international maritime law as embodied in international agreements and conventions as they affect the specific obligations and responsibilities of the master, particularly those concerning safety and the protection of the marine environment. Regard shall be paid especially to the following subjects:
 - i) certificates and other documents required to be carried on board ships by international conventions, how they may be obtained and the period of their legal validity;
 - ii) responsibilities under the relevant requirements of the International Convention on Load Lines;
 - iii) responsibilities under the relevant requirements of the International Convention for the Safety of Life at Sea;
 - iv) responsibilities under international conventions for the prevention of pollution from ships;
 - v) maritime declarations of health; the requirements of the International Health Regulations;
 - vi) responsibilities under the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea;
 - vii) responsibilities under other international instruments affecting the safety of the ship, passengers, crew and cargo.

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

15. Personnel management and training responsibilities

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

16. Communications

a) Ability to transmit and receive messages by morse light and to use the International Code of Signals; where the Administration has examined candidates in these subjects at the lower levels of certification, they may have the option of not re-examining in these subjects for certification as master.

b) Knowledge of procedures used in radiotelephone communications and ability to use radiotelephones, in particular with respect to distress, urgency, safety and navigational messages.

c) A knowledge of the procedures for emergency distress signals by radiotelegraphy as prescribed in the Radio Regulations.

17. Life-saving

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

18. Search and rescue

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

19. Methods for demonstration of proficiency

a) Navigation

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

b) International Regulations for Preventing Collisions at Sea

(i) use of small models displaying proper signals or lights, or navigation light simulator;

(ii) manoeuvring board or radar simulator.

c) Radar

i) radar simulator; or

ii) manoeuvring boards.

d) Fire-fighting

Attendance at an approved fire-fighting course.

e) Communications

Visual and vocal practical test.

f) Life-saving

Launching and handling of lifeboats and other life-saving appliances, including the donning of life-jackets.

Regulation II/3.

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

1. Ships not engaged on near-coastal voyages

a) Every master serving on a sea-going ship of less than 200 gross register tons not engaged on near-coastal voyages shall hold a certificate recognized by the Administration for service as master of ships of between 200 and 1600 gross register tons.

b) Every officer in charge of a navigational watch serving on a sea-going ship of less than 200 gross register tons not engaged on near-coastal voyages shall hold an appropriate certificate for ships of 200 gross register tons or more.

2. Ships engaged on near-coastal voyages

a) Master

(i) Every master serving in a sea-going ship of less than 200 gross register tons engaged on near-coastal voyages shall hold an appropriate certificate.

(ii) Every candidate for certification shall:

(1) be not less than 20 years of age;

(2) have approved sea-going service of not less than 12 months as officer in charge of a navigational watch;

(3) satisfy the Administration that he possesses adequate knowledge appropriate to his duties on the ships concerned which shall include the subjects contained in the Appendix to this Regulation.

b) Officer in charge of a navigational watch

(i) Every officer in charge of a navigational watch on a sea-going ship of less than 200 gross register tons engaged on near-coastal voyages shall hold appropriate certificate.

(ii) Every candidate for certification shall:

(1) be not less than 18 years of age;

(2) satisfy the Administration as to medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing;

(3) satisfy the Administration that he has:

– successfully undergone special training, including an adequate period of appropriate sea-going service as required by the Administration; or

– completed approved sea-going service in the deck department of not less than three years;

(4) satisfy the Administration that he possesses adequate knowledge appropriate to his duties on the ships concerned, which shall include the subjects contained in the Appendix.

3. Training

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

4. Exemptions

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

APPENDIX TO REGULATION II/3

Minimum knowledge required for certification of officers in charge of a navigational watch and of masters of ships of less than 200 gross register tons.

1. a) Knowledge of the following:

(i) coastal navigation and, to the extent required, celestial navigation;

(ii) International Regulations for Preventing Collisions at Sea;

(iii) International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG);

(iv) magnetic compass;

(v) radiotelephony and visual signalling;

(vi) fire prevention and fire-fighting appliances;

(vii) life-saving;

(viii) emergency procedures;

(ix) ship manoeuvring;

(x) ship stability;

(xi) meteorology;

(xii) small ship power plants;

(xiii) first aid;

(xiv) search and rescue;

(xv) prevention of pollution of the marine environment.

b) In addition to the requirements of sub-paragraph (a), sufficient knowledge to operate safely all navigational aids and equipment fitted aboard the ships concerned.

c) The level of knowledge to be required in the subjects specified in subparagraphs (a) and (b) shall be sufficient for the officer of the watch to carry out his duties safely.

2. Every master serving on a sea-going ship of less than 200 gross register tons shall, in addition to the requirements of paragraph 1 above, satisfy the Administration that he possesses the knowledge to carry out all the duties of such a master safely.

Regulation II/4.

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

1. Every officer in charge of a navigational watch serving on a sea-going ship of 200 gross register tons or more shall hold an appropriate certificate.

2. Every candidate for certification shall:

a) be not less than 18 years of age;

b) satisfy the Administration as to medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing;

c) have approved sea-going service in the deck department of not less than three years which shall include at least six months of bridge watchkeeping duties under the supervision of a qualified officer; however, an Administration may allow the substitution of a period of special training for not more than two years of this approved sea-going service, provided the Administration is satisfied that such training is at least equivalent in value to the period of sea-going service it replaces;

d) satisfy the Administration by passing an appropriate examination that he possesses adequate theoretical and practical knowledge appropriate to his duties.

3. Certificates for service without restriction

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

4. Restricted certificates

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

a) celestial navigation;

b) electronic systems of position fixing and navigation for waters not covered by such systems.

5. Level of knowledge

a) The level of knowledge to be required in the subjects shown in the Appendix shall be sufficient for the officer of the watch to carry out his watchkeeping duties safely. In determining the appropriate level of knowledge the Administration shall take into account the remarks under each subject in the Appendix.

b) Training to achieve the necessary theoretical knowledge and practical experience shall be based on Regulation II/1 – “Basic Principles to be Observed in Keeping a Navigational Watch” and relevant international regulations and recommendations.

APPENDIX TO REGULATION II/4

Minimum knowledge required for certification of officers in charge of a navigational watch on ships of 200 gross register tons or more

1. Celestial navigation

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

2. Terrestrial and coastal navigation

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

(i) landmarks;

(ii) aids to navigation, including lighthouses, beacons and buoys;

(iii) dead reckoning, taking into account winds, tides, currents and speed by propeller revolutions per minute and by log.

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

3. Radar navigation

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

a) factors affecting performance and accuracy;

b) setting up and maintaining displays;

c) detection of misrepresentation of information, false echoes, sea return, etc;

d) range and bearing;

e) identification of critical echoes;

f) course and speed of other ships;

g) time and distance of closest approach of crossing, meeting or overtaking ships;

h) detecting course and speed changes of other ships;

i) effect of changes in own ship's course or speed or both;

l) application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea.

4. Watchkeeping

a) Demonstrate thorough knowledge of content, application and intent of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, including those Annexes concerned with safe navigation.

b) Demonstrate knowledge of content of Regulation II/1 – "Basic Principles to be Observed in Keeping a Navigational Watch".

5. Electronic systems of position fixing and navigation

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

6. Radio direction-finders and echo-sounders

Ability to operate the equipment and apply the information correctly.

7. Meteorology

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

8. Compasses-magnetic and gyro

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

9. Automatic pilot

Knowledge of automatic pilot systems and procedures.

10. Radiotelephony and visual signalling

a) Ability to transmit and receive messages by morse light.

b) Ability to use the International Code of Signals.

c) Knowledge of procedures used in radiotelephone communications and ability to use radiotelephones, in particular with respect to distress, urgency, safety and navigational messages.

11. Fire prevention and fire-fighting appliances

a) Ability to organize fire drills.

b) Knowledge of classes and chemistry of fire.

c) Knowledge of fire-fighting systems.

d) Attendance at an approved fire-fighting course.

12. Life-saving

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

13. Emergency procedures

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

14. Ship manoeuvring and handling

Knowledge of:

a) the effects of various deadweights, draughts, trim, speed and under keel clearance on turning circles and stopping distances;

b) effects of wind and current on ship handling;

c) manoeuvres for the rescue of man-overboard;

d) squat, shallow water and similar effects;

e) proper procedures for anchoring and mooring.

15. Ship stability

a) Working knowledge and application of stability, trim and stress tables, diagrams and stress calculating equipment.

b) Understanding of fundamental actions to be taken in the event of partial loss of intact buoyancy.

16. English language

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

17. Ship construction

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

18. Cargo handling and stowage

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

19. Medical aid

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

20. Search and rescue

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

21. Prevention of pollution of the marine environment

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

Regulation II/5.

Mandatory Minimum Requirements to Ensure the Continued Proficiency and Updating of Knowledge for Masters and Deck Officers

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

a) physical fitness, particularly regarding eyesight and hearing; and

b) professional competence:

(i) by approved sea-going service as master or deck officer of at least one year during the preceding five years; or

(ii) by virtue of having performed functions relating to the duties appropriate to the grade of certificate held which are considered to be at least equivalent to the sea-going service required in paragraph I(b)(i); or

(iii) by one of the following:

— passing an approved test; or

— successfully completing an approved course or courses; or

— having completed approved sea-going service as a deck officer for a period of not less than three months in a supernumerary capacity immediately prior to taking up the rank to which he is entitled by virtue of his certificate.

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

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

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

Regulation II/6.

Mandatory Minimum Requirements for Ratings Forming Part of a Navigational Watch

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

ditional training and qualifications for a rating who is to be the sole rating of a navigational watch.

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

a) be not less than 16 years of age;

b) satisfy the Administration as to medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing;

c) satisfy the Administration that he has:

(i) completed approved sea-going service, including not less than six months' sea experience associated, in particular, with navigational watchkeeping duties; or

(ii) successfully undergone special training, either pre-sea or aboard ship, including an adequate period of sea-going service as required by the Administration which shall be not less than two months;

d) have experience or training which includes:

(i) basic principles of fire-fighting, first aid, personal survival techniques, health hazards and personal safety.

(ii) stand orders and make himself understood by the officer of the watch in matters relevant to his duties;

(iii) ability to steer and comply with helm orders, together with sufficient knowledge of magnetic and gyro compasses for performance of these duties;

(iv) ability to keep a proper look out by sight and hearing and report the approximate bearing of a sound signal, light or other object in degrees or points;

(v) familiarity with the change-over from automatic pilot to hand steering and vice-versa;

(vi) knowledge of the use of appropriate internal communication and alarm systems;

(vii) knowledge of pyrotechnic distress signals;

(viii) knowledge of his emergency duties;

(ix) knowledge of shipboard terms and definitions appropriate to his duties.

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

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

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

Regulation II/7.

Basic Principles to be Observed in Keeping a Watch in Port

1. On any ship safely moored or safely at anchor under normal circumstances in port, the master shall arrange for an appropriate and effective watch to be maintained for the purpose of safety.

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

Regulation II/8.

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

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

* Reference is made to ILO Certification of Able Seamen Convention, 1964 or any successive convention.

safely at anchor in port.

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

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

CHAPTER III.

ENGINE DEPARTMENT

Regulation III/1.

Basic Principles to be Observed in Keeping an Engineering Watch.

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

2. The term "watch" is used in this Regulation to mean either a group of personnel composing the watch or a period of responsibility for an engineer officer during which his physical presence in the machinery space may or may not be required.

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

4. General

a) The chief engineer officer of every ship is bound, in consultation with the master, to ensure that watchkeeping arrangements are adequate to maintain a safe watch. When deciding the composition of the watch, which may include appropriate engine room ratings, the following criteria, inter alia, shall be taken into account:

- (i) type of ship;
- (ii) type and condition of the machinery;
- (iii) special modes of operation dictated by conditions such as weather, ice, contaminated water, shallow water, emergency conditions, damage containment or pollution abatement;
- (iv) qualifications and experience of the watch;
- (v) safety of life, ship, cargo and port, and protection of the environment;
- (vi) observance of international, national and local regulations;
- (vii) maintaining the normal operations of the ship.

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

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

5. Operation

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. Watch requirements

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

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

(ii) knowledge of escape routes from machinery spaces;

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

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

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

(i) adequate supervision, at all times, of machinery affecting the safe operation of the ship;

(ii) condition and reliability of any remotely operated propulsion and steering equipment and their controls, control location and the procedures involved in placing them in a manual mode of operation in the event of break-down or emergency;

(iii) location and operation of fixed fire detection, fire extinction or fire containment devices and apparatus;

(iv) use and operational condition of auxiliary, standby and emergency equipment affecting the safe navigation, mooring or docking operations of the ship;

(v) steps and procedures necessary to maintain the condition of machinery installations in order to ensure their efficient operation during all modes of ship operation;

(vi) any other demands on the watch which may arise as a result of special operating circumstances.

c) At an unsheltered anchorage the chief engineer officer shall consult with the master whether or not to maintain an underway watch.

7. Fitness for duty

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

8. Protection of the marine environment

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

Regulation III/2.

Mandatory Minimum Requirements for Certification of Chief Engineer Officers and Second Engineer Officers of Ships Powered by Main Propulsion Machinery of 3000 kW Propulsion Power or More.

1. Every chief engineer officer and second engineer officer of a sea-going ship powered by main propulsion machinery of 3000 kW propulsion power or more shall hold an appropriate certificate.

2. Every candidate for certification shall:

a) satisfy the Administration as to medical fitness, including eyesight and hearing;

b) meet the requirements for certification as an engineer officer in charge of a watch; and

(i) for certification as second engineer officer, have not less than 12 months' approved sea-going service as assistant engineer officer or engineer officer;

(ii) for certification as chief engineer officer, have not less than 36 months' approved sea-going service of which not less than 12 months shall be served as an engineer officer in a position of responsibility while qualified to serve as second engineer officer;

c) have attended an approved practical fire-fighting course;

d) have passed appropriate examination to the satisfaction of the Administration. Such examination shall include the material set out in the Appendix to this Regulation, except that the Administration may vary these examination requirements for officers of ships with limited propulsion power that are engaged on near-coastal voyages, as it considers necessary, bearing in mind the effect on the safety of

all ships which may be operating in the same waters.

3. Training to achieve the necessary theoretical knowledge and practical experience shall take into account relevant international regulations and recommendations.

4. The level of knowledge required under the different paragraphs of the Appendix may be varied according to whether the certificate is being issued at chief engineer officer or second engineer officer level.

APPENDIX TO REGULATION III/2.

Minimum knowledge required for certification of chief engineer officers and second engineer officers of ships powered by main propulsion machinery of 300 kW propulsion power or more.

1. The syllabus given below is compiled for examination of candidates for certification as chief engineer officer or second engineer officer of ships powered by main propulsion machinery of 3000 kW propulsion power or more. Bearing in mind that a second engineer officer shall be in a position to assume the responsibilities of a chief engineer officer at any time, examination in these subjects shall be designed to test the candidate's ability to assimilate all available information that affects the safe operation of the ship's machinery.

2. With respect to paragraph 4(a) below, the Administration may omit knowledge requirements for types of propulsion machinery other than those machinery installations for which the certificate to be awarded shall be valid. A certificate awarded on such a basis shall not be valid for any category of machinery installation which has been omitted until the engineer officer proves to limitation shall be stated in the certificate.

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

a) thermodynamics and heat transmission;

b) mechanics and hydromechanics;

c) operational principles of ships' power installations (diesel, steam and gas turbine) and refrigeration;

d) physical and chemical properties of fuels and lubricants;

e) technology of materials;

f) chemistry and physics of fire and extinguishing agents;

g) marine electrotechnology, electronics and electrical equipment;

h) fundamentals of automation, instrumentation and control systems;

i) naval architecture and ship construction, including damage control.

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

a) operation and maintenance of:

(i) marine diesel engines;

(ii) marine steam propulsion plant;

(iii) marine gas turbines;

b) operation and maintenance of auxiliary machinery, including pumping and piping systems, auxiliary boiler plant and steering gear systems;

c) operation, testing and maintenance of electrical and control equipment;

d) operation and maintenance of cargo handling equipment and deck machinery;

e) detection of machinery malfunction, location of faults and action to prevent damage;

f) organization of safe maintenance and repair procedures;

methods of, and aids for, fire prevention, detection and extinction;

g) methods of, and aids for, fire prevention, detection and extinction;

h) methods and aids to prevent pollution of the environment by ships;

i) regulations to be observed to prevent pollution of the marine environment;

j) effects of marine pollution on the environment;

k) first aid related to injuries which might be expected in machinery spaces and use of first aid equipment;

l) functions and use of life-saving appliances;

- m) methods of damage control;
- n) safe working practices.

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

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

Regulation III/3.

Mandatory Minimum Requirements for Certification of Chief Engineer Officers and Second Engineer Officers of Ships Powered by Main Propulsion Machinery between 750 kW and 3000 kW Propulsion Power.

1. Every chief engineer officer and second engineer officer of a sea-going ship powered by main propulsion machinery of between 750 and 3000 kW propulsion power shall hold an appropriate certificate.

2. Every candidate for certification shall:

a) satisfy the Administration as to medical fitness, including eyesight and hearing;

b) meet the requirements for certification as an engineer officer in charge of a watch; and

(i) for certification as second engineer officer, have not less than 12 months' approved sea-going service as assistant engineer officer or engineer officer;

(ii) for certification as chief engineer officer, have not less than 24 months' approved sea-going service of which not less than 12 months shall be served while qualified to serve as second engineer officer;

c) have attended an approved practical fire-fighting course;

d) have passed appropriate examination to the satisfaction of the Administration. Such examination to the satisfaction of the Administration. Such examination shall include the material set out in the Appendix to this Regulation, except that the Administration may vary the requirements for examination and sea-going service for officers of ships engaged on near-coastal voyages, bearing in mind the types of automatic and remotely operated controls with which such ships are fitted and the effect on the safety of all ships which may be operating in the same waters.

3. Training to achieve the necessary theoretical knowledge and practical experience shall take into account relevant international regulations and recommendations.

4. The level of knowledge required under the different paragraphs of the Appendix may be varied according to whether the certificate is being issued at chief engineer officer or second engineer officer level.

5. Every engineer who is qualified to serve as second engineer officer of ships powered by main propulsion machinery of 3000 kW propulsion power or more, may serve as chief engineer officer of ships powered by main propulsion machinery of less than 3000 kW propulsion power provided that not less than 12 months' approved sea-going service shall have been served as an engineer officer in a position of responsibility.

APPENDIX TO REGULATION III/3.

Minimum knowledge required for certification of chief engineer officers and second engineer officers of ships powered by main propulsion machinery of between 750 kW and 3000 kW propulsion power.

1. The syllabus given below is compiled for examination of candidates for certification as chief engineer officer or second engineer officer of ships powered by main propulsion machinery of between 750 kW and 3000 kW propulsion power. Bearing in mind that a second engineer officer shall be in a position to assume the responsibilities of the chief engineer officer shall be in a position to assume the responsibilities of the chief engineer officer at any time, examina-

tion in these subjects shall be designed to test the candidate's ability to assimilate all available information that affects the safe operation of the ship's machinery.

2. With respect to paragraphs 3(d) and 4(a) below, the Administration may omit knowledge requirements for types of propulsion machinery other than those machinery installations for which the certificate to be awarded shall be valid. A certificate awarded on such a basis shall not be valid for any category of machinery installation which has been omitted until the engineer officer proves to be competent in these items to the satisfaction of the Administration. Any such limitation shall be stated in the certificate.

3. Every candidate shall possess sufficient elementary theoretical knowledge to understand the basic principles involved in the following subjects:

- a) combustion processes;
- b) heat transmission;
- c) mechanics and hydromechanics;
- d) (i) marine diesel engines;
- (ii) marine steam propulsion plant;
- (iii) marine gas turbines;
- e) steering gear systems;
- f) properties of fuels and lubricants;
- g) properties of materials;
- h) fire-extinguishing agents;
- i) marine electrical equipment;
- j) automation, instrumentation and control systems;
- k) ship construction, including damage control;
- l) auxiliary systems.

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

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

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

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

Regulation III/4.

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

1. Every engineer officer in charge of a watch in a traditionally

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

2. Every candidate for certification shall:

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

The Administration may vary the requirement of sub-paragraphs (c) and (d) for engineer officers of ships powered by main propulsion machinery of less than 3000 kW propulsion power engaged on near-coastal voyages, bearing in mind the effect on the safety of all ships which may be operating in the same waters.

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

- a) Watchkeeping routines
 - (i) duties associated with taking over and accepting a watch;
 - (ii) routine duties undertaken during a watch;
 - (iii) maintenance of the machinery space log book and the significance of readings taken;
 - (iv) duties associated with handing over a watch.
- b) Main and auxiliary machinery
 - (i) assisting in the preparation of main machinery and preparation of auxiliary machinery for operation;
 - (ii) operation of steam boilers, including combustion system;
 - (iii) methods of checking water level in steam boilers and action necessary if water level is abnormal;
 - (iv) location of common faults of machinery and plant in engine and boiler rooms and action necessary to prevent damage.
- c) Pumping systems
 - (i) routine pumping operations;
 - (ii) operation of bilge, ballast and cargo pumping systems.
- d) Generating plant
 - (i) Preparing, starting, coupling and changing over alternators or generators.

e) Safety and emergency procedures

- (i) safety precautions to be observed during a watch and immediate actions to be taken in the event of a fire or accident, with particular reference to oil systems;
- (ii) safe isolation of electrical and other types of plant and equipment required before personnel are permitted to work on such plant and equipment.

f) Anti-pollution procedures

The precautions to be observed to prevent pollution of the environment by oil, cargo residue, sewage, smoke or other pollutants. The use of pollution prevention equipment, including oily water separators, sludge tank systems and sewage disposal plant.

g) First aid

Basic first aid related to injuries which might be expected in machinery spaces.

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

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

Regulation III/5.

Mandatory Minimum Requirements to Ensure the Continued Proficiency and Updating of Knowledge for Engineer Officers

1. Every engineer officer holding a certificate who is serving at sea or intends to return to sea after a period ashore shall, in order to continue to qualify for seagoing service in the rank appropriate to his certificate, be required at regular intervals not exceeding five years to satisfy the Administration as to:

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

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

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

Regulation III/6.

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

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

- a) a rating nominated as the assistant to the engineer officer in charge of the watch;*
- b) a rating who is under training;
- c) a rating whose duties while on watch are of an unskilled nature.

2. Every rating forming part of an engine room watch shall:

- a) be not less than 16 years of age;
- b) satisfy the Administration as to medical fitness, including eyesight and hearing;
- c) satisfy the Administration as to:
 - (i) experience or training regarding fire-fighting, basic first aid, personal survival techniques, health hazards and personal safety;
 - (ii) ability to understand orders, and make himself understood in matters relevant to his duties;
 - (iii) satisfy the Administration that he has:
 - (i) shore experience relevant to his sea-going duties supplemented by an adequate period of sea-going service as required by the Administration; or
 - (ii) undergone special training either pre-sea or on board ship, including an adequate period of sea-going service as required by the Administration; or
 - (iii) approved sea-going service of at least six months.

3. Every such rating shall have knowledge of:

- a) engine room watchkeeping procedures and the ability to carry out a watch routine appropriate to his duties;

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

- b) safe working practices as related to engine room operations;
- c) terms used in machinery spaces and names of machinery and equipment relative to his duties;

d) basic environmental protection procedures.

4. Every rating required to keep a boiler watch shall have knowledge of the safe operation of boilers, and shall have the ability to maintain the correct water levels and steam pressures.

5. Every rating forming part of an engine room watch shall be familiar with his watchkeeping duties in the machinery spaces on the ship on which he is to serve. In particular, with respect to that ship the rating shall have:

a) knowledge of the use of appropriate internal communication systems;

b) Knowledge of escape routes from machinery spaces;

c) knowledge of engine room alarm systems and ability to distinguish between the various alarms with special reference to fire extinguishing gas alarms;

d) familiarity with the location and use of fire fighting-equipment in the machinery spaces.

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

CHAPTER IV

RADIO DEPARTMENT

RADIO WATCHKEEPING AND MAINTENANCE

Explanatory note:

Mandatory provisions relating to radio watchkeeping are set forth in the Radio Regulations, and the safety radio watchkeeping and maintenance provisions are set forth in the International Convention for the Safety of Life at Sea

and in the Radio Regulations, as these two sets of Regulations may be amended and are in force. Attention is also directed to the relevant resolutions adopted by the International Conference on Training and Certification of Seafarers, 1978.

Regulation IV/1.

Mandatory Minimum Requirements for Certification of Radio Officers

1. Every radio officer in charge of, or performing, radio duties in a ship shall hold an appropriate certificate or certificates issued or recognized by the Administration under the provisions of the Radio Regulations, and have adequate qualifying service.

2. In addition, a radio officer shall:

a) be not less than 18 years of age;

b) satisfy the Administration as to medical fitness, particularly regarding eyesight, hearing and speech;

c) meet the requirements of the Appendix to this Regulation.

3 Every candidate for a certificate shall be required to pass an examination or examinations to the satisfaction of the Administration concerned.

4. The level of knowledge required for certification shall be sufficient for the radio officer to carry out his radio duties safely and efficiently. In determining the appropriate level of knowledge and the training necessary to achieve that knowledge and practical ability, the Administration shall take into account the requirements of the Radio Regulations and the Appendix to this Regulation. Administrations shall also take into account the relevant resolutions adopted by the International Conference on Training and Certification of Seafarers, 1978, and relevant IMCO recommendations.

APPENDIX TO REGULATION IV/1.

Minimum additional knowledge and training requirements for radio officers

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

a) the provision of radio services in emergencies, including:

(i) abandon ship;

(ii) fire aboard ship;

(iii) partial or full breakdown of the radio station;

b) the operation of lifeboats, liferafts, buoyant apparatus and their equipment, with special reference to portable and fixed lifeboat radio apparatus and emergency position-indicating radio beacons;

c) survival at sea;

d) first aid;

e) fire prevention and fire-fighting with particular reference to the radio installation;

f) preventive measures for the safety of ship and personnel in connexion with hazards related to radio equipment, including electrical, radiation, chemical and mechanical hazards;

g) the use of the IMCO Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR) with particular reference to radiocommunications;

h) ship position-reporting systems and procedures;

i) the use of the International Code of Signals and the IMCO Standard Marine Navigational Vocabulary;

j) radio medical systems and procedures.

Regulation IV/2.

Mandatory Minimum Requirements to Ensure the Continued Proficiency and Updating of Knowledge for Radio Officers.

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

a) medical fitness, particularly regarding eyesight, hearing and speech, at regular intervals not exceeding five years; and

b) professional competence:

(i) by approved radiocommunications service as a radio officer with no single interruption of service exceeding five years;

(ii) following such interruption, by passing an approved test or successfully completing an approved training course or courses at sea or ashore, which shall include elements that are of direct relevance to the safety of life at sea and modern radiocommunication equipment and may also include radionavigation equipment.

2. When new modes, equipment or practices are being introduced aboard ships entitled to fly its flag, the Administration may require radio officers to pass an approved test or successfully complete an appropriate training course or courses, at sea or ashore, with particular reference to safety duties.

3. Every radio officer shall, to continue to qualify for sea-going service on board particular types of ships for which special training requirements have been internationally agreed upon, successfully complete approved relevant training or examinations which shall take into account relevant international regulations and recommendations.

4. The Administration shall ensure that the texts of recent changes in international regulations relating to radiocommunications and relevant to the safety of life at sea, are available to ships under its jurisdiction.

5. Administrations are encouraged, in consultation with those concerned, to formulate or promote the formulation of a structure of

refresher and updating courses, either voluntary or mandatory, as appropriate, at sea or ashore, for radio officers who are serving at sea, and especially for re-entrants to sea-going service. The course or courses shall include elements that are of direct relevance to radio duties and include changes in marine radiocommunication technology and relevant international regulations and recommendations* concerning the safety of life at sea.

Regulation IV/3.

Mandatory Minimum Requirements for Certification of Radiotelephone Operators.

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

APPENDIX TO REGULATION IV/3.

Minimum additional knowledge and training requirements for radiotelephone operators.

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

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

CHAPTER V

SPECIAL REQUIREMENTS FOR TANKERS

Regulation V/1.

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

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

Regulation V/2.

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

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

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

Regulation V/3.

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

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

a) an appropriate period of supervised shipboard service in order to acquire adequate knowledge of safe operational practices; or

b) an approved liquefied gas tanker familiarization course which includes basic safety and pollution prevention precautions and procedures, layouts of different types of liquefied gas tankers, types of cargo, their hazards and their handling equipment, general operational sequence and liquefied gas tanker terminology.

2. Masters, chief engineer officers, chief mates, second engineer officers and, if other than the foregoing, any person with the immediate responsibility for loading, discharging and care in transit or handling of cargo, in addition to the provisions of paragraph 1, shall have:

a) relevant experience appropriate to their duties on liquefied gas tankers; and

b) completed a specialized training programme appropriate to their duties including liquefied gas tanker safety, fire safety measures and systems, pollution prevention and control, operational practice and obligations under applicable laws and regulations.

3. Within two years after the entry into force of the Convention for a Party, a seafarer may be considered to have met the requirements of paragraph (2)(b) if he has served in a relevant capacity on board liquefied gas tankers for a period of not less than one year within the preceding five years.

CHAPTER VI

PROFICIENCY IN SURVIVAL CRAFT

Regulation VI/1.

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

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

- a) be not less than 17 1/2 years of age;
- b) satisfy the Administration as to medical fitness;
- c) have approved sea-going service of not less than 12 months or have attended an approved training course and have approved sea-going service of not less than nine months;

d) satisfy the Administration by examination or by continuous assessment during an approved training course that he possesses knowledge of the contents of the Appendix to this Regulation;

e) demonstrate to the satisfaction of the Administration by examination or by continuous assessment during an approved training course that he possesses the ability to:

(i) don a life-jacket correctly; safely jump from a height into the water; board a survival craft from the water while wearing a life-jacket;

(ii) right an inverted liferaft while wearing a life-jacket;

(iii) interpret the markings on survival craft with respect to the number of persons they are permitted to carry;

(iv) make the correct commands required for launching and boarding the survival craft, clearing the ship and handling and disembarking from the survival craft;

(v) prepare and launch survival craft safely into the water and clear the ship's side quickly;

(vi) deal with injured persons both during and after abandonment;

(vii) row and steer, erect a mast, set the sails, manage a boat under sail and steer a boat by compass;

(viii) use signalling equipment, including pyrotechnics;

(ix) use portable radio equipment for survival craft.

APPENDIX TO REGULATION VI/1.

Minimum knowledge required for the issue of certificates of proficiency in survival craft.

1. Types of emergency situations which may occur, such as collisions, fire, foundering.

2. Principles of survival including:

- a) value of training and drills;
- b) need to be ready for any emergency;
- c) actions to be taken when called to survival craft stations;
- d) actions to be taken when required to abandon ship;
- e) actions to be taken when in the water;
- f) actions to be taken when aboard a survival craft;
- g) main dangers to survivors.

3. Special duties assigned to each crew member as indicated in the muster list, including the differences between the signals calling all crew to survival craft and to fire stations.

4. Types of life-saving appliances normally carried on board ships.

5. Construction and outfit of survival craft and individual items of their equipment.

6. Particular characteristics and facilities of survival craft.

7. Various types of devices used for launching survival craft.

8. Methods of launching survival craft into a rough sea.

9. Action to be taken after leaving the ship.

10. Handling survival craft in rough weather.

11. Use of painter, sea anchor and all other equipment.

12. Apportionment of food and water in survival craft.

13. Methods of helicopter rescue.

14. Use of the first aid kit and resuscitation techniques.

15. Radio devices carried in survival craft, including emergency position indicating radio beacons.

16. Effects of hypothermia and its prevention; use of protective covers and protective garments.

17. Methods of starting and operating a survival craft engine and its accessories together with the use of fire extinguisher provided.

18. Use of emergency boats and motor lifeboats for marshalling liferafts and rescue of survivors and persons in the sea.

19. Beaching a survival craft.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ, ΕΚΔΟΣΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΦΥΛΑΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ, 1978

ΤΑ ΜΕΡΗ ΑΥΤΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Επειδή επιθυμούν να προάγουν την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και της περιουσίας στη θάλασσα καθώς και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος με την καθιέρωση, ύστερα από κοινή συμφωνία, διεθνών πρότυπων εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών,

επειδή θεωρούν ότι ο σκοπός αυτός μπορεί να επιτευχθεί κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο με τη σύναψη Διεθνούς Σύμβασης «για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών.

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ τα παρακάτω:

Άρθρο I.

Γενικές υποχρεώσεις από τη Σύμβαση.

1. Τα Μέρη αναλαμβάνουν να θέσουν σε εφαρμογή, τις διατάξεις της Σύμβασης και του Παραρτήματός της, που θα αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της Σύμβασης. Όποιαδήποτε αναφορά στη Σύμβαση αποτελεί ταυτόχρονα αναφορά στο παράρτημα.

2. Τα Μέρη αναλαμβάνουν να εκδώσουν όλους τους νόμους, διατάγματα, εγκύκλιους και κανονισμούς και να λάβουν όλα τα λοιπά μέτρα, που θα ήταν αναγκαία, για να προσδώσουν στη Σύμβαση πλήρη ισχύ, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι από πλευράς ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής και της περιουσίας στη θάλασσα καθώς και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, οι ναυτικοί στα πλοία έχουν τα κατάλληλα προσόντα και είναι ικανοί για την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

Άρθρο II.

Όρισμοί.

Για το σκοπό της Σύμβασης, εκτός αν ρητά προβλέπεται διαφορετικά:

α) «Μέρος» σημαίνει το Κράτος για το οποίο η Σύμβαση έχει τεθεί σε εφαρμογή.

β) «Διοίκηση» σημαίνει την Κυβέρνηση του Μέρους του οποίου τη σημαία έχει δικαίωμα να φέρει το πλοίο.

γ) «Πιστοποιητικό» σημαίνει έγγραφο σε ισχύ με οποιοδήποτε όνομα είναι αυτό γνωστό, έχε εκδοθεί από τη Διοίκηση ή κατ' έξουσιοδότηση αυτής ή έχει αναγνωρισθεί από τη Διοίκηση, με το οποίο παρέχεται το δικαίωμα στον κάτοχό του να υπηρετεί όπως αναφέρεται στο έγγραφο αυτό ή καθορίζεται από τους εθνικούς κανονισμούς.

δ) «Κάτοχος πιστοποιητικού» σημαίνει τον εφοδιασμένο κανονικά με πιστοποιητικό.

ε) «Όργανισμός» σημαίνει τον Διακυβερνητικό Ναυτιλιακό Συμβουλευτικό Όργανισμό (IMCO).

στ) «Γενικός Γραμματέας» σημαίνει τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού.

ζ) «Θαλασσοπλοούν πλοίο» σημαίνει κάθε πλοίο εκτός εκείνων που απασχολούνται αποκλειστικά σε εσωτερικά ύδατα ή μέσα ή πλησίον προστασισμένων υδάτων ή περιοχών όπου εφαρμόζονται κανονισμοί λιμένος.

η) «Άλιευτικό σκάφος» σημαίνει σκάφος χρησιμοποιούμενο για την αλιεία ισχύων, φαλαινών, φωκών ή άλλων ζώντων οργανισμών της θάλασσας.

ι) «Κανονισμοί Ραδιοεπικοινωνιών» σημαίνει τους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών τους προσαρτημένους ή τους θεωρούμενους ως προσαρτημένους στην πιο πρόσφατη Διεθνή Σύμβαση Τηλεπικοινωνιών που ισχύει κάθε φορά.

Άρθρο III.

Εφαρμογή.

Η Σύμβαση θα εφαρμόζεται σε ναυτικούς που υπηρετούν σε θαλασσοπλοούντα πλοία εξουσιοδοτημένα να φέρουν τη σημαία ενός Μέρους, με εξαίρεση αυτών που υπηρετούν σε:

α) Πολεμικά πλοία, βοηθητικά του πολεμικού ναυτικού ή άλλα πλοία που την κυριότητα ή διαχείριση έχει το Κράτος και τα οποία απασχολούνται μόνο σε Κυβερνητική μη εμπορική Υπηρεσία. Πάντως, χωρίς να παραβιάζονται οι επιχειρήσεις ή επιχειρησιακές ικανότητες των πλοίων των οποίων την κυριότητα ή διαχείριση έχει το Κράτος, κάθε Μέρος θα εξασφαλίζει με την λήψη των κατάλληλων μέτρων ότι τα πρόσωπα που υπηρετούν σε τέτοια πλοία ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της Σύμβασης, σε ότι αυτό είναι εύλογο και εφικτό.

β) Άλιευτικών σκαφών.

γ) Θαλαμηγών αναφυχής που δεν απασχολούνται σε εμπορικές επιχειρήσεις ή

δ) Ξύλινα πλοία πρωτόγονης ναυπηγήσεως.

Άρθρο IV.

Ανακοίνωση πληροφοριών.

1. Τα Μέρη θα ανακοινώνουν, όσο το δυνατό ταχύτερα, στον Γενικό Γραμματέα:

α) Τα κείμενα των εκδιδόμενων νόμων, διαταγμάτων, εγκυκλίων και κανονισμών τα οποία ανάγονται σε θέματα που περιλαμβάνονται στη Σύμβαση.

β) Πλήρεις λεπτομέρειες, όπου συντρέχει λόγος, για το περιεχόμενο και τη διάρκεια των προγραμμάτων σπουδών, καθώς επίσης και των εθνικών απαιτήσεων για τις εξετάσεις και τις λοιπές προϋποθέσεις για κάθε πιστοποιητικό εκδιδόμενο σύμφωνα προς τη Σύμβαση.

γ) Έπαρκη αριθμό υποδειγμάτων πιστοποιητικών που εκδίδονται σύμφωνα προς τη Σύμβαση.

2. Ο Γενικός Γραμματέας θα ενημερώνει όλα τα Μέρη για τη λήψη οποιασδήποτε ανακοινώσεως σύμφωνα με την παρ. (1) (α) και θα παρέχει στα Μέρη κατόπιν αίτησής τους οποιαδήποτε πληροφορία που έχει κοινοποιηθεί σ' αυτόν σύμφωνα με τις παρ. (1) (β) και (γ), προς εξυπηρέτηση μεταξύ των άλλων και των σκοπών των άρθρων IX και X.

Άρθρο V.

Λοιπές Διεθνείς Συνθήκες και Έρμηνεία.

1. Όλες οι προγενέστερες συνθήκες, Διευθετήσεις και Συμβάσεις, που ισχύουν μεταξύ των Μερών, αναφερόμενες σε πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών για ναυτικούς, θα εξακολουθήσουν κατά την διάρκεια της ισχύος τους να έχουν πλήρη ισχύ όσον αφορά:

α) ναυτικούς για τους οποίους δεν εφαρμόζεται η Σύμβαση αυτή.

β) Ναυτικούς για τους οποίους εφαρμόζεται η Σύμβαση αυτή για ζητήματα που δεν προβλέπονται ρητά απ' αυτή.

2. Στην περίπτωση πάντως που τέτοιες Διεθνείς συνθήκες, συμβάσεις ή διευθετήσεις αντίκεινται προς τις διατάξεις της παρούσης Σύμβασης, τα Μέρη οφείλουν να αναθεωρήσουν τις δεσμεύσεις τους από τις Διεθνείς αυτές συνθήκες, συμβάσεις και διευθετήσεις, προς το σκοπό να εξασφαλισθεί ότι δεν υπάρχει αντίθεση μεταξύ των δεσμεύσεων αυτών και των υποχρεώσεων τους που απορρέουν από τη Σύμβαση.

3. Κάθε θέμα που δεν ρυθμίζεται ρητά από τη Σύμβαση εξακολουθεί να υπόκειται στην νομοθεσία των Μερών.

4. Καμία διάταξη της Σύμβασης δεν θα πρέπει να επηρεάσει δυσμενώς την κωδικοποίηση και ανάπτυξη του δικαίου της θάλασσας, από τη διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, ή οποία συγκλήθηκε ύστερα από την Απόφαση 2750C(XXV) της Γενικής Συνέλευσης των Ηνωμένων Εθνών, ούτε τις παρούσες ή μελλοντικές απαιτήσεις και νομικές απόψεις οποιουδήποτε Κράτους σε σχέση προς το δίκαιο της θάλασσας και τη φύση και έκταση της δικαιοδοσίας του παράκτιου Κράτους και του Κράτους της σημαίας του πλοίου.

Άρθρο VI.

Πιστοποιητικά.

1. Πιστοποιητικά για πλοίαρχους, αξιωματικούς ή κατώτερο προσωπικό πρέπει να εκδίδονται στους υποψήφιους οι οποίοι κατά

τὴν κρίσιν τῆς Διοικήσεως ἀνταποκρίνονται στὶς ἀπαιτήσεις ὅσον ἀφορᾷ στὴν ὑπηρεσία, ἡλικία, ὑγειονομικὴ καταλληλότητα, ἐκπαίδευση, προσόντα καὶ ἐξετάσεις, σύμφωνα μὲ τὶς ἀντίστοιχες διατάξεις τοῦ Παραρτήματος τῆς Σύμβασης.

2. Πιστοποιητικὰ γιὰ πλοίαρχους καὶ ἀξιωματικούς, πού ἐκδίδονται σύμφωνα μὲ τὸ ἄρθρο αὐτὸ θὰ θεωροῦνται ἀπὸ τὴ Διοίκηση πού τὰ ἐκδίδει κατὰ τὸν τύπο πού ὀρίζεται στὸν Κανονισμό (1/2) τοῦ Παραρτήματος. Ἄν ἡ χρησιμοποιούμενη γλῶσσα δὲν εἶναι ἡ ἀγγλική, ἡ θεώρηση θὰ περιλαμβάνει καὶ μετάφραση στὴν Ἀγγλική.

Ἄρθρο VII.

Μεταβατικὲς Διατάξεις.

1. Πιστοποιητικὸ ἱκανότητας ἡ ὅμοιο γιὰ ἐκτέλεση ὑπηρεσίας σὲ εἰδικότητα γιὰ τὴν ὁποία ἡ Σύμβαση ἀπαιτεῖ πιστοποιητικὸ καὶ τὸ ὁποῖο ἐκδόθηκε σύμφωνα πρὸς τοὺς νόμους κάποιου Μέρους, ἡ τοὺς κανονισμοὺς Ραδιοεπικοινωνιῶν πρὶν ἀκόμη τεθεῖ σὲ ἰσχύ ἡ Σύμβαση γιὰ τὸ Μέρος, αὐτὸ θὰ ἀναγνωρίζεται ὅτι ἰσχύει γιὰ ἐκτέλεση ὑπηρεσίας καὶ μετὰ τὴ θέση σὲ ἰσχύ τῆς Σύμβασης γιὰ τὸ Μέρος πού γίνεται λόγος.

2. Μετὰ τὴν θέση σὲ ἰσχύ τῆς Σύμβασης γιὰ ἓνα Μέρος, ἡ Διοίκησή του μπορεῖ νὰ ἐξακολουθήσει νὰ ἐκδίδει πιστοποιητικὰ ἱκανότητας σύμφωνα μὲ τὰ μέχρι τότε ἰσχύοντα, γιὰ περίοδο πού δὲν θὰ ὑπερβαίνει τὰ πέντε ἔτη. Τέτοια πιστοποιητικὰ θὰ ἀναγνωρίζονται ὅτι εἶναι σὲ ἰσχύ γιὰ τὸ σκοπὸ τῆς Σύμβασης. Κατὰ τὴ διάρκεια τῆς μεταβατικῆς αὐτῆς περιόδου, τέτοια πιστοποιητικὰ θὰ ἐκδίδονται μόνο σὲ ναυτικούς πού, πρὶν ἀκόμη τεθεῖ σὲ ἰσχύ ἡ Σύμβαση γιὰ τὸ Μέρος αὐτὸ ἔχουν ἀρχίσει τὴν θαλάσσια ὑπηρεσία τους, στὸ συγκεκριμένο κλάδο προσωπικοῦ τοῦ πλοίου στὸν ὁποῖο ἀφοροῦν τὰ πιστοποιητικὰ αὐτά. Ἡ Διοίκηση θὰ ἐξασφαλίζει ὅτι ὅλοι οἱ λοιποὶ ὑποψήφιοι πρὸς ἀποκτῆση πιστοποιητικῶν, θὰ ἐξετάζονται καὶ θὰ ἐφοδιαζονται μὲ πιστοποιητικὰ σύμφωνα μὲ τὴ Σύμβαση.

3. Κάθε Μέρος μπορεῖ μέσα σὲ δύο ἔτη ἀπὸ τὴ θέση σὲ ἰσχύ τῆς Σύμβασης γιὰ τὸ Μέρος αὐτό, νὰ χορηγῇ πιστοποιητικὰ γιὰ ἐκτέλεση ὑπηρεσίας σὲ ναυτικούς, πού δὲν κατέχουν κατάλληλο πιστοποιητικὸ πού νὰ ἔχει ἐκδοθεῖ σύμφωνα μὲ τὴ Σύμβαση ἢ πιστοποιητικὸ ἱκανότητας πού νὰ ἔχει ἐκδοθεῖ σύμφωνα μὲ τοὺς νόμους τοῦ Μέρους πρὶν ἀκόμη τεθεῖ σὲ ἰσχύ ἡ Σύμβαση γι' αὐτό, ἐφόσον:

α) Ἐχουν τριετὴ τουλάχιστο θαλάσσια ὑπηρεσία, κατὰ τὰ τελευταία ἑπτὰ ἔτη πρὶν τὴ θέση σὲ ἰσχύ τῆς Σύμβασης γιὰ τὸ Μέρος αὐτό μὲ τὴν εἰδικότητα γιὰ τὴν ὁποία ζητοῦν τὴ χορήγηση πιστοποιητικῶν γιὰ ἐκτέλεση ὑπηρεσίας.

β) Προσκομίζουν ἀποδεικτικὰ στοιχεῖα ὅτι ἔχουν ἐκτελέσει τὴν ὑπηρεσία αὐτὴ ἱκανοποιητικὰ.

γ) Κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Διοικήσεως εἶναι ὑγειονομικὰ κατάλληλοι ἐκτὸς τῶν ἄλλων καὶ ἀπὸ ἀποψη δραστικῆς καὶ ἀκοῆς, λαμβάνοντας ὑπόψη τὴν ἡλικία τους κατὰ τὸ χρονο τῆς αἰτήσεως.

Γιὰ τὸ σκοπο τῆς Σύμβασης, πιστοποιητικὸ γιὰ ἐκτέλεση ὑπηρεσίας πού ἔχει ἐκδοθεῖ σύμφωνα μὲ τὴν παράγραφο αὐτὴ θὰ θεωρεῖται ἰσοδύναμο πρὸς πιστοποιητικὸ πού ἔχει ἐκδοθεῖ σύμφωνα μὲ τὴ Σύμβαση.

Ἄρθρο VIII.

Ἐξαιρέσεις.

1. Σὲ περιστάσεις ἐξαιρετικῆς ἀνάγκης οἱ Διοικήσεις, ἂν κατὰ τὴν κρίσιν τους δὲν προξενεῖται κίνδυνος σὲ πρόσωπα, περιουσία ἢ τὸ περιβάλλον, μποροῦν νὰ χορηγῶν κατ' ἐξαίρεση ἄδεια πού νὰ ἐπιτρέπει σὲ συγκεκριμένον ναυτικὸ νὰ ὑπηρετήσῃ σὲ συγκεκριμένον πλοῖο, γιὰ ὀρισμένη χρονικὴ περίοδο πού δὲν θὰ ὑπερβαίνει τοὺς ἑξὶ μῆνες, μὲ εἰδικότητα ἐκτὸς ἀπὸ ἐκείνη τοῦ ἀξιωματικοῦ Ἀσυρμάτου ἢ χειριστοῦ ραδιοτηλεφώνου, (ἐκτὸς ἂν αὐτὸ προβλέπεται ἀπὸ τοὺς οἰκείους κανονισμοὺς Ραδιοεπικοινωνιῶν) γιὰ τὴν ὁποία δὲν κατέχει τὸ κατάλληλο πιστοποιητικὸ, μὲ τὴν προϋπόθεση ὅτι, τὸ πρόσωπο στὸ ὁποῖο χορηγεῖται ἡ κατ' ἐξαίρεση ἄδεια, θὰ ἔχει ἀρκετὰ κατάλληλα προσόντα πρὸς κάλυψη τῆς κενῆς θέσης κατὰ τρόπο ἀσφαλῆ, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Διοικήσεως. Πάντως κατ' ἐξαίρεση ἁδείας ναυτολόγησιν δὲ θὰ χορηγοῦνται σὲ πλοίαρχο ἢ πρῶτο μηχανικὸ ἐκτὸς περιστάσεων ἀνώτερης βίας, ἀλλὰ καὶ τότε μόνο γιὰ τὴν ἐλάχιστη δυνατὴ χρονικὴ περίοδο.

2. Κάθε κατ' ἐξαίρεση ἄδεια ναυτολόγησιν παρεχόμενη γιὰ κάποια θέση, θὰ χορηγεῖται μόνο σὲ πρόσωπο τὸ ὁποῖο κατέχει τὸ ἀπαιτούμενο πιστοποιητικὸ πρὸς πλήρωση τῆς ἀμέσως κατώτερης θέσης.

Ἄν γιὰ τὴν πλήρωση τῆς κατώτερης θέσης δὲν ἀπαιτεῖται ἀπὸ τὴ Σύμβαση πιστοποιητικὸ, ἡ κατ' ἐξαίρεση ἄδεια μπορεῖ νὰ χορηγηθεῖ σὲ πρόσωπο τοῦ ὁποίου τὰ προσόντα καὶ ἡ ἐμπειρία εἶναι, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Διοικήσεως, σαφῶς ἰσοδύναμα μὲ τὶς ἀπαιτήσεις γιὰ τὴν κάλυψη τῆς θέσης μὲ τὴν προϋπόθεση ὅτι, ἂν τὸ πρόσωπο αὐτὸ δὲν κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικὸ, θὰ ὑποχρεοῦται νὰ ὑποβληθεῖ σὲ ἐξέταση, θεωρούμενη ἀπὸ τὴ διοίκηση, ὅτι ἀποδεικνύει ὅτι τέτοια ἄδεια κατ' ἐξαίρεση, μπορεῖ νὰ χορηγηθεῖ χωρὶς κίνδυνο.

Ἐπιπλέον ἡ Διοίκηση θὰ ἐξασφαλίζει ὅτι ἡ θέση γιὰ τὴν ὁποία πρόκειται, θὰ πληρωθεῖ ἀπὸ κάτοχο κατάλληλου πιστοποιητικῶν τὸ ταχύτερο δυνατό.

3. Τὰ Μέρη, μετὰ τὴν 1η Ἰανουαρίου κάθε ἔτους, θὰ ἀποστέλλουν τὸ ταχύτερο δυνατό ἔκθεσιν στὸν Γενικὸ Γραμματέα πού θὰ περιέχει πληροφορίες γιὰ τὸ συνολικὸ ἀριθμὸ τῶν κατ' ἐξαίρεση ἁδείων οἱ ὁποῖες ἐκδόθηκαν κατὰ τὴν διάρκεια τοῦ ἔτους σὲ θαλασσοπλοῦντα πλοία γιὰ κάθε εἰδικότητα, γιὰ τὴν ὁποία ἀπαιτοῦνται πιστοποιητικὰ, καθὼς καὶ πληροφορίες γιὰ τοὺς ἀριθμοὺς τῶν πλοίων αὐτῶν, ὁλικῆς χωρητικότητος ἄνω καὶ κάτω τῶν 1.600 κόρων ἀντίστοιχα.

Ἄρθρο IX.

Ἰσοδύναμες ρυθμίσεις.

1. Ἡ Σύμβαση δὲν θὰ ἐμποδίζει τὴ Διοίκηση νὰ διατηρεῖ ἢ υλοθετεῖ ἄλλες ρυθμίσεις θεωρητικῆς καὶ ἐφαρμοσμένης ἐκπαίδευσης, συμπεριλαμβανόμενων ἐκείνων πού περιλαμβάνουν θαλάσσια ὑπηρεσία καὶ ὀργάνωση ἐπὶ πλοίου, εἰδικὰ προσαρμοσμένη στὶς τεχνολογικὲς ἐξελίξεις καὶ σὲ εἰδικούς τύπους πλοίων καὶ ἀπασχόλησης, μὲ τὴν προϋπόθεση ὅτι τὸ ἐπίπεδο τῆς θαλάσσιας ὑπηρεσίας, τῶν γνώσεων καὶ τῆς ἱκανότητος, ὅσον ἀφορᾷ τὸ ναυτιλιακὸ καὶ τεχνικὸ χειρισμὸ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου, παρέχει βαθμὸ ἀσφάλειας στὴ θάλασσα καὶ ἔχει ἀποτρεπτικὸ ἀποτέλεσμα ὅσον ἀφορᾷ τὴ ρύπανση, τουλάχιστο ἰσοδύναμο πρὸς τὶς ἀπαιτήσεις τῆς Σύμβασης.

2. Λεπτομέρειες γιὰ τέτοιες ρυθμίσεις θὰ ἀνακοινώνονται τὸ ταχύτερο δυνατό στὸν Γενικὸ Γραμματέα, ὁ ὁποῖος θὰ τὶς κοινοποιεῖ σὲ ὅλα τὰ Μέρη.

Ἄρθρο X.

Ἐλεγχος.

1. Τὰ πλοία, ἐκτὸς ἐκείνων πού ἐξαιροῦνται μὲ τὸ ἄρθρο III, κατὰ τὴ διάρκεια παραμονῆς τους σὲ λιμάνι κάποιου Μέρους, ὑπόκεινται σὲ ἐλεγχὸ ἀρμόδια ἐξουσιοδοτημένους ἀπὸ τὸ Μέρος αὐτό Ἀξιωματικούς, πρὸς διαπίστωση ὅτι ὅλοι οἱ ὑπηρετούντες σὲ πλοία ναυτικοὶ πού κατὰ τὶς διατάξεις τῆς Σύμβασης πρέπει νὰ εἶναι κάτοχοι πιστοποιητικῶν, εἶναι πράγματι ἐφωδιασμένοι μὲ τέτοια πιστοποιητικὰ ἢ μὲ κατάλληλες κατ' ἐξαίρεση χορηγούμενες ἁδείες.

Τέτοια πιστοποιητικὰ θὰ γίνονται δεκτὰ ἐκτὸς ἂν ὑπάρχουν βάσιμοι λόγοι ὅτι κάποιον πιστοποιητικὸ ἔχει ἀποκτηθεῖ ὁλοκῶς ἢ ὅτι ὁ κάτοχος τοῦ δὲν εἶναι τὸ πρόσωπο σὲ ὁποῖο ἀρχικὰ εἶχε χορηγηθεῖ.

2. Σὲ περίπτωσιν πού διαπιστωθῶν ἐλλείψεις σύμφωνα μὲ τὴν παρ. (1) ἢ τὶς διαδικασίες τὶς καθοριζόμενες στὸν κανονισμό (1/4) «Διαδικασίες Ἐλέγχου» αὐτὸς πού ἐνεργεῖ τὸν ἐλεγχὸ ἀξιωματικὸς θὰ εἰδοποιεῖ ἀμέσως, ἑγγράφως, τὸν πλοίαρχο τοῦ πλοίου καὶ τὸν Πρόξενον ἢ, σὲ περίπτωσιν ἀπουσίας του, τὸν πλησιέστερο διπλωματικὸ ἀντιπρόσωπο ἢ τὴ ναυτιλιακὴ Ἀρχὴ τοῦ Κράτους, τὴ σημαία πού διακαίεται νὰ φέρι τὸ πλοῖο, ὥστε νὰ καταστεί δυνατὴ ἡ λήψη τῶν κατάλληλων μέτρων. Τέτοια εἰδοποίηση θὰ προσδιορίζει μὲ λεπτομέρεια τὶς διαπιστωθεῖσες ἐλλείψεις καὶ τοὺς λόγους γιὰ τοὺς ὁποίους τὸ Μέρος ἔκρινε ὅτι οἱ ἐλλείψεις αὐτὲς συνιστοῦν κίνδυνο γιὰ πρόσωπα, περιουσία ἢ τὸ περιβάλλον.

3. Κατὰ τὴ διενέργεια τοῦ ἐλέγχου σύμφωνα μὲ τὴν παρ. (1) ἂν, λαμβανόμενων ὑπόψιν τοῦ μεγέθους καὶ τοῦ τύπου τοῦ πλοίου καὶ τοῦ μήκους καὶ τῆς φύσης τοῦ πλοῦ, οἱ ἐλλείψεις οἱ ὁποῖες ἀναφέρονται στὴν παρ. (3) τοῦ Κανονισμοῦ (1/4), δὲν ἀποκατασταθῶν καὶ κρίνεται ὅτι τὸ γεγονός αὐτὸ ἐγκυμονεῖ κίνδυνο γιὰ πρόσωπα, περιουσία ἢ τὸ περιβάλλον, τὸ Μέρος τὸ ὁποῖο ἐνεργεῖ τὸν ἐλεγχὸ θὰ λαμβάνει μέτρα πού θὰ ἐξασφαλίζουν ὅτι τὸ πλοῖο δὲ θὰ ἀποκλείσῃ, μέχρις ὅτου

καλυφθούν οι έλλειψεις αυτές σε βαθμό που να αποκλείουν τον χίνδυνο. Τα γεγονότα τα οποία έχουν σχέση προς τα ληφθέντα μέτρα, θα γνωστοποιούνται χωρίς καθυστέρηση στον Γενικό Γραμματέα.

4. Όταν ενεργείται έλεγχος σύμφωνα με το άρθρο αυτός πρέπει να καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια προς αποφυγή αδικαιολόγητης κράτησης ή καθυστέρησης του πλοίου. Αν πλοίο κρατηθεί ή καθυστερήσει αδικαιολόγητα, δικαιούται αποζημίωση για κάθε προκαλούμενη άπωλεια ή ζημία από αυτή την αίτια.

5. Το άρθρο αυτό θα πρέπει να εφαρμόζεται κατά τρόπο που να εξασφαλίζει, ότι, τα πλοία που δικαιούνται να φέρουν την σημαία ενός μη Μέρους δε θα τυγχάνουν ευνούκωτερης μεταχείρισης, από εκείνη της όποιας τυγχάνουν τα πλοία τα οποία δικαιούνται να φέρουν τη σημαία ενός Μέρους.

Άρθρο XI.

Προαγωγή της Τεχνικής Συνεργασίας.

1. Τα Μέρη της Σύμβασης όφειλουν να προαγάγουν σε συνεννόηση και με τη βοήθεια του Όργανισμού, την ένταξη των Μερών εκείνων τα οποία ζητούν τεχνική βοήθεια, για:

- α) εκπαίδευση διοικητικού και τεχνικού προσωπικού
- β) δημιουργία ιδρυμάτων και εκπαίδευση ναυτικών
- γ) προμήθεια εξοπλισμού και μέσων για εκπαιδευτικά ιδρύματα
- δ) ανάπτυξη κατάλληλων εκπαιδευτικών προγραμμάτων, συμπεριλαμβανομένης της πρακτικής εκπαίδευσης σε θαλασσοπλοούντα πλοία, και

ε) προώθηση άλλων μέτρων και ρυθμίσεων προς βελτίωση των προσόντων των ναυτικών, κατά προτίμηση επί εθνικής, υποπεριφερειακής ή περιφερειακής βάσης, προς το σκοπό προαγωγής των επιδιώξεων και των σκοπών της Συμβάσεως, λαμβάνοντας υπόψη τις ειδικές επί του προκειμένου ανάγκες των αναπτυσσόμενων Χωρών.

2. Όργανισμός θα επιδιώξει κατάλληλα την εκδήλωση των ανωτέρω προσπάθειών σε συνεννόηση ή συνεργασία μαζί με άλλους Διευθυνείς Όργανισμούς και ιδιαίτερα με τη Διεθνή Όργάνωση Έργασίας.

Άρθρο XII.

Τροποποιήσεις.

1. Η Σύμβαση μπορεί να τροποποιηθεί με μία από τις κατωτέρω διαδικασίες:

α) Τροποποιήσεις ύστερα από μελέτη από τον Όργανισμό:

(i) κάθε τροποποίηση προτεινόμενη από οποιοδήποτε Μέρος θα υποβάλλεται στον Γενικό Γραμματέα που στη συνέχεια θα την κοινοποιεί σε όλα τα Μέλη του Όργανισμού, τα Μέρη και τον Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Έργασίας, τουλάχιστο έξι μήνες προ της εξέτασής της.

(ii) κάθε τροποποίηση προτεινόμενη και κοινοποιούμενη όπως ανωτέρω θα παραπέμπεται στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του Όργανισμού προς μελέτη.

(iii) Τα μέρη, ανεξάρτητα του αν είναι Μέλη του Όργανισμού, δικαιούνται να συμμετάσχουν στις εργασίες της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας για εξέταση και υιοθέτηση τροποποιήσεων.

(iv) Οι τροποποιήσεις θα υιοθετούνται με πλειοψηφία των δύο τρίτων των παρευρισκόμενων και ψηφίζοντων Μερών στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας εύρυθρης σύνθεσης κατά την υποπαραγράφο (α) (iii) (στο έξης αποκαλούμενη «εύρυθρης σύνθεσης» Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας») με τον όρο ότι τουλάχιστο το ένα τρίτο των Μερών θα παρίσταται κατά το χρόνο της ψηφοφορίας.

(v) Τροποποιήσεις υιοθετηθείσες με αυτό τον τρόπο θα κοινοποιούνται από τον Γενικό Γραμματέα σε όλα τα Μέρη για αποδοχή.

(vi) Τροποποίηση κάποιου άρθρου θα θεωρείται ότι έγινε αποδεκτή κατά την ημερομηνία κατά την οποία γίνεται αποδεκτή από τα δύο τρίτα των Μερών.

(vii) Τροποποίηση του Παραρτήματος θα θεωρείται ότι έχει γίνει αποδεκτή:

1. Μόλις συμπληρωθούν δύο έτη από την ημερομηνία κατά την οποία έχει κοινοποιηθεί στα Μέρη προς αποδοχή, ή

2. Μόλις έχει συμπληρωθεί χρονική περίοδος, ή οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη από ένα έτος, αν έτσι έχει αποφασισθεί κατά το χρόνο της υιοθέτησής της από την πλειοψηφία των δύο τρίτων των

μελών που παρευρέθηκαν και ψήφισαν στην εύρυθρης σύνθεσης Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας. Πάντως, οι τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι δεν έγιναν αποδεκτές, αν μέσα στην καθορισθείσα χρονική περίοδο Μέρη άνω του ενός τρίτου ή Μέρη που οι έμποροι των στόλοι αντιπροσωπεύουν συνολικά τουλάχιστο τα πενήντα εκατοστά της όλικης χωρητικότητας της παγκόσμιας ναυτιλίας από πλοία άνω των 100 κοχ, γνωστοποιήσουν στο Γενικό Γραμματέα ότι αν αντιτίθενται στην τροποποίηση.

(viii) Τροποποίηση κάποιου άρθρου θα τίθεται σε ισχύ, για τα Μέρη εκείνα τα οποία την αποδέχθηκαν, έξι μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία θεωρείται ότι αυτή έχει γίνει αποδεκτή, για κάθε Μέρος δε το οποίο την αποδέχεται μετά την ανωτέρω ημερομηνία, έξι μήνες μετά την ημερομηνία της αποδοχής από αυτό το Μέρος.

(ix) Τροποποίηση στο Παράρτημα θα τίθεται σε ισχύ για όλα τα Μέρη, εκτός από εκείνα τα οποία αντίταχθηκαν στην τροποποίηση κατά τα όριζόμενα στην υποπαραγράφο (α) (vi) και τα οποία δεν άρσυναν τις αντιρρήσεις τους, έξι μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία η τροποποίηση αυτή θεωρείται ότι έγινε αποδεκτή. Πρό της ημερομηνίας που όρίσθηκε για έναρξη ισχύος της τροποποίησης, κάθε Μέρος μπορεί να ανακοινώσει, στον Γενικό Γραμματέα, ότι εξαιρεί για τον εαυτό του από την εφαρμογή της τροποποίησης αυτής, για περίοδο όχι περισσότερο από ένα έτος από την ημερομηνία θέσης της σε ισχύ, ή για μακρότερη περίοδο ή οποία είναι δυνατό να αποφασισθεί με πλειοψηφία των δύο τρίτων των μερών που παρευρέθηκαν και ψήφισαν κατά το χρόνο της υιοθέτησης της τροποποίησης, στην εύρυθρης σύνθεσης Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας.

ή β) Τροποποιήσεις από τη διάσκεψη:

(i) κατόπιν αιτήσεως κάποιου Μέρους, επί της οποίας συμφωνεί τουλάχιστο το ένα τρίτο των Μερών, ο Όργανισμός θα συγκαλεί με συνεργασία ή με συνεννόηση με τον Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Έργασίας, διάσκεψη των Μερών προς εξέταση τροποποιήσεων της Σύμβασής.

(ii) Κάθε τροποποίηση που έχει υιοθετηθεί από τέτοια διάσκεψη με πλειοψηφία των δύο τρίτων των παρόντων και ψηφίζοντων Μερών θα κοινοποιείται από τον Γενικό Γραμματέα σε όλα τα Μέρη για αποδοχή.

(iii) Εκτός αν η διάσκεψη αποφασίσει διαφορετικά, η τροποποίηση θα θεωρείται ότι έχει γίνει αποδεκτή και θα τίθεται σε ισχύ σύμφωνα με τις διαδικασίες τις καθοριζόμενες στις υποπαραγράφους (α) (vi) και (α) (viii) ή τις υποπαραγράφους (α) (vi) και (α) (ix) αντίστοιχα, θεωρούμενου ότι όπου στις υποπαραγράφους αυτές γίνονται αναφορές στην εύρυθρης σύνθεσης Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, αυτές θα νοούνται σαν αναφορές στην διάσκεψη.

2. Δήλωση αποδοχής ή αντίθεσης σε κάποια τροποποίηση ή ανακοίνωση κατά την παράγραφο (i) (α) (ix), θα πρέπει να υποβάλλεται έγγραφα, στον Γενικό Γραμματέα, που θα πληροφορεί όλα τα Μέρη για κάθε τέτοια υποβολή και για την ημερομηνία λήψης της.

3. Ο Γενικός Γραμματέας θα πρέπει να πληροφορεί όλα τα Μέρη για κάθε τροποποίηση που τίθεται σε ισχύ καθώς και περί της ημερομηνίας κατά την οποία κάθε τέτοια τροποποίηση τίθεται σε ισχύ.

Άρθρο XIII.

Υπογραφή, Έπικύρωση, Αποδοχή, Έγκριση και Προσχώρηση.

1. Η Σύμβαση θα παραμείνει ανοικτή για υπογραφή στα Γραφεία του Όργανισμού από 1ης Δεκεμβρίου 1978 μέχρι 30ης Νοεμβρίου 1979, και στη συνέχεια θα παραμείνει ανοικτή για προσχώρηση.

Κάθε Κράτος μπορεί να καταστεί Μέρος με:

α) υπογραφή χωρίς επιφύλαξη ως προς την έπικύρωση, αποδοχή ή έγκριση, ή

β) υπογραφή υποκείμενη σε έπικύρωση, αποδοχή ή έγκριση, ακολουθούμενης από έπικύρωση, αποδοχή ή έγκριση ή

γ) προσχώρηση.

2. Η έπικύρωση, αποδοχή, έγκριση ή προσχώρηση θα τίθεται σε εφαρμογή με την κατάθεση οργάνου προς το σκοπό αυτό στον Γενικό Γραμματέα.

3. Ο Γενικός Γραμματέας θα πληροφορεί όλα τα Κράτη τα οποία έχουν υπογράψει την Σύμβαση ή έχουν προσχωρήσει σε αυτή και τον Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Έργασίας για κάθε υπογραφή ή κατάθεση οργάνου έπικύρωσης, αποδοχής έγκρισης ή προσχώρησης καθώς και της ημερομηνίας κατάθεσής αυτού.

Άρθρο XIV.

Ένταξη Ισχύος.

1. Η Σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία τουλάχιστο είκοσι πέντε Κράτη, οι έμπορικοί στόλοι των οποίων αντιπροσωπεύουν συνολικά τουλάχιστο πενήντα εκατοστά της όλικής χωρητικότητας της παγκόσμιας ναυτιλίας σε πλοία 100 καχ και άνω, την έχουν υπογράψει χωρίς επιφύλαξη ως προς την επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση ή έχουν καταθέσει τα απαιτούμενα όργανα επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης σύμφωνα με το άρθρο XIII.

2. Ο Γενικός Γραμματέας θα πρέπει να πληροφορεί όλα τα Κράτη που έχουν υπογράψει την Σύμβαση ή έχουν προσχωρήσει σ' αυτή για την ημερομηνία κατά την οποία τίθεται αυτή σε ισχύ.

3. Κάθε όργανο επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης που έχει κατατεθεί κατά τη διάρκεια των 12 μηνών των αναφερομένων στην παρ. (1) θα καθίσταται ισχυρό όταν αρχίσει η ισχύ της Σύμβασης ή τρεις μήνες μετά την κατάθεση του οργάνου αυτού, ανάλογα της νεώτερης των ημερομηνιών αυτών.

4. Κάθε όργανο επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης που έχει κατατεθεί μετά την ημερομηνία έναρξης της ισχύος της Συμβάσεως θα καθίσταται ισχυρό τρεις μήνες μετά την ημερομηνία κατάθεσης.

5. Μετά την ημερομηνία κατά την οποία κάποια τροποποίηση θεωρείται σαν γενόμενη αποδεκτή σύμφωνα με το άρθρο XII, κάθε κατατιθέμενο όργανο επικύρωσης, αποδοχής ή προσχώρησης, θα αφορά στην Σύμβαση όπως αυτή έχει τροποποιηθεί.

Άρθρο XV.

Καταγγελίες.

1. Η Σύμβαση δύναται να καταγγελθεί από οποιοδήποτε Μέρος οποτεδήποτε μετά πάροδο πέντε ετών από την ημερομηνία κατά την οποία η Σύμβαση ίσχυε για το Μέρος αυτό.

2. Η καταγγελία θα συντελείται με έγγραφη ανακοίνωση προς τον Γενικό Γραμματέα ο οποίος θα πρέπει να πληροφορεί όλα τα λοιπά Μέρη και τον Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Έργασίας για κάθε τέτοια ανακοίνωση και για την ημερομηνία λήψης της, καθώς επίσης και για την ημερομηνία από της οποίας θα ισχύει η καταγγελία αυτή.

3. Οποιαδήποτε καταγγελία θα καθίσταται ισχυρή δώδεκα μήνες μετά τη λήψη της ανακοίνωσης αυτής από το Γενικό Γραμματέα ή μετά πάροδο μακρότερης περιόδου ή οποία είναι δυνατό να αναφέρεται στην ανακοίνωση της καταγγελίας.

Άρθρο XVI.

Κατάθεση και καταχώρηση.

1. Η Σύμβαση θα κατατεθεί στον Γενικό Γραμματέα ο οποίος πρέπει να διαβιβάζει κυρωμένα ακριβή αντίγραφα αυτής σε όλα τα Κράτη τα οποία έχουν υπογράψει τη Σύμβαση ή έχουν προσχωρήσει σ' αυτή.

2. Αμέσως όταν η Σύμβαση τεθεί σε ισχύ, ο Γενικός Γραμματέας πρέπει να διαβιβάζει το κείμενό της στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Έθνών για καταχώρηση και δημοσίευση, σύμφωνα με το άρθρο 102 του Χάρτου των Ηνωμένων Έθνών.

Άρθρο XVII.

Γλώσσες.

Η Σύμβαση καταρτίσθηκε σε ένα αντίτυπο στην Κινεζική, Αγγλική, Γαλλική, Ρωσική και Ισπανική γλώσσα, κάθε κείμενο είναι εξίσου αυθεντικό. Επίσημες μεταφράσεις στην Αραβική και Γερμανική γλώσσα θα καταρτισθούν και θα κατατεθούν μαζί με το υπογεγραμμένο πρωτότυπο.

ΓΙΑ ΜΑΡΤΥΡΙΑ ΛΟΙΠΟΝ οι υπογεγραμμένοι, εξουσιοδοτημένοι κανονικά από τις αντίστοιχες Κυβερνήσεις προς τόν σκοπόν αυτό, έχουμε υπογράψει την Σύμβαση.

ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΣΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ την έβδομη ημέρα Ιουλίου, του έτους χίλια έννιακόσια έβδομήντα όκτω.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Κανονισμός I/I

Όρισμοί.

Για το σκοπό της σύμβασης, εκτός αν ρητά προβλέπεται διαφορετικά:

α) «Κανονισμοί» σημαίνει κανονισμούς περιεχόμενους στο παράρτημα της σύμβασης.

β) «Έγκειντο» σημαίνει έγκειντο από τη διοίκηση.

γ) «Πλοίαρχος» σημαίνει το πρόσωπο το οποίο έχει τη διακυβέρνηση του πλοίου.

δ) «Αξιοματικός» σημαίνει μέλος του πληρώματος, εκτός του πλοιάρχου το οποίο έχει χαρακτηριστεί αξιοματικός από τους έθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή σε περίπτωση που δεν προβλέπεται όμοιος χαρακτηρισμός, από συλλογική σύμβαση ή έθιμο.

ε) «Αξιοματικός καταστρώματος» σημαίνει τον έντεταλμένο αξιοματικό του κλάδου καταστρώματος.

στ) «Υποπλοίαρχος» σημαίνει τον αξιοματικό καταστρώματος ο οποίος σε βαθμό ακολουθεί τον πλοίαρχο και στον οποίο θα περιέλθει ή διακυβέρνηση του πλοίου σε περίπτωση ανικανότητας του πλοιάρχου.

ζ) «Αξιοματικός μηχανής» σημαίνει τον έντεταλμένο αξιοματικό για τον κλάδο μηχανής.

η) «πρώτος μηχανικός» σημαίνει τον άνωτερο αξιοματικό μηχανής ο οποίος είναι υπεύθυνος για τη μηχανική πρόωση του πλοίου.

θ) «Δεύτερος μηχανικός» σημαίνει τον αξιοματικό μηχανής ο οποίος ακολουθεί σε βαθμό τον πρώτο μηχανικό και στον οποίο θα περιέλθει ή ευθύνη για τη μηχανική πρόωση του πλοίου, σε περίπτωση ανικανότητας του πρώτου μηχανικού.

ι) «Βοηθός αξιοματικός μηχανής» σημαίνει πρόσωπο εκπαιδευμένο για να καταστεί αξιοματικός μηχανής και χαρακτηρισμένο έτσι από έθνικούς νόμους ή κανονισμούς.

ια) «Αξιοματικός άστυρμάτου» σημαίνει πρόσωπο το οποίο κατέχει πιστοποιητικό πρώτης ή δεύτερης τάξης χειριστού πιστοποιητικό πρώτης ή δεύτερης τάξης χειριστού άστυρμάτου τηλεγράφου ή γενικό πιστοποιητικό χειριστού ραδιοεπικοινωνιών της κινητής ναυτικής υπηρεσίας που εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις των κανονισμών ραδιοεπικοινωνιών και το οποίο απασχολείται στον σταθμό άστυρμάτου ενός πλοίου υποχρεούμενου να έχει τέτοιο σταθμό κατά την διεθνή σύμβαση «περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα».

ιβ) «Χειριστής ραδιοηλεκτρικού» σημαίνει πρόσωπο το οποίον κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις των κανονισμών ραδιοεπικοινωνιών.

ιγ) «Κατώτερος ναυτικός» σημαίνει μέλος του πληρώματος του πλοίου διαφορετικό από τον πλοίαρχο ή αξιοματικό.

ιδ) «Παράχτιοι πλώες» σημαίνει πλώες στην περιοχή ή οποία γειτονεύει με οποιοδήποτε μέρος όπως έχουν καθορισθεί αυτοί από το μέρος αυτό.

ιε) «Προωστήρια ισχύ» σημαίνει την ισχύ σε κιλοβάτ ή οποία αναγράφεται στο πιστοποιητικό νηολόγησης του πλοίου ή άλλο επίσημο έγγραφο.*

ιστ) «Καθήκοντα ραδιοεπικοινωνιών» περιλαμβάνουν, όπους συντρέχει λόγος, τήρηση φυλακών και τεχνική συντήρηση και έπισκευές σύμφωνα με τους κανονισμούς ραδιοεπικοινωνιών, την διεθνή σύμβαση περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και, κατά την κρίση κάθε διοίκησης, τις οικείες συστάσεις του IMCO.

ιζ) «Δεξαμενόπλοιο πετρελαιοφόρο» σημαίνει πλοίο που έχει ναυπηγηθεί και χρησιμοποιείται για τη μεταφορά χύμα πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου.

* έννοείται ότι η ισχύ που αναφέρεται με αυτό τον τρόπον στο πιστοποιητικό νηολόγησης ή άλλο επίσημο έγγραφο είναι η μέγιστη συνεχής συνολική απόδοση ισχύος των κύριων μηχανών πρόωσης του πλοίου.

ιγ) «Δεξαμενόπλοιο χημικών», σημαίνει πλοίο που έχει ναυπηγηθεί και χρησιμοποιείται για τη μεταφορά χύμα υγρών χημικών που αναφέρονται στον «κώδικα για τη ναυπήγηση και τον εξαρτισμό πλοίων που μεταφέρουν χύμα επικίνδυνα χημικά» του IMCO.

ιδ) «Δεξαμενόπλοιο υγραεριοφόρο» σημαίνει πλοίο που έχει ναυπηγηθεί και χρησιμοποιείται για τη μεταφορά χύμα υγραερίων που αναφέρονται στον «κώδικα για την ναυπήγηση και τον εξαρτισμό πλοίων που μεταφέρουν υγραεριοποιημένα αέρια χύμα» του IMCO.

Κανονισμός 1/2

Περιεχόμενο πιστοποιητικών και τύπος θεώρησης.

1. Τα πιστοποιητικά θα συντάσσονται στην επίσημη γλώσσα ή γλώσσες της χώρας που τās εκδίδει. Αν η χρησιμοποιούμενη γλώσσα δεν είναι η αγγλική, το κείμενο θα περιλαμβάνει μετάφραση στη γλώσσα αυτή.

2. Όσον αφορά στους αξιωματικούς ασυρμάτου και χειριστές ραδιοτηλεφώνου, οι διοικήσεις μπορούν:

α) Να συμπεριλαμβάνουν τις πρόσθετες γνώσεις τις απαιτούμενες από τους οίκτους κανονισμούς του παραρτήματος της σύμβασης στις εξετάσεις για την έκδοση πιστοποιητικού, σύμφωνα με τους κανονισμούς ραδιοεπικοινωνιών, ή

β) Να εκδίδουν ιδιαίτερο πιστοποιητικό που να αναφέρει ότι ο κάτοχος του έχει τις πρόσθετες γνώσεις τις απαιτούμενες από το παράρτημα της σύμβασης.

3. Ο τύπος της θεώρησης ο οποίος απαιτείται κατά το άρθρο VI της σύμβασης ορίζεται ως εξής:

Τύπος θεώρησης πιστοποιητικών ΘΕΩΡΗΣΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ

(επίσημη σφραγίδα)

(χώρα)

Εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις της
ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΕΡΙ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
ΕΚΔΟΣΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΦΥΛΑΚΩΝ
ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ, 1978

Η κυβέρνηση της (ονομα) πιστοποιεί

..... ή

Ο υποφαινόμενος πιστοποιώ

ότι αυτό το πιστοποιητικό αριθ..... το πιστοποιητικό** αριθ..... εκδίδεται στον (όλα τα στοιχεία του προσώπου) ο οποίος όπως έχει διαπιστωθεί έχει τα απαιτούμενα προσόντα, σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού της διεθνούς σύμβασης περί πρότυπων εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών για ναυτικούς, 1978,*** με τους ακόλουθους περιορισμούς μόνο:

Αναγράφονται εδώ (οι περιορισμοί ή «κανείς») περιορισμός ανάλογα ημερομηνία της θεώρησης αυτής: (επίσημη σφραγίδα)

υπογραφή
(όνομα και υπογραφή του
εξουσιοδοτημένου αρμόδιου)

ημερομηνία γέννησης του κατόχου του πιστοποιητικού:
υπογραφή του κατόχου του πιστοποιητικού:

Κανονισμός 1/3

Άρχες που διέπουν τους παράκτιους πλόες.

1. Κάθε μέρος το οποίο καθορίζει παράκτιους πλόες για το σκοπό της σύμβασης δε θα επιβάλλει απαιτήσεις εκπαίδευσης, πείρας ή πιστοποιητικών σε ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία δικαιούμενα να

φέρουν τη σημαία άλλου μέρους και που απασχολούνται σε τέτοιους πλόες, κατά τρόπο ώστε να καθιστά τις απαιτήσεις για τους ναυτικούς αυτούς αυστηρότερους αυτών που επιβάλλονται στους ναυτικούς οι οποίοι υπηρετούν σε πλοία δικαιούμενα να φέρουν την σημαία του. Σε καμία περίπτωση οποιοδήποτε τέτοιο μέρος δε θα επιβάλλει απαιτήσεις σε ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία δικαιούμενα να φέρουν τη σημαία άλλου μέρους καθ' ύπερβαση των προβλεπόμενων από τη σύμβαση για τα πλοία τα οποία δεν απασχολούνται σε παράκτιους πλόες.

2. Όσον αφορά στα πλοία τα οποία δικαιούνται να φέρουν την σημαία ενός μέρους και τα οποία απασχολούνται τακτικά σε παράκτιους πλόες στις άκτες άλλου μέρους, το μέρος του οποίου τη σημαία δικαιούνται να φέρουν θα καθορίζει απαιτήσεις εκπαίδευσης πείρας και πιστοποιητικών για ναυτικούς που υπηρετούν σε τέτοια πλοία τουλάχιστο ίσες προς τις απαιτήσεις του μέρους στις άκτες του οποίου το πλοίο απασχολείται, με την προϋπόθεση ότι αυτές δεν υπερβαίνουν τις απαιτήσεις της σύμβασης για πλοία μη απασχολούμενα σε παρακτίου πλόες. Οποιοδήποτε πλοίο το οποίο επεκτείνει τους πλόες του πέρα από τους καθορισθέντες ως παράκτιους πλόες από ένα μέρος και εισέρχεται σε ύδατα που δεν καλύπτονται από το χαρακτηρισμό αυτό, θα ανταποκρίνεται πλήρως στις απαιτήσεις της σύμβασης, χωρίς εξαίρεση σύμφωνα με τον κανονισμό.

3. Κάθε μέρος μπορεί να παρέχει στα πλοία τα οποία δικαιούνται να φέρουν την σημαία του, τα όφελή από τις διατάξεις της σύμβασης περί παράκτιων πλόων, εφόσον αυτά απασχολούνται τακτικά σε παράκτιους πλόες στις άκτες ενός μη μέρους, όπως έχουν καθορισθεί από το μέρος του.

4. Καμία διάταξη του κανονισμού αυτού δε μπορεί με οποιοδήποτε τρόπο να περιορίσει τη δικαιοδοσία οποιουδήποτε κράτους μέλους ή μη της σύμβασης.

Κανονισμός 1/4

Διαδικασίες ελέγχου.

1. Ο διενεργούμενος έλεγχος από αρμόδια εξουσιοδοτημένο αξιωματικό σύμφωνα προς το άρθρο X θα περιορίζεται στα εξής:

α) Επιβεβαίωση σύμφωνα με το άρθρο X (1) ότι όλοι οι υπηρεταυτες στο πλοίο ναυτικοί, οι οποίοι απαιτείται να έχουν εφοδιασθεί με πιστοποιητικό κατά τη σύμβαση, κατέχουν πιστοποιητικό ή άδεια σε ισχύ κατ' εξαίρεση ναυτολόγησης.

β) Εκτίμηση της ικανότητας των ναυτικών του πλοίου να τηρούν τους όρους έκτελεσης φυλακών όπως απαιτείται από τη σύμβαση, εφόσον υπάρχουν λόγοι να πιστευθεί ότι τέτοιοι όροι δεν τηρούνται επειδή ενώ το πλοίο βρίσκεται σε λιμένα οποιουδήποτε μέρους ή στην περιοχή προ αυτού έχουν συμβεί τα εξής:

(I) το πλοίο συγγκρούσθηκε, προσάραξε ή εξώκειλε, ή

(II) έγινε έκβολη ούσιων από το πλοίο κατά τον πλού, άγκυροβολημένο ή προσορμισμένο στο λιμένα, ή οποία είναι παράνομη σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς ή

(III) το πλοίο έχει έλκεζε κατά τρόπο εσφαλμένο ή ανασφαλή ή δεν ακολούθησε σημαντικές πορείας ή συστήματος χωρισμού της κυκλοφορίας.

2. Ο αξιωματικός ελέγχου θα παρέχει στον πλοίαρχο του πλοίου και στον αρμόδιο αντιπρόσωπο του κράτους της σημαίας σύμφωνα με το άρθρο X γραπτές πληροφορίες, αν ως αποτέλεσμα του ελέγχου που διενεργήθηκε σύμφωνα με την παρ. 1 ανακαλύφθηκε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες έλλειψεις:

(α) μη κατοχή από μέλη του πληρώματος τα οποία απαιτείται να έχουν πιστοποιητικό του οικείου πιστοποιητικού ή άδεια σε ισχύ κατ' εξαίρεση ναυτολόγησης,

(β) μη ανταπόκριση των διαδικασιών τήρησης φυλακών γέφυρας ή μηχανής στις απαιτήσεις οι οποίες έχουν ορισθεί για το πλοίο από το κράτος της σημαίας,

(γ) απουσία από τη φυλακή προσώπου προσοντούχου για τον χειρισμό εξαρτισμού ουσιώδους σημασίας για την ασφαλή ναυσιπλοία ή την πρόληψη της ρύπανσης,

(δ) αδυναμία του πλοίαρχου να εξασφαλίσει αναπαυμένο προσωπικό για την πρώτη φυλακή κατά την έναρξη ενός πλού και τις ακόλουθες στη συνέχεια φυλακές.

3. Οι παραλήψεις αποκατάστασης των έλλειψεων οι οποίες αναφέρονται στην παρ. 2 (α) — στην έκταση κατά την οποία αφορούν πιστοποιητικά πλοίαρχου, πρώτου μηχανικού και αξιωματικών που

* Χρησιμοποιείται ή μία γραμμή ή η άλλη

** παραλείπεται ανάλογα

*** αναγράφεται βαθμός κατά τη σύμβαση ή τάξη του πιστοποιητικού

έκτελούν φυλακές γέφυρας και μηχανής και, του αξιωματικού άστυμαίου αν προβλέπεται — και στην παρ. 2 (β) θα είναι οι μόνοι λόγοι με βάση τους οποίους οποιοδήποτε μέρος μπορεί να κρατήσει οποιοδήποτε πλοίο κατά το άρθρο Χ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

Πλοίαρχος - Κλάδος Καταστρώματος

Κανονισμός 11/1

Βασικές αρχές οι οποίες πρέπει να τηρούνται κατά την εκτέλεση φυλακών γεφύρας.

1. Τα μέρη θα κατευθύνουν την προσοχή των πλοιοκτητών, διαχειριστών πλοίων, πλοίαρχων και προσωπικού εκτέλεσης φυλακών στις ακόλουθες αρχές οι οποίες πρέπει να τηρούνται προς εξασφάλιση διαρκούς ασφάλειας των φυλακών γεφύρας που εκτελούνται.

2. Ο Πλοίαρχος κάθε πλοίου υποχρεούται να εξασφαλίζει ότι οι διαδικασίες εκτέλεσης των φυλακών είναι επαρκείς προς τήρηση ασφαλών φυλακής γεφύρας. Από τις γενικές οδηγίες του πλοίαρχου, οι αξιωματικοί φυλακής είναι υπεύθυνοι για την ασφάλεια του πλοίου κατά την διάρκεια των φυλακών που εκτελούνται από αυτούς όποτε και θα ενδιαφέρονται ιδιαίτερα για την αποφυγή σύγκρουσης ή προσάραξης.

3. Οι βασικές αρχές, οι οποίες αναφέρονται αλλά δεν περιορίζονται κατωτέρω, θα λαμβάνονται υπόψη σε όλα τα πλοία.

1. Διαδικασίες φυλακών:

(α) Η σύνθεση της φυλακής θα είναι πάντοτε επαρκής και κατάλληλη ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούν και περιστάσεις λαμβάνοντας υπόψη και την ανάγκη τήρησης κατάλληλης επιτήρησης.

(β) Όταν αποφασίζεται η σύνθεση της φυλακής γεφύρας ή οποία είναι δυνατό να συμπεριλαμβάνει κατώτερους ναυτικούς καταστρώματος, οι ακόλουθοι παράγοντες, μεταξύ άλλων, θα λαμβάνονται υπόψη:

(I) ούδέποτε η γέφυρα θα παραμείνει ανεπιτήρητη,

(II) οι καιρικές συνθήκες, η ορατότητα και αν υπάρχει φως ημέρας ή σκοτάδι,

(III) η έγγυτης ναυτιλιακών κινδύνων η οποία είναι δυνατό να καταστήσει αναγκαία για τον αξιωματικό φυλακής την εκτέλεση προσθέτων καθήκοντων ναυσιπλοίας,

(IV) η χρήση και λειτουργική ικανότητα των ναυτιλιακών βοηθημάτων όπως είναι το ραντάρ ή ηλεκτρονικές συσκευές εύρεσης στίγματος και κάθε άλλος εξοπλισμός που επηρεάζει την ασφαλή πλεύση του πλοίου,

(V) αν το πλοίο είναι έφωδιασμένο με αυτόματο πηδάλιο,

(VI) οποιεσδήποτε ασυνήθεις ανάγκες κατά την εκτέλεση της φυλακής γεφύρας, οι οποίες είναι δυνατό να ανακύψουν εξαιτίας κίνησης του πλοίου από ειδικές περιστάσεις.

5. Ικανότητα εκτέλεσης καθήκοντων:

Το σύστημα φυλακών θα είναι τέτοιο ώστε η ικανότητα των αξιωματικών και του κατώτερου προσωπικού φυλακών να μην εξασθενίζει λόγω κοπώσεως. Τα καθήκοντα θα ρυθμίζονται κατά τρόπο ώστε η πρώτη φυλακή κατά την έναρξη του πλοίου και οι διαδοχικές στην συνέχεια φυλακές να έχουν αναπαυθεί επαρκώς και να είναι όπωσδήποτε ικανές προς εκτέλεση των καθήκοντων τους.

6. Ναυσιπλοία:

(α) Ο πλοῦς που σκοπεύεται να εκτελεσθεί θα σχεδιάζεται εκ των προτέρων λαμβάνοντας υπόψη κάθε σχετική πληροφορία και κάθε χαραχθείσα πορεία θα ελέγχεται πριν από την έναρξή του.

(β) Κατά τη διάρκεια της φυλακής ή τηρουμένη πορεία, το στίγμα και η ταχύτητα, θα ελέγχονται επαρκώς σε συχνά διαλείμματα με τη χρησιμοποίηση προιουδήποτε απαραίτητου ναυτιλιακού βοηθήματος που υπάρχει προς επιβεβαίωσή ότι το πλοίο ακολουθεί την χαραχθείσα πορεία.

(γ) Ο αξιωματικός φυλακής θα έχει πλήρη γνώση της υεσης και της λειτουργίας ολόκληρου του εξοπλισμού ασφάλειας και ναυσιπλοίας που υπάρχει στο πλοίο και θα είναι ενήμερος και θα λαμβάνει υπόψη τους λειτουργικούς περιορισμούς του εξοπλισμού αυτού.

(δ) Ο αξιωματικός φυλακής γέφυρας δε θα επιφορτίζεται ούτε θα αναλαμβάνει καθήκοντα τα οποία θα επηρεάζουν επιβλαβώς την ασφάλεια του πλοίου.

7. Εξοπλισμός ναυσιπλοίας:

(α) Ο αξιωματικός φυλακής γέφυρας θα χρησιμοποιεί κατά τον καλύτερο αποτελεσματικό τρόπο όλο τον εξοπλισμό ναυσιπλοίας που βρίσκεται στη διάθεσή του.

(β) Όταν χρησιμοποιεί ραντάρ, ο αξιωματικός φυλακής θα έχει υπόψη του την ανάγκη συμμόρφωσης πάντοτε προς τις διατάξεις περί χρήσης του ραντάρ, οι οποίες περιέχονται στους ισχύοντες κανονισμούς αποφυγής σύγκρουσης στη θάλασσα.

(γ) Σε περιπτώσεις ανάγκης ο αξιωματικός φυλακής, δε θα διατάζει να χρησιμοποιεί το πηδάλιο, τις μηχανές και τη συσκευή ήχητικών σημάτων.

8. Καθήκοντα και ευθύνες ναυσιπλοίας:

(α) Ο αξιωματικός φυλακής θα:

(I) εκτελεί τη φυλακή του στη γέφυρα την οποία με οποιεσδήποτε περιστάσεις δε θα εγκαταλείπει αν δεν αντικατασταθεί κανονικά.

(II) εξακολουθεί να είναι υπεύθυνος για την ασφαλή πλεύση του πλοίου, εστω και αν ο πλοίαρχος βρίσκεται στη γέφυρα μέχρι ο πλοίαρχος τον πληροφορήσει με σαφήνεια ότι αναλαμβάνει την ευθύνη και έχει γίνει αμοιβαία κατανοητό.

(III) ενημερώνει τον πλοίαρχο για κάθε αμφιβολία του σχετικά με τα μέτρα τα οποία πρέπει να λάβει για την ασφάλεια του πλοίου,

(IV) δε θα παραδίδει φυλακή στον αντικαταστάτη αξιωματικό αν έχει λόγους να πιστεύει ότι δεν είναι ικανός αυτός να εκπληρώσει τα καθήκοντά του αποτελεσματικά, όποτε και αναφέρει σχετικά στον πλοίαρχο.

(β) Κατά την ανάληψη φυλακής ο αντικαταστάτης αξιωματικός θα βεβαιώνεται ως προς το κατ'έκτιμηση ή αληθές στίγμα και θα επιβεβαιώνει το επιδιωκόμενο ίχνος ως προς το βυθ, την ακολουθούμενη πορεία και ταχύτητα και θα σημειώνει τους κινδύνους για την ναυσιπλοία, οι οποίοι αναμένεται να συναντηθούν κατά την διάρκεια της φυλακής του

(γ) Κατάλληλες σημειώσεις πρέπει να τηρούνται περί των κινήσεων και ενεργειών κατά την διάρκεια της φυλακής σε σχέση προς τον πλοῦ του πλοίου

9. Καθήκοντα όπτηρων:

Εκτός από τα καθήκοντα της κατάλληλης υπηρεσίας όπτηρων προς το σκοπό της πλήρους εκτίμησης της κατάστασης και του κινδύνου σύγκρουσης, προσάραξης ή άλλων κινδύνων ναυσιπλοίας θα περιλαμβάνονται στα καθήκοντά τους ο έντοπισμός πλοίων ή αεροσκαφών σε κίνδυνο, ναυαγίων, ναυαγίων και συντριμμάτων. Κατά την υπηρεσίαν όπτηρα θα τηρούνται τα εξής:

(α) Ο όπτηρας πρέπει να είναι ικανός να κατευθύνει πλήρως την προσοχή του στην εκτέλεση κατάλληλης υπηρεσίας όπτηρα και να μη επιφορτίζεται ή αναλαμβάνει καθήκοντα τα οποία θα επηρεάζαν επιβλαβώς το έργο του.

(β) Τα καθήκοντα του όπτηρα και του πηδαλιουχού είναι διάφορα και ο πηδαλιουχός δε θα θεωρείται ότι είναι και όπτηρας όταν πηδαλιουχεί εκτός αν πρόκειται για μικρά πλοία όπου ανεμπόδιση κυκλική θέα είναι δυνατή από τη θέση πηδαλιουχίας και δε υπάρχει έλατωση της όρασης κατά την ύκτα ή άλλα εμπόδια για την κατάλληλη εκτέλεση καθήκοντων όπτηρα. Ο αξιωματικός φυλακής μπορεί να είναι ο μόνος όπτηρας κατά τη διάρκεια του φωτός της ημέρας, με την προϋπόθεση ότι σε κάθε τέτοια περίπτωση:

(I) η κατάσταση έχει προσεκτικά εκτιμηθεί και έχει κριθεί χωρίς αμφιβολίες ότι είναι ασφαλής,

(II) έχουν ληφθεί υπόψη πλήρως όλοι οι σχετικοί παράγοντες που περιλαμβάνονται αλλά δεν περιορίζονται στην:

- Κατάσταση καιρού
- ορατότητα
- πυκνότητα κυκλοφορίας
- έγγυτης ναυτιλιακού κινδύνου
- αναγκαία προσοχή σε περιπτώσεις πλοῦ δια μέσου ή πλησίον συστημάτων χωρισμού κυκλοφορίας.

(III) βοήθεια είναι δυνατό να κληθεί και παρασχεθεί άμεσως στη γέφυρα όταν το απαιτήσει οποιαδήποτε αλλαγή της κατάστασης.

10. Πλοῦς με πλοηγό:

Ανεξάρτητα από τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις του πλοηγού, η παρουσία του στο πλοίο δεν απαλλάσσει τον πλοίαρχο ή τον αξιωματικό φυλακής από τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις τους για την ασφάλεια του πλοίου. Ο πλοίαρχος και ο πλοηγός θα ανταλλάσσουν πληροφορίες περί των διαδικασιών ναυσιπλοίας, των τοπικών συνθηκών και των χαρακτηριστικών του πλοίου. Ο πλοίαρχος και ο αξιωμα-

ματικός φυλακής θα συνεργάζονται στενά με τον πλοηγό και θα ελέγχουν με ακρίβεια την θέση και τις κινήσεις του πλοίου.

11. Προστασία του θαλάσσιου Περιβάλλοντος:

Ο πλοίαρχος και ο αξιωματικός φυλακής θα είναι ενήμεροι για τις σοβαρές επιπτώσεις από οποιαδήποτε επιχειρησιακή ή από άτυχημα ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και θα λαμβάνουν όλες τις δυνατές προφυλάξεις προς αποτροπήν τέτοιας ρύπανσης, ιδιαίτερα στα πλαίσια των οικείων διεθνών κανονισμών και κανονισμών λιμένων.

Κανονισμός 11/2

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποιητικά πλοιάρχων και υποπλοιάρχων πλοίων 200 κοχ και άνω πλοίαρχος και υποπλοίαρχος πλοίων 1600 κοχ και άνω

1. Κάθε πλοίαρχος και υποπλοίαρχος θαλασσοπλοούντος πλοίου όλικής χωρητικότητας 1600 κόρων και άνω θα κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό.

2. Κάθε υποψήφιος προς απόκτηση πιστοποιητικού θα:

(α) Ικανοποιεί την διοίκηση ως προς την υγειονομική του καταλληλότητα, ιδιαίτερα όσον αφορά στην όραση και την ακοή,

(β) ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις για απόκτηση πιστοποιητικών αξιωματικού φυλακής γεφύρας επί πλοίων 200 κοχ και άνω και θα έχει αναγνωρισμένη υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία με αυτή την ειδικότητα:

(i) για την απόκτηση πιστοποιητικού υποπλοιάρχου όχι κάτω των 18 μηνών πάντως, ή περίοδος αυτή μπορεί να μειώνεται, αλλά όχι κάτω των 12 μηνών, αν η διοίκηση απαιτεί ειδική εκπαίδευση την οποία θεωρεί ως ισοδύναμη με υπηρεσία τουλάχιστο 6 μηνών με ειδικότητα αξιωματικού φυλακής γεφύρας,

(ii) για την απόκτηση πιστοποιητικού πλοιάρχου, όχι κάτω των 36 μηνών πάντως, ή περιόδου αυτή μπορεί να μειώνεται, αλλά όχι κάτω των 24 μηνών, αν τουλάχιστο 12μηνη θαλάσσια υπηρεσία έχει διανυθεί με ειδικότητα υποπλοιάρχου ή αν η διοίκηση απαιτεί ειδική εκπαίδευση την οποία θεωρεί ως ισοδύναμη με τέτοια υπηρεσία.

(γ) διέρχεται με επιτυχία κατάλληλες εξετάσεις κατά τρόπο που να ικανοποιεί τη διοίκηση. Τέτοιες εξετάσεις θα περιλαμβάνουν την ύλη ή οποία περιέχεται στο προσάρτημα του κανονισμού αυτού αλλά θα μπορεί η διοίκηση να μεταβάλλει τις απαιτήσεις προκειμένου περί πλοιάρχων και υποπλοιάρχων πλοίων περιορισμένου μεγέθους απασχολούμενων σε παρακτίους πλώδες αν κρίνει αυτό αναγκαίο, λαμβάνοντας υπόψη τις επιπτώσεις στην ασφάλεια όλων των πλοίων τα οποία είναι δυνατό να πλέουν στα ίδια ύδατα.

Πλοίαρχος και Υποπλοίαρχος πλοίων μεταξύ 200 και 1600 κοχ.

3. Κάθε πλοίαρχος και υποπλοίαρχος θαλασσοπλοούντος πλοίου μεταξύ 200 και 1600 κοχ θα κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό.

4. Κάθε υποψήφιος προς απόκτηση πιστοποιητικού θα:

(α) ικανοποιεί την διοίκηση ως προς την υγειονομική του καταλληλότητα, ιδιαίτερα όσον αφορά στην όραση και την ακοή,

(β) (i) για απόκτηση πιστοποιητικού υποπλοιάρχου, θα ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις για πιστοποιητικό αξιωματικού που θα μπορεί να εκτελεί φυλακή γεφύρας επί πλοίων 200 κοχ και άνω,

(ii) για απόκτηση πιστοποιητικού πλοιάρχου θα ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις για πιστοποιητικό αξιωματικού που θα μπορεί να εκτελεί φυλακή γεφύρας επί πλοίων 200 κοχ και άνω και να έχει αναγνωρισμένη υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία με αυτή την ειδικότητα όχι κάτω των 36 μηνών πάντως αυτή ή περίοδος μπορεί να μειώνεται αλλά όχι κάτω των 24 μηνών, αν τουλάχιστο 12μηνη υπηρεσία έχει διανυθεί με ειδικότητα υποπλοιάρχου ή αν η διοίκηση απαιτεί ειδική εκπαίδευση την οποία θεωρεί ως ισοδύναμη με τέτοια υπηρεσία,

(γ) υφίσταται με επιτυχία κατάλληλες εξετάσεις κατά τρόπο που να ικανοποιεί τη διοίκηση. Τέτοιες εξετάσεις θα περιλαμβάνουν την ύλη ή οποία αναφέρεται στο προσάρτημα αλλά θα μπορεί η διοίκηση να μεταβάλλει τις απαιτήσεις για πλοιάρχους και υποπλοιάρχους πλοίων απασχολούμενων σε παρακτίους πλώδες, αν το κρίνει αυτό αναγκαίο, και να αφαιρεί ύλη ή οποία δεν αφορά στα συγκεκριμένα ύδατα ή τα ενδιαφερόμενα πλοία, λαμβάνοντας υπόψη τις επιπτώσεις στην ασφάλεια όλων των πλοίων τα οποία είναι δυνατό να πλέουν σ' αυτά τα ύδατα.

Γενικά

5. Το επίπεδο γνώσεων το οποίο απαιτείται στους διαφόρους τί-

τλους του προσαρτήματος είναι δυνατό να μεταβάλλεται ανάλογα με το αν το πιστοποιητικό πρόκειται να εκδοθεί σε πλοίαρχο ή υποπλοίαρχο και ανάλογα με το αν το πιστοποιητικό ή τα πιστοποιητικά θα ισχύουν για πλοία 1600 κοχ και άνω ή για πλοία μεταξύ 200 και 1600 κοχ.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 11/2

Ελάχιστες γνώσεις απαιτούμενες για πιστοποιητικά πλοιάρχων και υποπλοιάρχων πλοίων 200 κοχ και άνω.

(1) Η εξέταστέα ύλη που αναφέρεται κατωτέρω έχει επιλεγεί για εξετάσεις υποψηφίων προς απόκτηση πιστοποιητικού πλοιάρχου ή υποπλοιάρχου πλοίων 200 κοχ. και άνω. Αποσκοπεί στην επέκταση και ανάπτυξη σε βάθος των θεμάτων που περιέχονται στον κανονισμό 11/1 «υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποιητικά αξιωματικών που εκτελούν φυλακή γεφύρας σε πλοία 200 κοχ και άνω».

Λαμβανομένου υπόψη ότι ο πλοίαρχος φέρει την υπέρτατη ευθύνη για την ασφάλεια του πλοίου, των επιβατών αυτού, του πληρώματος και του φορτίου και ότι ο υποπλοίαρχος πρέπει να είναι σε θέση να αναλάβει την ευθύνη αυτή οποτεδήποτε, η εξέταση σ' αυτά τα θέματα θα οργανώνεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να ελέγχεται η ικανότητα αυτών να αφομοιώνουν όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες που αφορούν στην ασφάλειαν του πλοίου.

(2) Ναυσιπλοία και προσδιορισμός στίγματος:

(α) προγραμματισμός πλού και ναυσιπλοία με όποιεσδήποτε συνθήκες:

(i) με αποδεκτές μεθόδους υποτύπωσης πορειών σε ωκεανούς,

(ii) σε περιορισμένα ύδατα,

(iii) σε πάγους,

(iv) σε περιορισμένη ορατότητα,

(v) σε συστήματα διαχωρισμού κυκλοφορίας,

(vi) σε περιοχές έντονων παλιρροιακών φαινομένων,

(β) προσδιορισμός στίγματος:

(i) με ούράνιες παρατηρήσεις, περιλαμβανομένης της χρήσης του ήλιου, των άπλανων, της σελήνης και των πλανητών,

(ii) με γήινες παρατηρήσεις, περιλαμβανομένης της ικανότητας προς χρήση διοπτρέσεων σημείων ξηράς και βοηθημάτων ναυσιπλοίας όπως φάρων, σημαντήρων και αλεωρίων σε συνδυασμό με κατάλληλους χάρτες, αγγελίων προς τους ναυτιλλόμενους και λοιπών εκδόσεων προς εκτίμηση της ακρίβειας του υπολογιζόμενου στίγματος.

(iii) με χρησιμοποίηση όλων των σύγχρονων ναυτικών ηλεκτρονικών οργάνων, κατά τρόπο που να ικανοποιεί τη διοίκηση, μετά την απόκτηση ειδικών γνώσεων για τις άρχες λειτουργίας αυτών, περιορισμών στη χρήση, πηγών σφαλμάτων, επισήμανσης εσφαλμένων μεταδόσεων πληροφοριών και μεθόδων διόρθωσης προς εύρεση ακριβούς στίγματος.

3. Τήρηση φυλακών:

(α) Πλήρης αποδεδειγμένη γνώση του περιεχομένου, της εφαρμογής και του σκοπού του διεθνούς κανονισμού προς αποφυγήν συγκρούσεων στη θάλασσα, περιλαμβανομένων των παραρτημάτων που αφορούν στην ασφαλή ναυσιπλοία.

(β) Αποδεδειγμένη γνώση του Κανονισμού 11/1 - «Βασικές αρχές τήρησης φυλακών γεφύρας».

4. Συσκευή ραντάρ:

Αποδεδειγμένη γνώση της συσκευής με τη χρήση του απομνημητή ραντάρ ή εφόσον δεν υπάρχει τέτοιος, φύλλων υποτύπωσης, γνώση των θεμελιωδών αρχών του ραντάρ και ικανότητα στο χειρισμό και χρήση του ραντάρ και στην έρμηνεία και ανάλυση των πληροφοριών που αποκοτώνται από τη συσκευή αυτή, συμπεριλαμβανομένων:

(α) των συντελεστών που επηρεάζουν την απόδοση και την ακρίβεια,

(β) της απόκτησής και διατήρησης της εικόνας στην οθόνη,

(γ) της επισήμανσης εσφαλμένης εμφάνισης πληροφοριών, ψευδοχών, θαλασσιών επιστροφών κλπ,

(δ) της απόστασης και διόπτρευσης,

(ε) της αναγνώρισης κρίσιμων στόχων,

(στ) της πορείας και ταχύτητας άλλων πλοίων,

(ζ) του χρόνου και της απόστασης ελάχιστης προσέγγισης, διασχυρούμενου, συναντούμενου ή καταφθάνοντος πλοίου,

(η) της εξακρίβωσης αλλαγών πορείας και ταχύτητας άλλων

(θ) των επιπτώσεων από τις αλλαγές πορείας του ίδιου πλοίου ή της ταχύτητας ή και των δύο τούτων.

(ι) της εφαρμογής των διεθνών κανονισμών προς αποφυγήν συγκρούσεων στη θάλασσα.

5. Μαγνητική και γυροσκοπική πυξίδα:

Ίκανότητα προσδιορισμού και διόρθωσης σφαλμάτων των μαγνητικών και γυροσκοπικών πυξίδων και γνώση των μέσων για διόρθωση τέτοιων σφαλμάτων.

6. Μετεωρολογία και ωκεανογραφία:

(α) αποδεδειγμένη ικανότητα για κατανόηση και έρμηνεία συνοπτικού χάρτη και πρόβλεψη του καιρού της περιοχής, λαμβανομένων υπόψη των τοπικών καιρικών συνθηκών.

(β) γνώση των χαρακτηριστικών των διαφόρων καιρικών συστημάτων συμπεριλαμβανομένων των τροπικών κυκλώνων και της αποφυγής των κέντρων των κυκλώνων και των επικίνδυνων τεταρτάρχικων αυτών.

(γ) γνώση των συστημάτων ωκεάνιων ρευμάτων.

(δ) ικανότητα για χρήση κάθε κατάλληλης ναυτικής έκδοσης για τις παλίρροιες και ρεύματα συμπεριλαμβανομένων και αυτών στην αγγλική γλώσσα.

(ε) ικανότητα υπολογισμού παλίρροιακών καταστάσεων.

7. Έλιγμοι και χειρισμοί πλοίου:

Έλιγμοι και χειρισμοί πλοίου με όποιεσδήποτε συνθήκες, συμπεριλαμβανομένων των:

(α) έλιγμων κατά την προσέγγιση πλοηγίδων ή σε πλοηγικούς σταθμούς ανάλογα με τον καιρό, την παλίρροια, την προχώρηση και απόσταση άκνητοποίησης του πλοίου.

(β) χειρισμών του πλοίου σε ποταμούς, έκβολές κλπ. ανάλογα με τις επιδράσεις του ρεύματος, του ανέμου και των περιωρισμένων υδάτων στην πηδαλιουχία του πλοίου.

(γ) έλιγμων σε άβαθη ύδατα, περιλαμβανομένης της μείωσης του βάθους κάτω από την τροπίδα λόγω επιβύθισης (SQUAT)*, διατοιχισμών και προνευστασμών του πλοίου.

(δ) αλληλοεπίδρασης μεταξύ διερχομένων πλοίων και μεταξύ του ίδιου πλοίου και των πλησίων όγκων (φαινόμενο διαύλων).

(ε) κατάπλου και απόπλου από το λιμάνι με διάφορες συνθήκες ανέμου και παλίρροιας με ή χωρίς ρυμουλκίδες.

(στ) έκλογής άγκυροβόλιου, άγκυροβολίας με μία ή δύο άγκυρες σε περιωρισμένους χώρους και γνώση των συντελεστών προσδιορισμού του μήκους των άλυσιδων των άγκυρών που θα χρησιμοποιηθεί.

(ζ) συρσίματος και άπεμπλοκής άγκυρών.

(η) δεξαμενισμού με ή χωρίς ζημιές του πλοίου.

(θ) διοίκησης και χειρισμών πλοίων σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες περιλαμβανομένης της παροχής βοήθειας σε πλοίο ή αεροσκάφος που κινδυνεύει, ρυμούλκιση, τρόπων τήρησης άκυβέρνητου σκάφους εκτός των κοιλωμάτων των κυμάτων, περιορισμού της έκπτωσης και χρήσης έλαίου.

(ι) προφυλάξεων κατά τους έλιγμούς προς καθαίρεση σωσιβίων λέμβων ή σωσιβίων σχεδίων σε κακοκαιρία.

(ια) μεθόδων περισυλλογής επίζώντων σε σωσίβιες λέμβους ή σωσίβιες σχεδίες.

(ιβ) ικανότητας καθορισμού των χαρακτηριστικών χειρισμού και μηχανών των κυριότερων τύπων πλοίων, ιδιαίτερα όσων άφορά στις αποστάσεις άκνητοποίησης και κύκλους στρωφών άνάλογον με τα βυθίσματα και τις ταχύτητες.

(ιγ) σπουδαιότητας της μείωσης της ταχύτητας προς το σκοπόν άποφυγής ζημιών οι όποιες ένδέχεται να προκληθούν από κύματα της πλώρης ή πρύμης του ίδιου πλοίου.

(ιδ) πρακτικών μέτρων τα όποια πρέπει να λαμβάνονται κατά τον πλου σε πάγους ή σε περιπτώσεις συσσώρευσης πάγου πάνω στο πλοίο.

(ιε) χρήση συστημάτων διαχωρισμού της κυκλοφορίας και χειρισμών μέσα σ' αυτά.

8. Ευστάθεια του πλοίου,* κατασκευή και έλεγχος ζημιών:

(α) κατανόηση των θεμελιωδών άρχών ναυπήγησης πλοίων και των θεωριών και συντελεστών που επηρεάζουν την διαγωγή και την ευστάθεια και των αναγκαίων μέτρων για την διατήρηση ασφαλούς διαγωγής και ευστάθειας.

(β) γνώση των συνεπειών στη διαγωγή και την ευστάθεια του πλοίου σε περίπτωση ζημιών και στην συνέχισαν αυτών κατάκλησης, όποιουδήποτε διαμερίσματος και των μέτρων τα όποια πρέπει να ληφθούν για την αντιμετώπιση τούτων.

(γ) αποδεδειγμένη γνώση της χρήσης πινάκων ευσταθείας, διαγωγής και κόπωσης, των διαγραμμάτων και των συσκευών υπολογισμού της κόπωσης, περιλαμβανομένης της γνώσης της φόρτωσης φορτίων και έρματισμού προς τον σκοπόν να διατηρείται ή κόπωση του κύτους σε παραδεκτά όρια.

(δ) γενικές γνώσεις περί των κύριων ναυπηγικών μερών του πλοίου και της κατάλληλης ονοματολογίας των διάφορων μερών.

(ε) γνώση των συστάσεων του IMCO περί ευσταθείας των πλοίων.

9. Μηχανολογικές έγκαταστάσεις του πλοίου:

(α) άρχές λειτουργίας των μηχανών θάλασσας.

(β) βοηθητικά μηχανήματα.

(γ) γενική γνώση των όρων ναυτικής μηχανολογίας.

10. Χειρισμός φορτίου και στοιβάσις:

(α) στοιβάσις και εξασφάλισης των φορτίων στα πλοία συμπεριλαμβανομένων των φορτοεκφορτωτικών μέσων.

(β) έργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης, ιδιαίτερα δε φόρτωσης και εκφόρτωσης μεγάλων βαρών.

(γ) διεθνείς κανονισμοί και συστάσεις περί μεταφοράς φορτίων και ιδιαίτερα γνώση του διεθνούς ναυτικού κώδικα επικίνδυνων φορτίων.

(δ) μεταφορά επικίνδυνων φορτίων, προφυλάξεις που πρέπει να λαμβάνονται κατά τις φορτοεκφορτώσεις και μέριμνα για την ασφάλεια τούτων κατά την διάρκεια του πλου.

(ε) πρακτική γνώση των περιεχόμενων και εφαρμογή των τρεχουσών όδηγιών για την ασφάλεια των δεξαμενοπλοίων.

(στ) πρακτική γνώση των συνήθως χρησιμοποιούμενων σωληνώσεων φορτίου και μέσων άντλησης.

(ζ) όροι και όρισμοί που χρησιμοποιούνται για την περιγραφή ιδιοτήτων κοινών φορτίων πετρελαίου, όπως το άργυο πετρέλαιο, ήμι-δυσλίσματα, άφθα.

(η) κανονισμοί ρύπανσης, έρματισμός, καθαρισμός δεξαμενών και έργασίες εξαερισμού.

(θ) φόρτωση στα κατάλοιπα.

11. Πρόληψη πυρκαϊάς και μέσα πυρόσβεσης:

(α) όργάνωση γυμνασίων πυρκαϊάς.

(β) κατηγορίες και χημεία των πυρκαϊών.

(γ) συστήματα σβέσης πυρκαϊών.

(δ) παρακολούθηση έγκκεκριμένου εκπαιδευτικού προγράμματος για αντιμετώπιση πυρκαϊών.

(ε) γνώση των κανονισμών περί πυροσβεστικών μέσων.

12. Διαδικασίες έκτακτης ανάγκης:

(α) προφυλάξεις λαμβανόμενες σε περίπτωση έκούσις προεράξης.

(β) ένέργειες που πρέπει να γίνουν πρό και μετά την προεράξη.

(γ) επανάλευση προσαρμαμένου πλοίου με ή χωρίς βοήθεια.

(δ) ένέργειες που επιβάλλεται να γίνουν μετά από σύγκρουση.

(ε) προσωρινή έμφραξη διαρροών.

(στ) μέτρα για την προστασία και την ασφάλεια των έπιβατών και του πληρώματος σε καταστάσεις κινδύνου.

(ζ) περιορισμός ζημιών και διάσωση του πλοίου μετά από πυρκαϊά ή έκρηξη.

(η) εγκατάλειψη πλοίου.

(θ) εφεδρικό πηδάλιο, κατασκευή και χρήση πρόχειρου πηδαλίου και τα μέσα για την κατασκευήν του, όπου αυτό είναι έφικτό.

(ι) διάσωση προσώπων από πλοίο που κινδυνεύει ή από ναυάγιο.

(ια) διαδικασία διάσωσης ανθρώπου που έπεσε στη θάλασσα.

*Επιβύθιση (SQUAT). Είναι η μείωση του βάθους κάτω από το πλοίο που συμβαίνει όταν το πλοίο κινείται μέσα στο νερό και προκαλείται και για λόγους επιπλέον βύθισης αλληλήρρου του σκάφους και για λόγους μεταβολής της διαγωγής του. Το φαινόμενο εξηγείται σ

*Πλοίαρχοι και ύποπλοίαρχοι που ύπηρετούν σε μικρά σκάφη θα είναι πλήρως έννημεροι για τις βασικές απαιτήσεις ευσταθείας αυτών των πλοίων.

13. Ιατρική μέριμνα:

Πλήρης γνώση και χρήση του περιεχομένου των ακόλουθων εκδόσεων:

- (α) διεθνούς ιατρικού οδηγού πλοίων ή ισοδυνάμων εθνικών εκδόσεων,
- (β) ιατρικού τμήματος του διεθνούς κώδικα σημάτων,
- (γ) ιατρικού οδηγού πρώτων βοηθειών για χρήση σε ατυχήματα από επικινδύνους φορτία.

14. Ναυτικό Δίκαιο:

(α) γνώση του διεθνούς ναυτικού δικαίου όπως έχει ενσωματωθεί σε διεθνείς συμφωνίες και συμβάσεις καθ' όσον αυτές επηρεάζουν τις ειδικές υποχρεώσεις και εθύνες του πλοιάρχου, ιδιαίτερα αυτές που αφορούν στην ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίδεται στα εξής θέματα:

- (i) πιστοποιητικά και λοιπά έγγραφα που πρέπει να υπάρχουν στο πλοίο βάσει διεθνών συμβάσεων, πώς μπορούν να αποκτήνουν αυτά και ποιά η διάρκεια της νόμιμης ισχύος αυτών,
- (ii) εθύνες από τις σχετικές απαιτήσεις της διεθνούς σύμβασης περί γραμμών φόρτωσης,
- (iii) εθύνες από τις σχετικές απαιτήσεις της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα,
- (iv) εθύνες από τις διεθνείς συμβάσεις για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία,
- (v) ναυτικές δηλώσεις υγείας, απαιτήσεις των διεθνών υγειονομικών κανονισμών,
- (vi) εθύνες από τη σύμβαση για τους διενθεις κανονισμούς προς αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα,
- (vii) εθύνες βάσει άλλων διεθνών οργάνων που αφορούν στην ασφάλεια του πλοίου, των επιβατών, του πληρώματος και του φορτίου,
- (β) Η έκταση της γνώσης της εθνικής ναυτικής νομοθεσίας επαφίεται στην κρίση της διοίκησης, αλλά πρέπει να περιλαμβάνει τις εθνικές διατάξεις που επιβάλλουν την τήρησιν των διεθνών συμφωνιών και συμβάσεων.

15. Εθύνες διοίκησης και εκπαίδευσης προσωπικού:

γνώση διοίκησης, οργάνωσης και εκπαίδευσης του προσωπικού των πλοίων.

16. Έπικοινωνιές:

(α) ικανότητα για έκπομπη και λήψη μηνυμάτων με αναλαμπές και χρήση του διεθνούς κώδικα σημάτων. Όπου η διοίκηση έχει εξετάσει τους υποψήφιους για τα θέματα αυτά σε κατώτερα επίπεδα πιστοποιητικών, μπορεί να μη επανεξετάσει γι' αυτά τους υποψήφιους για πιστοποιητικό πλοιάρχου,

(β) γνώση των διαδικασιών οι οποίες χρησιμοποιούνται στις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες και ικανότητα για χρήση ραδιοτηλεφώνων ιδιαίτερα δε όσον αφορά στα μηνύματα κινδύνου, επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας ναυσιπλοίας,

(γ) γνώση των διαδικασιών για έκπομπη σημάτων κινδύνου ραδιοτηλεγραφικώς όπως αυτές περιγράφονται στους κανονισμούς ραδιοεπικοινωνιών.

17. Διάσωση:

Πλήρη γνώση των κανονισμών σωστικών μέσων (διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα), οργάνωσης γυμνασίων εγκατάλειψης πλοίων, σωσιβίων λέμβων, σωσιβίων σχεδίων και λοιπών σωστικών μέσων.

18. Έρευνα και διάσωση:

Πλήρη γνώση του εγχειριδίου του IMCO για έρευνα και διάσωση εμπορικών πλοίων (MERSAR).

19. Μέθοδοι διαπίστωσης της ικανότητας:

(α) ναυσιπλοία:

έξταση στη χρήση του εξάντα και των οργάνων μέτρησης του άζιμουθ και λήψης διοπτύσεων, καθώς και της ικανότητας για χάραξη στο χάρτη της πορείας και των διοπτύσεων και υποτύπωση του στίγματος,

(β) διεθνείς κανονισμοί προς αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα:

- (i) χρήση μικρών πρότυπων που φέρουν τα κατάλληλα φώτα και σήματα ή απομνημητή φώτων ναυσιπλοίας,
- (ii) φύλλα υποτύπωσης ή προσομοιωτή ραντάρ,
- (γ) ραντάρ:
- (i) απομνημητής ραντάρ, ή
- (ii) φύλλα υποτύπωσης,

(δ) σβέση πυρκαϊάς:

παρακολούθηση αναγνωρισμένου εκπαιδευτικού προγράμματος αντιμετώπισης πυρκαϊών,

(ε) επικοινωνίες:

Όπτική και προφορική πρακτική εξέταση.

(στ) διάσωση:

καθαίρεση και χειρισμοί σωσίβιων λέμβων και άλλων σωστικών συσκευών περιλαμβανομένης της εφαρμογής σωσίβιων ζωνών.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 11/3

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποιητικά αξιωματικών γέφυρας και πλοιάρχων πλοίων κάτω των 200 κοχ.

(1) Πλοία που δεν εκτελούν παράκτιους πλόες:

(α) Κάθε πλοίαρχος που υπηρετεί σε θαλασσοπλοούν πλοίο κάτω των 200 κοχ που δεν ασχολείται σε παράκτιους πλόες πρέπει να είναι κάτοχος πιστοποιητικού αναγνωρισμένου από την διοίκηση για υπηρεσία πλοιάρχου σε πλοία μεταξύ 20 και 1600 κοχ.

(β) Κάθε αξιωματικός φυλακής γέφυρας που υπηρετεί σε θαλασσοπλοούν πλοίο κάτω των 200 κοχ που δεν εκτελεί παράκτιους πλόες πρέπει να κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό για πλοία 200 κοχ και άνω.

(2) Πλοία που απασχολούνται σε παράκτιους πλόες:

(α) πλοίαρχος:

(i) κάθε πλοίαρχος που υπηρετεί σε θαλασσοπλοούν πλοίο κάτω των 200 κοχ το οποίο ασχολείται σε παράκτιους πλόες θα κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό,

(ii) κάθε υποψήφιος για απόκτηση πιστοποιητικού θα:

(1) έχει ηλικία όχι κάτω των 20 ετών,

(2) έχει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία όχι κάτω των 12 μηνών ως αξιωματικός φυλακής γέφυρας,

(3) ικανοποιεί την διοίκηση ότι κατέχει επαρκείς γνώσεις κατάλληλες για την εκτέλεση των καθηκόντων του σε τέτοια πλοία που περιλαμβάνουν και τα θέματα που περιέχονται στο προσάρτημα του κανονισμού,

(β) αξιωματικός φυλακής γέφυρας:

(i) κάθε αξιωματικός φυλακής γέφυρας που υπηρετεί σε θαλασσοπλοούν πλοίο κάτω των 200 κοχ που εκτελεί παράκτιους πλόες θα κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό,

(ii) κάθε υποψήφιος για απόκτηση πιστοποιητικού θα:

(1) έχει ηλικία όχι κάτω των 18 ετών,

(2) ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς την υγειονομική του καταλληλότητα, και ιδιαίτερα στην όραση και την άκοη,

(3) ικανοποιεί τη διοίκηση περί του ότι έχει:

περατώσει με επιτυχία ειδική εκπαίδευση, περιλαμβανομένης επαρκούς περιόδου κατάλληλης θαλάσσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τις απαιτήσεις της διοίκησης, ή συμπληρώσει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία στον κλάδο καταιστώματος όχι κάτω των 3 ετών,

(4) ικανοποιεί τη διοίκηση περί του ότι κατέχει επαρκείς γνώσεις κατάλληλες για την εκτέλεση των καθηκόντων του σε τέτοια πλοία οι οποίες περιλαμβάνουν και τα θέματα που περιέχονται στο προσάρτημα.

3. Εκπαίδευση.

Η εκπαίδευση για απόκτηση των αναγκαίων γνώσεων και της πρακτικής πείρας θα βασίζεται στον κανονισμό 11/1 «βασικές αρχές τήρησης φυλακής γέφυρας» και τους οικείους διεθνείς κανονισμούς και συστάσεις.

4. Έξαιρέσεις:

Η διοίκηση, αν θεωρεί ότι το μέγεθος και οι συνθήκες πλοίου του πλοίου είναι τέτοιες, ώστε να καθιστούν την εφαρμογή όλων των απαιτήσεων του κανονισμού αυτού και του προσαρτήματός του αδικαιολόγητο ή ανέφικτο, μπορεί να εξαιρέσει ανάλογα τον πλοίαρχο και τον αξιωματικό φυλακής γέφυρας τέτοιου πλοίου ή κατηγοριών πλοίων από μερικές απαιτήσεις, έχοντας υπόψη την ασφάλεια των λοιπών πλοίων που είναι δυνατό να πλέουν στα ίδια ύδατα.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 11/3

Ελάχιστες γνώσεις απαιτούμενες για πιστοποιητικά αξιωματικών φωκικών γέφυρας και πλοιάρχων πλοίων κάτω των 200 κοχ

1. (α) Γνώση των ακόλουθων:

- (ι) άκτοπλοίας και στη έκταση που απαιτείται, άστρονομικής ναυσιπλοίας,
- (ιι) διεθνούς κανονισμού προς άποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα,
- (ιιι) διεθνούς ναυτικού κώδικα επικινδύνων φορτίων (IMCO),
- (iv) μαγνητικής πυξίδας,
- (v) ραδιοτηλεφωνίας και όπτικής συνεννόησης,
- (vi) συσκευών πρόληψης και σβέσης πυρκαϊών,
- (vii) διάσωσης,
- (viii) διαδικασιών σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης,
- (ix) χειρισμών πλοίου,
- (x) ευστάθειας πλοίου,
- (xi) μετεωρολογίας,

- (xii) μηχανολογικών έργαταστάσεων μικρών πλοίων,
- (xiii) πρώτων βοηθειών,
- (xiv) έρευνας και διάσωσης,
- (xv) πρόληψης ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος
- (β) εκτός από τις απαιτήσεις της υποπαραγράφου (α), έπαρκής γνώση για άσφαλή χειρισμό όλων των ναυτικών οργάνων και εξοπλισμού που φέρεται σε τέτοια πλοία,
- (γ) τὸ επίπεδο γνώσεων που απαιτούνται για τὰ θέματα που καθορίζονται στις υποπαραγράφους (α) και (β) πρέπει να είναι έπαρκή για τήν άσφαλή εκπλήρωση των καθηκόντων του άξιωματικού φυλακής.

2. Κάθε πλοίαρχος που ύπηρετεί σε θαλασσοπλοούν πλοίο κάτω των 200 κοχ πρέπει εκτός από τις απαιτήσεις της άνωτέρω παραγράφου 1 να ικανοποιεί τη διοίκηση περί του ότι κατέχει γνώσεις προς εκπλήρωση όλων των καθηκόντων του με άσφάλεια.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 11/4

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποιητικά άξιωματικού φυλακής γέφυρας σε πλοία 200 κοχ και άνω.

1. Κάθε άξιωματικός φυλακής γέφυρας που ύπηρετεί σε θαλασσοπλοούν πλοίο 200 κοχ και άνω πρέπει να έχει κατάλληλο πιστοποιητικό.

2. Κάθε υποψήφιος για άπόκτηση πιστοποιητικού θα:

- (α) έχει ηλικία όχι κάτω των 18 ετών,
- (β) ικανοποιεί τη διοίκηση σχετικά με την ύγειονομική του κατάσταση, ιδιαίτερα όσον αφορά στην όραση και στην άκοή,
- (γ) έχει άναγνωρισμένη θαλάσσια ύπηρεσία στο διαμέρισμα του καταστρώματος όχι κάτω από τρία έτη, που θα περιλαμβάνει τουλάχιστον έξι μήνες ύπηρεσία φυλακών γέφυρας με την επίβλεψη προσοντούχου άξιωματικού· πτόντως η διοίκηση μπορεί να άντικαθιστά μέχρι δύο έτη θαλάσσια ύπηρεσία, με περίοδο ειδίξης εκπαίδευσης, με την προϋπόθεση ότι, η διοίκηση ικανοποιείται στο ότι αυτή η εκπαίδευση είναι τουλάχιστον ίσοδύναμη σε αξία, προς την άναπληρούμενη περίοδο θαλάσσιας ύπηρεσίας.

(δ) ικανοποιεί τη διοίκηση, συμμετέχοντας σε κατάλληλες εξετάσεις, στο ότι κατέχει έπαρκώς θεωρητικές και πρακτικές γνώσεις κατάλληλες για τὰ καθήκοντα αυτού.

3. Πιστοποιητικά για ύπηρεσία χωρίς περιορισμούς:

Για έκδοση πιστοποιητικών για ύπηρεσία χωρίς περιορισμούς στην περιοχή των πλοίων, πρέπει να εξετάζεται η έπαρκεια των θεωρητικών και πρακτικών γνώσεων του υποψήφιου για τὰ θέματα που άναφέρονται στο προσάρτημα του κανονισμού.

4. Πιστοποιητικά περιορισμένης ικανότητας:

Προς έκδοση πιστοποιητικών περιορισμένης ικανότητας για ύπηρεσία σε παράκτιους πλόες, η διοίκηση μπορεί να παράλείπει τὰ ακόλουθα θέματα από τὰ άναφερόμενα στο προσάρτημα, έχοντας υπόψη τις συνέπειες για τήν άσφάλεια των άλλων πλοίων που είναι δυνατό να πλέουν στα ίδια ύδατα:

- (α) άστρονομική ναυσιπλοία,
- (β) ηλεκτρονικά συστήματα προσδιορισμού στίγματος και ναυσιπλοίας, για ύδατα που θα καλύπτονται από τέτοια συστήματα.

5. Επίπεδο γνώσεων:

- (α) τὸ επίπεδο των γνώσεων, που θα απαιτούνται για τὰ θέματα των άναφερόμενων στο προσάρτημα, θα είναι άρκετο για τήν άσφαλή εκπλήρωση των καθηκόντων του άξιωματικού φυλακής. Κατά τὸν καθορισμό του κατάλληλου επιπέδου γνώσεων, η διοίκηση θα έχει υπόψη τις παρατηρήσεις για κάθε θέμα του προσαρτήματος,
- (β) η εκπαίδευση για άπόκτηση των άναγκαίων θεωρητικών γνώ-

σεων και πρακτικής έμπειρίας πρέπει να βασίζεται στον κανονισμό 11/1 «βασικές άρχές τήρησης φυλακής γέφυρας» και των σχετικών διεθνών κανονισμών και συστάσεων.

Προσάρτημα κανονισμού 11/4.

Ελάχιστες γνώσεις απαιτούμενες για πιστοποιητικά άξιωματικών φυλακής γέφυρας σε πλοία 200 κοχ και άνω:

1. Άστρονομική ναυσιπλοία:
Ίκανότητα για χρήση των ούράνιων σωμάτων για τὸν καθορισμό του στίγματος του πλοίου και των σφαλμάτων της πυξίδας.

2. Άκτοπλοία:

α) ικανότητα προσδιορισμού του στίγματος με χρήση:

(I) σημείων ξηράς,

(II) βοηθημάτων ναυσιπλοίας, περιλαμβανόμενων των φάρων, αλεωρίων και σημαντήρων,

(III) άναμέτρησης, λαμβάνοντας υπόψη τούς άνέμους, παλλήρριες, ρεύματα και ταχύτητα ύπολογιζόμενη με τις στροφές της έλικας ανά λεπτό και του δρομόμετρου,

β) πλήρης γνώση και ικανότητα χρήσης των ναυτιλιακών χαρτών και εκδόσεων όπως οι πλοηγοί, πίνακες παλλήρριων, άγγελίες προς τούς ναυτιλλόμενους, ναυτιλιακές προειδοποιήσεις με τὸν ασύρματο και πληροφορίες για τὰ συστήματα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας.

3. Ναυσιπλοία με τὸ ραντάρ:

Γνώση των θεμελιωδών άρχών του ραντάρ και ικανότητα στη λειτουργία και χρήση του και ικανότητα έρμηνείας και άνάλυσης των άποκτώμενων με τὸ ραντάρ πληροφοριών, περιλαμβανόμενων των ακόλουθων:

- α) παραγόντων που επηρεάζουν τήν λειτουργία και τήν άκρίβεια,
- β) ρύθμισης και διατήρησης της εικόνας ραντάρ,
- γ) εξακρίβωσης έσφαλμένης παρουσίας πληροφοριών, ψευδοχών, έπιστροφών θάλασσας κλπ.,
- δ) άπόστασης και διόπτευσης,
- ε) έπισήμανσης κρίσιμων ήχων,
- στ) πορείας και ταχύτητας άλλων πλοίων,
- ζ) χρόνου και έγγύτερης άπόστασης διασταυρούμενου, συναντούμενου ή καταφθάνοντος πλοίου,
- η) εξακρίβωσης άλλαγών πορείας και ταχύτητας άλλων πλοίων,
- θ) έπιπτώσεων από τις άλλαγές της πορείας του ίδιου πλοίου ή της ταχύτητας ή και των δύο αυτών,
- ι) έφαρμογής των διεθνών κανονισμών προς άποφυγή συγκρούσεων σε θάλασσα.

4. Έκτέλεση φυλακών:

α) πλήρη άποδεδειγμένη γνώση του περιεχόμενου, της έφαρμογής και του σκοπού του διεθνούς κανονισμού άποφυγής συγκρούσεων στη θάλασσα, συμπεριλαμβανόμενων των παραρτημάτων που άναφέρονται στην άσφαλή ναυσιπλοία,

β) άποδεδειγμένη γνώση του περιεχόμενου του κανονισμού 11/1 «βασικές άρχές τήρησης φυλακής γέφυρας».

5. Ήλεκτρονικά συστήματα προσδιορισμού θέσης και ναυσιπλοίας:

Ίκανότητας εύρεσης του στίγματος με τη χρήση ήλεκτρονικών ναυτιλιακών βοηθημάτων διαπιστούμενη κατά τρόπο που θα ικανοποιεί τη διοίκηση.

6. Ραδιογωνιόμετρα και ήχητικά βυθόμετρα:

Ίκανότητα για χρήση των συσκευών και όρθη χρησιμοποίηση των πληροφοριών.

7. Μετεωρολογία:

Γνώση των μετεωρολογικών οργάνων του πλοίου και της χρησιμοποίησής των. Γνώση των χαρακτηριστικών των διαφόρων συστημάτων καιρού, διαδικασιών άναφοράς και συστημάτων καταχώρησης και ικανότητα προς χρήση των διαθέσιμων μετεωρολογικών πληροφοριών.

8. Μαγνητικές και γυροσκοπικές πυξίδες:

Γνώση των άρχών της μαγνητικής και γυροσκοπικής πυξίδας περιλαμβανόμενων των σφαλμάτων και των διορθώσεων. Για ότι άφορά στις γυροσκοπικές πυξίδες, κατανόηση των συστημάτων που είναι κάτω από τὸν έλεγχο της κύριας γυροσκοπικής πυξίδας και γνώση του χειρισμού και της συντήρησης των κύριων τύπων γυροσκοπικών πυξίδων.

9. Αυτόματα πηδάλιο :

Γνώση των συστημάτων και διαδικασιών αυτόματης πηδαλιούχιας.

10. Ραδιοτηλεφωνία και όπτική συνεννόηση :

α) ικανότητα έκπομπής και λήψης σημάτων με αναλαμπές,
β) ικανότητα για χρήση του διεθνή κώδικα σημάτων,
γ) γνώση των διαδικασιών οι οποίες χρησιμοποιούνται στις ραδιο-
τηλεφωνικές επικοινωνίες και ικανότητα χρήσης των ραδιοτηλεφώνων, ιδιαίτερα δε όσον αφορά στα μηνύματα κινδύνου, επείγουσας ανάγκης, και ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.

11. Πρόληψη πυρκαϊγών και πυροσβεστικά μέσα :

α) ικανότητα για οργάνωση γυμνασίων πυρκαϊγών,
β) γνώση των κατηγοριών και της χημείας των πυρκαϊγών,
γ) γνώση των συστημάτων αντιμετώπισης πυρκαϊγών,
δ) παρακολούθηση αναγνωρισμένου εκπαιδευτικού προγράμματος αντιμετώπισης πυρκαϊγών.

12. Διάσωση :

Ικανότητα για οργάνωση γυμνασίων εγκατάλειψης πλοίου και γνώση χειρισμού των σωσίβιων λέμβων, σωσίβιων σχεδίων, πλευστικών συσκευών και παρόμοιων σωστικών μέσων, με τον εξοπλισμό αυτών περιλαμβανόμενης της φορητής συσκευής άσφυμιάτου και των ραδιοσημαντήρων ένδειξης της θέσης κινδύνου. Γνώση της τεχνικής για την επιβίωση στη θάλασσα.

13. Διαδικασίες κινδύνου :

Γνώση των θεμάτων που αναφέρονται στο οικείο προσάρτημα της τρέχουσας έκδοσης του «κειμένου οδηγίων εκπαίδευσης» που έχει καταρτισθεί από τον IMCO και ILO.

14. Έλιγμοι και χειρισμοί πλοίου :

Γνώση των :

α) επιδράσεων των διάφορων καταστάσεων φόρτου (DW), βυθισμάτων, διαγωγής, ταχύτητας και βαθών κάτω από την τρόπιδα στους κύκλους στροφής και αποστάσεις ακινητοποίησης του πλοίου,
β) επιδράσεων του ανέμου και του ρεύματος στους χειρισμούς του πλοίου,
γ) έλιγμων προς διάσωση ανθρώπου που έπεσε στη θάλασσα,
δ) μείωσης του βάθους κάτω από την τρόπιδα κατά την κίνηση του πλοίου, άβαθών υδάτων και παρόμοιων επιδράσεων,
ε) κατάλληλων διαδικασιών για άγκυροβολία και πρόσδεση.

15. Ευστάθεια πλοίου :

α) πρακτική γνώση και εφαρμογές ευστάθειας, πινάκων διαγωγής και κόπωσης, διαγραμμάτων και συσκευών υπολογισμού κόπωσης,
β) κατανόηση των βασικών ενεργειών που πρέπει να γίνουν σε περίπτωση μερικής απώλειας της άθικτης πλευστότητας.

16. Άγγλική γλώσσα :

Έπαρκής γνώση της αγγλικής γλώσσας ώστε ο αξιωματικός να είναι ικανός να χρησιμοποιεί χάρτες και λοιπές ναυτικές εκδόσεις, να κατανοεί μετεωρολογικές πληροφορίες και μηνύματα που αφορούν στην κίνηση και την ασφάλεια του πλοίου και να εκφράζεται με σαφήνεια κατά τις επικοινωνίες αυτού με άλλα πλοία ή παράκτιους σταθμούς. Ικανότητας προς κατανόηση και χρήση του πρότυπου λεξιλογίου ναυτικών όρων του IMCO.

17. Ναυπήγηση πλοίου :

Γενικές γνώσεις για τα κύρια ναυπηγικά μέρη του πλοίου και της όρθης ονοματολογίας των διαφόρων μερών.

18. Χειρισμός φορτίου και στοιβάδα :

Γνώση του ασφαλούς χειρισμού και της στοιβάδας των φορτίων και της επίδρασης των συντελεστών αυτών στην ασφάλεια του πλοίου.

19. Ιατρική μέριμνα :

Πρακτικές εφαρμογές των ιατρικών οδηγιών και συμβουλών με τον άσφυμιατο, περιλαμβανόμενης της ικανότητας προς ανάληψη αποτελεσματικής δράσης βασιζόμενης σε τέτοιες γνώσεις, σε περίπτωση άτυχημάτων και ασθενειών, που είναι πιθανό να συμβούν πάνω στο πλοίο.

20. Έρευνα και διάσωση :

Γνώση του έγχειριδιού του IMCO για έρευνα και διάσωση έμπορικων πλοίων (MERSAR).

21. Πρόληψη ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος :

Γνώση των προφυλάξεων που πρέπει να λαμβάνονται για την πρόληψη ρυπάνσεων του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Κανονισμός II/5.

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις προς εξασφάλιση συνεχούς ικανότητας και έκσυγχρονισμού των γνώσεων πλοιάρχων και αξιωματικών καταστρώματος.

1. Κάθε πλοίαρχος και κάθε αξιωματικός καταστρώματος κάτοχος πιστοποιητικού, που υπηρετεί στη θάλασσα ή προτίθεται να υπηρετήσει στη θάλασσα, μετά από κάποια περίοδο στην ξηρά, απαιτείται προκειμένου να διατηρήσει τα προσόντα αυτού για υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία, όπως σε τακτά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα πέντε έτη, ικανοποιεί τη διοίκηση για :

α) την ύγειονομική καταλληλότητα αυτού, ιδιαίτερα δε όσον αφορά στην όραση και την ακοή, και
β) την επαγγελματική αυτού ικανότητα :

(I) για αναγνωρισμένη υπηρεσία σε θαλασσοπλοούν πλοίο με ειδικότητα πλοιάρχου ή αξιωματικού καταστρώματος τουλάχιστον ενός έτους κατά τη διάρκεια των τελευταίων πέντε ετών, ή

(II) για την εκτέλεση εργασιών, σχετικών προς τα καθήκοντα που ταιριάζουν στο βαθμό του κατεχόμενου πιστοποιητικού, θεωρούμενων τουλάχιστον ως ισοδύναμων προς την υπηρεσία σε θαλασσοπλοούν πλοίο ή οποία προβλέπεται στην παράγραφο 1 (β) (I) ή

(III) για ένα από τα παρακάτω :

— επιτυχίας σε αναγνωρισμένες εξετάσεις, ή
— παρακολούθηση με επιτυχία αναγνωρισμένου εκπαιδευτικού προγράμματος ή προγραμμάτων, ή

— συμπλήρωση αναγνωρισμένης υπηρεσίας σε θαλασσοπλοούν πλοίο με ειδικότητα υπεράριθμου αξιωματικού καταστρώματος για περίοδο όχι κάτω των τριών μηνών, άμέσως πριν αυτός αναλάβει τη θέση για την οποία δικαιούνται σύμφωνα με το κατεχόμενο πιστοποιητικό.

2. Η Διοίκηση σε συνεννόηση με τους ενδιαφερόμενους θα καταρτίζει ή θα προωθεί την κατάρτιση εκπαιδευτικών προγραμμάτων ανανέωσης και έκσυγχρονισμού των γνώσεων, προαιρετικά ή υποχρεωτικά, ανάλογα με τις περιπτώσεις, για πλοιάρχους ή αξιωματικούς που υπηρετούν στη θάλασσα, ιδιαίτερα δε για τους επανερχόμενους στα θαλασσοπλοούντα πλοία. Η Διοίκηση θα εξασφαλίζει την ύπαρξη τρόπων που θα καθιστούν τα ενδιαφερόμενα πρόσωπα ικανά να παρακολουθούν τέτοια προγράμματα ανάλογα με την πείρα και τα καθήκοντα αυτών. Τέτοια προγράμματα θα είναι αναγνωρισμένα από τη διοίκηση και θα περιλαμβάνουν τις μεταβολές στην ναυτική τεχνολογία και τους οικείους διεθνείς κανονισμούς και συστάσεις για ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

3. Κάθε πλοίαρχος και αξιωματικός καταστρώματος για να συνεχίσει να υπηρετεί σε θαλασσοπλοούντα πλοία για τα οποία έχουν διεθνώς συμφωνηθεί ειδικές απαιτήσεις εκπαίδευσης, πρέπει να συμπληρώσει με επιτυχία αναγνωρισμένη ανάλογη εκπαίδευση.

1. Η διοίκηση θα εξασφαλίζει ότι τα κείμενα των τελευταίων μεταβολών στους διεθνείς κανονισμούς για ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος θα είναι διαθέσιμα στα πλοία που υπάγονται στην δικαιοδοσία αυτής.

Κανονισμός II/6.

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για κατώτερους ναυτικούς που μετέχουν σε φυλακές γέφυρας.

1. Οι ελάχιστες απαιτήσεις για κατώτερο ναυτικό που μετέχει σε φυλακές γέφυρας σε θαλασσοπλοούν πλοίο 200 κοχ και άνω αναφέρονται στην παράγραφο 2. Οι απαιτήσεις αυτές δεν είναι αυτές που αφορούν στην έκδοση πιστοποιητικού ικανού αυτού, * ούτε, εκτός αν πρόκειται για πλοία μικρού μεγέθους, αποτελούν τις ελάχιστες απαιτήσεις για κατώτερο ναυτικό, που πρόκειται να παραμείνει ο μόνος κατώτερος σε φυλακή γέφυρας. Οι Διοικήσεις μπορούν να απαιτούν πρόσθετη εκπαίδευση και προσόντα για κατώτερο ναυτικό, που πρόκειται να είναι ο μόνος κατώτερος σε φυλακή γέφυρας.

* Γίνεται αναφορά στην σύμβαση ΔΟΕ 1916 «για έκδοση πιστοποιητικών σε ικανούς ναύτες» ή σε οποιαδήποτε μεταγενέστερη σύμβαση.

2. Κάθε κατώτερος ναυτικός που μετέχει σε φυλακές γέφυρας σε θαλασσοπλοούν πλοίο 200αχ και άνω θα :

- α) έχει ηλικία όχι κάτω των 16 ετών,
- β) ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς την υγιεινολογική αυτού καταλληλότητα, ιδιαίτερα δε όσον αφορά στην όραση και την ακοή,
- γ) ικανοποιεί τη διοίκηση για το ότι έχει :

(I) συμπληρώσει αναγνωρισμένη υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία, που περιλαμβάνει ειδική πείρα τουλάχιστον έξι μηνών σχετικά με τα καθήκοντα φυλακών γέφυρας, ή

(II) υποβληθεί με επιτυχία σε ειδική εκπαίδευση είτε πριν εισέλθει στη θάλασσα είτε στο πλοίο, που να περιλαμβάνει επαρκή περίοδο υπηρεσίας σε θαλασσοπλοούν πλοίο, κατά τις απαιτήσεις της διοίκησης, που δε θα είναι κάτω των δύο μηνών,

δ) έχει εμπειρία ή εκπαίδευση που να περιλαμβάνει :

(I) βασικές αρχές αντιμετώπισης πυρκαϊών, πρώτων βοηθειών, προσωπικής επιβίωσης, κινδύνων ύψους και προσωπικής ασφάλειας,

(II) ικανότητα να κατανοεί τις διαταγές και να εκφράζεται ορθά, ώστε να γίνεται κατανοητός από τον αξιωματικό φυλακής σε ζητήματα σχετικά με καθήκοντα αυτού,

(III) ικανότητα πηδαλιουργίας και συμμόρφωσης προς εντολές σε σχέση με την πηδαλιουργία και γνώσεις της μηχανικής και γυροσκοπικής πυξίδας άρκετες για εκτέλεση των καθηκόντων αυτών,

(IV) ικανότητα για εκτέλεση υπηρεσίας όπτηρα με την όραση και ακοή και αναφορά κατά προσέγγιση της διόπτρευσης ήχητικού σήματος, φωτός, ή άλλου αντικείμενου σε μοίρες ή ρόμβους,

(V) εξοικείωση στην αποσύνδεση του αυτόματου πηδάλιου προς χρήση του χειροκίνητου και αντίστροφα,

(VI) γνώση της χρήσης των κατάλληλων συστημάτων έσωτερικής συνεννόησης και συναγερμού,

(VII) γνώση των πυροτεχνικών σημάτων κινδύνου,

(VIII) γνώση των καθηκόντων αυτού σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης,

(IX) γνώση των όρων που χρησιμοποιούνται στα πλοία και όρισμών οι οποίοι είναι σχετικοί προς καθήκοντα αυτού.

3. Η πείρα, υπηρεσία ή εκπαίδευση που απαιτείται κατά τις παρ. 2 (γ) και (δ) είναι δυνατό να αποκτηθεί με την εκτέλεση καθηκόντων συναφών με την τήρηση φυλακών γέφυρας, αλλά μόνον εφόσον τα καθήκοντα αυτά εκπληρώνονται με την άμεση επίβλεψη του πλοιάρχου, αξιωματικού φυλακής γέφυρας ή προσοντούχου κατώτερου ναυτικού.

4. Οι διοικήσεις θα μεριμνούν για την έκδοση έπαισιμου έγγραφου σε κάθε ναυτικό που είτε με την πείρα είτε ύστερα από εκπαίδευση έχει τα προσόντα σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό να υπηρετεί ως κατώτερος ναυτικός σε φυλακές γέφυρας ή τη θέωρηση του ήδη κατεχόμενου απ' αυτόν ανάλογου εγγράφου.

5. Όποιοσδήποτε ναυτικός μπορεί να θεωρηθεί από τη διοίκηση ότι ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του κανονισμού αυτού αν έχει υπηρετήσει σε συναφή ειδικότητα του κλάδου καταστρώματος για χρονικό διάστημα όχι κάτω από ένα έτος κατά τα τελευταία πέντε έτη, πριν τεθεί σε ισχύ ή σύμβαση για τη διοίκηση αυτή.

Κανονισμός II/7.

Βασικές αρχές που πρέπει να τηρούνται κατά την εκτέλεση φυλακών στο λιμάνι.

1. Σε κάθε πλοίο που έχει προσδεθεί ή αγκυροβολήσει με ασφάλεια με όμαλές συνθήκες στο λιμάνι, ο πλοίαρχος θα μεριμνά ώστε να εκτελούνται κατάλληλες και αποτελεσματικές φυλακές για τον σκοπό της ασφάλειας.

2. Κατά την οργάνωση των φυλακών θα λαμβάνονται υπόψη οι διατάξεις της «σύστασης για τις αρχές και επιχειρησιακές οδηγίες για αξιωματικούς καταστρώματος που εκτελούν φυλακές στο λιμάνι» και της «σύστασης για τις αρχές και επιχειρησιακές οδηγίες για αξιωματικούς μηχανής που εκτελούν φυλακές μηχανής στο λιμάνι» οι οποίες υιοθετήθηκαν από τη διεθνή διάσκεψη για την εκπαίδευση και τα πιστοποιητικά των ναυτικών, 1978.

Κανονισμός II/8.

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για φυλακές στο λιμάνι σε πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία.

1. Ο πλοίαρχος κάθε πλοίου που μεταφέρει χύμα φορτίο το οποίο είναι επικίνδυνο — αν αυτό είναι ή μπορεί να είναι εκρηκτικό, εύφλε-

κτο, τοξικό, επικίνδυνο για την υγεία ή ρυπαντικό για το περιβάλλον θα εξασφαλίζει την ασφαλή τήρηση φυλακών καταστρώματος και μηχανής για την άμεση διάθεση στο πλοίο προσοντούχου αξιωματικού ή αξιωματικών και κατώτερων ναυτικών όπου απαιτείται ακόμη και όταν το πλοίο έχει προσδεθεί με ασφάλεια ή έχει με ασφάλεια αγκυροβολήσει στο λιμάνι.

2. Ο πλοίαρχος κάθε πλοίου που μεταφέρει επικίνδυνο φορτίο όχι χύμα — αν αυτό είναι ή μπορεί να είναι εκρηκτικό, εύφλεκτο, τοξικό, επικίνδυνο για την υγεία ή ρυπαντικό για το περιβάλλον — κατά την οργάνωση των φυλακών ασφάλειας θα λαμβάνει πλήρως υπόψη τη φύση, την ποσότητα, τη συσκευασία και τη στοιβάδα του επικίνδυνου φορτίου και τις τυχόν ειδικές συνθήκες στο πλοίο, στη θάλασσα και την ακτή.

3. Κατά την οργάνωση των φυλακών θα λαμβάνονται πλήρως υπόψη η «σύσταση για τις αρχές και επιχειρησιακές οδηγίες για αξιωματικούς μηχανής που εκτελούν φυλακές μηχανής στο λιμάνι» και της «σύστασης για τις αρχές και επιχειρησιακές οδηγίες για αξιωματικούς καταστρώματος που εκτελούν φυλακές στο λιμάνι» οι οποίες υιοθετήθηκαν από τη διεθνή διάσκεψη για την εκπαίδευση και τα πιστοποιητικά των ναυτικών, 1978.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ III.

Κλάδος μηχανής.

Κανονισμός III/1.

Βασικές αρχές που πρέπει να τηρούνται κατά την εκτέλεση φυλακών μηχανής.

1. Τα μέρη θα κατευθύνουν την προσοχή των πλοιοκτητών, διαχειριστών πλοίων, πλοιάρχων, πρώτων μηχανικών και προσωπικού φυλακών στις παρακάτω αρχές που πρέπει να τηρούνται για να εξασφαλίζεται ότι πάντοτε η φυλακή μηχανής εκτελείται με ασφάλεια.

2. Ο όρος «φυλακή» χρησιμοποιούμενος στον κανονισμό αυτόν σημαίνει είτε ομάδα προσωπικού που αποτελεί τη φυλακή είτε περίοδο ευθύνης για αξιωματικό μηχανής κατά τη διάρκεια της οποίας ή φυσική του παρουσία στο μηχανοστάσιο είναι δυνατό να απαιτείται ή όχι.

3. Οι βασικές αρχές, που αναφέρονται αλλά δεν περιορίζονται στα παρακάτω, θα λαμβάνονται υπόψη σε όλα τα πλοία.

4. Γενικά :

α) ο πρώτος μηχανικός κάθε πλοίου οφείλει, σε συνεννόηση με τον πλοίαρχο, να εξασφαλίζει ότι οι διαδικασίες εκτέλεσης των φυλακών είναι επαρκείς για την τήρηση ασφαλούς φυλακής. Όταν αποφασίζεται η σύνθεση των φυλακών, που είναι δυνατό να περιλαμβάνει κατάλληλους κατώτερους ναυτικούς, τα παρακάτω κριτήρια μεταξύ των άλλων, θα λαμβάνονται υπόψη :

(I) ο τύπος του πλοίου,

(II) ο τύπος και η κατάσταση της μηχανής,

(III) οι ειδικοί τρόποι χειρισμού που επιβάλλονται ανάλογα με τις συνθήκες όπως καιρού, πάγου, μολυσμένων υδάτων, άβαθών, καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, περιορισμού ζημιών ή ελάττωσης της ρύπανσης,

(IV) τα προσόντα και η πείρα του προσωπικού φυλακής,

(V) η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής, του πλοίου, του φορτίου, και του λιμένα και η προστασία του περιβάλλοντος,

(VI) η τήρηση των διεθνών, εθνικών και τοπικών κανονισμών,

(VII) η διετήρηση των κανονικών λειτουργιών του πλοίου,

β) με τη διεύθυνση του πρώτου μηχανικού, ο αξιωματικός φυλακής μηχανής θα είναι υπεύθυνος για την επιτήρηση, λειτουργία και δοκιμή, όπου απαιτείται, όλων των μηχανημάτων και του εξοπλισμού για τον οποίο είναι υπεύθυνος. Ο αξιωματικός φυλακής μηχανής είναι ο αντιπρόσωπος του πρώτου μηχανικού και η κύρια ευθύνη του θα είναι πάντοτε, η ασφαλής και επαρκής λειτουργία και συντήρηση των μηχανημάτων που επηρεάζουν την ασφάλεια του πλοίου,

γ) ο πρώτος μηχανικός, σε συνεννόηση με τον πλοίαρχο, καθορίζει από προηγουμένως τις ανάγκες του σκοπούμενου πλοίου, λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις για καύσιμα, νερό, λιπαντικά, χημικά, αναλώσιμα και λοιπά ανταλλακτικά, εργαλεία, εφόδια και λοιπά χρεώδη.

5. Λειτουργία μηχανών :

α) ο αξιωματικός φυλακής μηχανής θα εξασφαλίζει ότι τηρούνται οι καθορισθείσες διαδικασίες εκτέλεσης φυλακών. Στην γενική του

διεύθυνση οι κατώτεροι ναυτικοί του μηχανοστάσιου, αν αποτελούν μέρος της φυλακής, οφείλουν να βοηθούν για την ασφαλή και έπαρκη λειτουργία της προωστήριας μηχανής και του βοηθητικού εξαρτισμού.

β) κατά την έναρξη της φυλακής μηχανής θα επιβεβαιώνονται οι τρέχουσες λειτουργικές παράμετροι και η κατάσταση όλων των μηχανημάτων τους. Κάθε μηχανήμα το οποίο δε λειτουργεί καλά, που αναμένεται να παρουσιάσει βλάβη ή χρήζει ειδικής έπισκευής, θα σημειώνεται μαζί με τις τυχόν γενόμενες ενέργειες. "Αν απαιτείται, θα προγραμματίζεται οποιαδήποτε παραπέ-υ-υέογεια,

γ) ο αξιωματικός φυλακής μηχανής θα ασφαρίζει ότι η κύρια προωστήρια μηχανή και τα βοηθητικά συστήματα είναι σε συνεχή έπιπτεία, ότι επιθεωρήσεις πραγματοποιούνται στους χώρους των μηχανών και του πηδάλιου σε κατάλληλα διαστήματα και ότι γίνονται οι απαιτούμενες ενέργειες προς αποκατάσταση οποιασδήποτε βλάβης που ανακαλύπτεται.

δ) όταν οι χώροι των μηχανών είναι επανορωμένοι, ο αξιωματικός φυλακής μηχανής θα είναι, πάντοτε, έτοιμος να χειρισθεί τον προωστήριο μηχανισμό ανάλογα με τις ανάγκες για αλλαγές κατεύθυνσης ή ταχύτητας. "Όταν οι χώροι των μηχανών δεν είναι επανορωμένοι, ο αξιωματικός φυλακής μηχανής που έχει όριστεί θα είναι άμεσως διαθέσιμος και έτοιμος, αν κληθεί, να μεταβεί στους χώρους του μηχανοστάσιου.

ε) όλες οι διαταγές από τη γέφυρα θα εκτελούνται άμεσως. "Αλλαγές στην κατεύθυνση ή την ταχύτητα της κύριας μηχανής θα καταγράφονται εκτός αν η διοίκηση κρίνει ότι λόγω του μεγέθους ή των χαρακτηριστικών κάποιου πλοίου είναι αδύνατη αυτή η καταγραφή. (i) αξιωματικός φυλακής μηχανής θα μεριμνά ώστε το σύστημα χειρισμού της μονάδας κύριας πρόωσης, όταν λειτουργεί χειροκίνητα, θα παρακολουθείται συνέχεια σε καταστάσεις έτοιμότητας ή χειρισμών.

στ) ο αξιωματικός φυλακής μηχανής, που δε θα έπιφορτίζεται ούτε θα αναλαμβάνει οποιαδήποτε καθήκοντα τα οποία θα έπιρεάζουν το καθήκον του προς παρακολούθηση του κύριου συστήματος πρόωσης και του βοηθητικού εξαρτισμού, θα μεριμνά ώστε το κύριο σύστημα πρόωσης και τα βοηθητικά μηχανήματα να τηρούνται σε συνεχή έπιπτεία μέχρι να αντικατασταθεί κανονικά.

ζ) η απαιτούμενη προσοχή θα καταβάλλεται για τη συντήρηση και ύποστήριξη κάθε μηχανισμού περιλαμβανομένων των μηχανικών, ηλεκτρικών, υδραυλικών συστημάτων και αυτών του πεπιεσμένου αέρα, των μηχανισμών έλέγχου αυτών και του συναφούς εξαρτισμού ασφάλειας, κάθε εξαρτισμού των συστημάτων εξυπηρέτησης των ενδαιτημάτων και την καταγραφή των χρησιμοποιούμενων εφοδίων και άμοιβών εξαρτημάτων.

η) ο πρώτος μηχανικός θα μεριμνά ώστε ο αξιωματικός φυλακής μηχανής να ενημερώνεται για κάθε περιληπτική συντήρηση, έλεγχο ζημιών ή έπισκευαστικές έργασίες οι οποίες πρέπει να εκτελεσθούν κατά τη διάρκεια της φυλακής. Ο αξιωματικός φυλακής μηχανής είναι υπεύθυνος για την απομόνωση, παράκαμψη και ρύθμιση όλων των μηχανημάτων που είναι υπό την εϋθύνη του για τα οποία πρέπει να εκτελεσθούν έργασίες και την καταγραφή όλων των έργασιών που θα εκτελεσθούν.

θ) προτού παράδωσει καθήκοντα ο αξιωματικός φυλακής μηχανής θα μεριμνά ώστε να καταγράφονται κανονικά τα συμβάντα που άφορούν στις κύριες μηχανές και τα βοηθητικά μηχανήματα.

ι) προς άποφυγή οποιουδήποτε κινδύνου για την ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματός του, ο αξιωματικός φυλακής μηχανής πρέπει να ειδοποιεί άμεσως την γέφυρα σε περιπτώσεις πυρκαϊάς, έπιχειμένων ενεργειών στους χώρους του μηχανοστάσιου, οι οποίες είναι δυνατό να προκαλέσουν έλάττωση της ταχύτητας του πλοίου, έπιχειμένης άπώλειας της ικανότητας πηδαλιουχίας, διακοπής της λειτουργίας του συστήματος πρόωσης του πλοίου ή οποιασδήποτε μεταβολής στην παροχή ηλεκτρικού ρεύματος ή παρόμοιας έπείλης για την ασφάλεια. Η ειδοποίηση αυτή πρέπει να συντελείται όπου είναι δυνατό, πριν συμβούν οι μεταβολές προς το σκοπό να δοθεί στη γέφυρα ο μεγαλύτερος δυνατός χρόνος για να λάβει όλα τα δυνατά μέτρα προς άποφυγή ένδεχόμενου ναυτικού άτυχήματος.

ια) όταν το μηχανοστάσιο τεθεί σε κατάσταση έτοιμότητας, ο αξιωματικός φυλακής μηχανής θα έξασφαλίζει ότι όλα τα μηχανήματα και ο εξοπλισμός που είναι δυνατό να χρησιμοποιηθεί κατά τη διάρκεια των έλιγμών βρίσκονται σε κατάσταση άμεσης έτοιμότητας και ότι η κατάλληλη έφεδρική ένέργεια είναι διαθέσιμη για το μηχανο-

νισμό της πηδαλιουχίας και λοιπές άπαιτήσεις.

6. Άπαιτήσεις για εκτέλεση φυλακών :

α) κάθε μέλος φυλακής θα είναι έξοικειωμένο με τα καθήκοντα φυλακής για τα όποια έχει έπιφορτισθεί. Έπιπροσθέτα κάθε μέλος θα έχει σε σχέση προς το πλοίο :

(I) γνώση, της χρήσης των κατάλληλων συστημάτων έσωτερικής συνεννόησης,

(II) γνώση των έξόδων διαφυγής από το χώρο του μηχανοστάσιου,

(III) γνώση των συστημάτων συναγερμού μηχανοστασίου και ικανότητα διάκρισης των διαφόρων σημάτων κινδύνου, ιδιαίτερα όσον άφορα στα σήματα χρήσης (CO₂),

(IV) γνώση των θέσεων και της χρήσης των πυροσβεστικών μέσων στους χώρους του μηχανοστάσιου,

β) η σύνθεση φυλακών κατά τον πλου θα είναι, πάντοτε, έπαρκης προς έξασφάλιση ασφαλούς λειτουργίας όλων των μηχανημάτων που έπιπρεάζουν τη λειτουργία του πλοίου είτε αυτά λειτουργούν αυτόματα είτε χειροκίνητα και θα είναι κατάλληλη για τις έπιπρατούσες περιστάσεις και συνθήκες. Για την έπιτευξη τούτου θα λαμβάνονται ύπόψη μεταξύ των άλλων τα παρακάτω:

(i) Έπαρκής έπιβλεψη πάντοτε των μηχανημάτων που έπιπρεάζουν την ασφαλή λειτουργία του πλοίου.

(ii) Κατάσταση και άξιοπιστία κάθε τηλεχειριζόμενου εξαρτισμού πρόωσης και πηδαλιουχίας και των συστημάτων έλέγχου αυτών, θέση του έλέγχου και διαδικασίες απαιτούμενες για να τεθούν σε χειροκίνητο τρόπο λειτουργίας, σε περίπτωση άνωμαλίας ή έκτακτης άνάγκης.

(iii) Θέση και λειτουργία των μονίμων μηχανισμών και συσκευών για την έπισήμανση, άνάσχεση και σβέση πυρκαϊάς.

(iv) Χρήση και λειτουργική κατάσταση των βοηθητικών μηχανημάτων και του εξαρτισμού έτοιμότητας και έκτακτης άνάγκης, που έπιπρεάζει την ασφαλή ναυσιπλοία, προσόρμιση και χειρισμούς πρόσδεσης του πλοίου.

(v) Μέτρα και διαδικασίες που είναι άναγκαίες για τη συντήρηση των έγκαταστάσεων του μηχανοστασίου κατά τρόπο που να έξασφαλίζουν την έπαρκη λειτουργία τούτων κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του πλοίου με οποιοδήποτε τρόπο.

(vi) Κάθε άλλη άπαιτηση από τις φυλακές, που είναι δυνατό να άνακύψει ως άποτέλεσμα χειρισμού του πλοίου σε ειδικές περιστάσεις.

γ) Σε μη προασπισμένα άγκυροβόλια ο πρώτος μηχανικός θα συνεννοείται με τον πλοίαρχο για το αν θα διατηρήσει ή όχι τις φυλακές πλου.

7. Ίκανότητα προς εκτέλεση καθηκόντων:

Το σύστημα τήρησης των φυλακών θα είναι τέτοιο, ώστε η ικανότητα της φυλακής να μη έξασθενίζει λόγω κόπωσης. Τα καθήκοντα θα ρυθμίζονται από τον πρώτο μηχανικό κατά τέτοιο τρόπο, ώστε η πρώτη φυλακή κατά την έναρξη του πλου και στη συνέχεια οι λοιπές φυλακές να είναι έπαρκώς άναπαυμένες και όπωσδήποτε ικανές για εκτέλεση καθηκόντων.

8. Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

"Όλοι οι αξιωματικοί μηχανής και οι κατώτεροι ναυτικοί μηχανοστάσιου θα είναι ένήμεροι των όσων άρών έπιπτώσεων από την έπιχειρησιακή ή από άτύχημα ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος και θα παίρνουν όλες τις δυνατές προφυλάξεις για την πρόληψη τέτοιας ρύπανσης, ιδιαίτερα μέσα στα πλαίσια των οικείων διεθνών κανονισμών και κανονισμών λιμένων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ III/2

Ύποχρεωτικές έλάχιστες άπαιτήσεις για πιστοποιητικά πρώτου και δεύτερου μηχανικού πλοίων κινούμενων με κύριες προωστήριες μηχανές ισχύος 3.000 Kw και άνω.

1. Κάθε πρώτος μηχανικός και δεύτερος μηχανικός θαλάσσιου πλοούντος πλοίου κινούμενου με κύρια προωστήρια μηχανή ισχύος 3.000 Kw και άνω θα κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό.

2. Κάθε ύπόψήφιος με πιστοποιητικό θα:

α) έκανοποιεί τη διοίκηση ως προς την ύγειονομική του κατάσταση, περιλαμβανόμενης της άρασης και της άκοής,

β) άναπαρκύνεται στις άπαιτήσεις για πιστοποιητικό άξιωματικού φυλακής μηχανής και

(ι) για πιστοποιητικό δεύτερου μηχανικού, θα έχει όχι κάτω των 12 μηνών αναγνωρισμένη υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία με ειδικότητα βοηθού αξιωματικού μηχανής ή αξιωματικού μηχανής,

(ιι) για πιστοποιητικό πρώτου μηχανικού, θα έχει όχι κάτω των 36 μηνών αναγνωρισμένη υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία από την οποία 12 μήνες θα έχουν διανυθεί με ειδικότητα αξιωματικού μηχανής σε υπεύθυνο θέση, μετά την απόκτηση του πιστοποιητικού δεύτερου μηχανικού,

γ) έχει παρακολουθήσει αναγνωρισμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα πρακτικής αντιμετώπισης πυρκαϊάς,

δ) έχει υποβληθεί με επιτυχία σε εξετάσεις διενεργούμενες κατά τρόπο που να ικανοποιεί την διοίκηση. Τέτοιες εξετάσεις θα περιλαμβάνουν την ύλη που αναφέρεται στο προσάρτημα του κανονισμού αυτού, αλλά θα μπορεί η διοίκηση να μεταβάλει τις απαιτήσεις των εξετάσεων για αξιωματικούς πλοίων περικυλισμένης προωστήριας ισχύος τα οποία απασχολούνται σε παράκτιους πλόες, στο μέτρο που θεωρείται αυτό αναγκαίο, έχοντας υπόψη τις επιδράσεις στην ασφάλεια όλων των πλοίων που είναι δυνατό να πλέουν στα ίδια ύδατα.

3. Για την εκπαίδευση προς επίτευξη των αναγκαίων θεωρητικών γνώσεων και πρακτικής πείρας θα λαμβάνονται υπόψη οι οικείοι διεθνείς κανονισμοί και συστάσεις.

4. Το επίπεδο των γνώσεων οι οποίες απαιτούνται κατά τις διάφορες παραγράφους του προσαρτήματος είναι δυνατό να μεταβάλλεται ανάλογα αν το πιστοποιητικό πρόκειται να χορηγηθεί σε πρώτους ή δεύτερους μηχανικούς.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΙΙ/2

Ελάχιστες γνώσεις απαιτούμενες για πιστοποιητικά πρώτου και δεύτερου μηχανικού πλοίων κινούμενων με κύριες προωστήριες μηχανές ισχύος 3000 Kw και άνω.

1. Η παρακάτω αναφερόμενη εξεταστέα ύλη έχει επιλεγεί για εξετάσεις υποψήφιων προς απόκτηση πιστοποιητικών πρώτου και δεύτερου μηχανικού πλοίων κινούμενων με κύριες προωστήριες μηχανές ισχύος 3000 Kw και άνω. Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο δεύτερος μηχανικός θα πρέπει να είναι σε θέση να αναλάβει τις ευθύνες του πρώτου μηχανικού οποτεδήποτε ή εξέταση στα θέματα αυτά θα διεξάγεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να ελέγχεται η ικανότητα του υποψήφιου προς άφομοίωση όλων των διατιθέμενων πληροφοριών, οι οποίες επηρεάζουν την ασφαλή λειτουργία των μηχανών πλοίου.

2. Όσον αφορά στην παρακάτω παράγραφο 4 (α), η διοίκηση μπορεί να παραλείπει απαιτήσεις γνώσεων για τύπους προωστήριων μηχανών διάφορους των μηχανικών εγκαταστάσεων για τις οποίες θα ισχύει το εκδιδόμενο πιστοποιητικό. Πιστοποιητικό που εκδόθηκε σε τέτοια βάση δε θα ισχύει για οποιαδήποτε κατηγορία μηχανικών εγκαταστάσεων οι οποίες έχουν παραληφθεί μέχρις ότου ο αξιωματικός αποδείξει ότι είναι ικανός σε τέτοια θέματα, κατά τρόπο που να ικανοποιεί τη διοίκηση. Κάθε τέτοιος περιορισμός θα αναφέρεται στο πιστοποιητικό.

3. Κάθε υποψήφιος θα κατέχει θεωρητικές γνώσεις για τα παρακάτω θέματα:

- α) θερμοδυναμικής και μετάδοσης θερμότητας,
- β) μηχανικής και υδρομηχανικής,
- γ) άρχων λειτουργίας των μηχανικών εγκαταστάσεων του πλοίου (MEK, ατμοστροβίλων και αεριοστροβίλων) και ψυκτικών εγκαταστάσεων,
- δ) φυσικών και χημικών ιδιοτήτων των καυσίμων και λιπαντικών,
- ε) τεχνολογίας υλικών,
- στ) χημείας και φυσικής της πυρκαϊάς και των πυροσβεστικών υλικών,
- ζ) ναυτικής ηλεκτροτεχνίας, ηλεκτρονικού και ηλεκτρικού εξαρτισμού,
- η) θεμελιωδών άρχων αυτοματισμού, χρησιμοποίησης οργάνων και συστημάτων ελέγχου,
- θ) ναυπηγίας (θεωρία και κατασκευή πλοίου) περιλαμβανόμενου του ελέγχου ζημιών.

4. Κάθε υποψήφιος θα κατέχει επαρκείς πρακτικές γνώσεις τουλάχιστο στα παρακάτω θέματα:

- α) λειτουργία και συντήρηση των:
- (ι) ναυτικών μηχανών εσωτερικής καύσης,

(ιι) ναυτικών προωστήριων εγκαταστάσεων ατμού,

(ιιι) ναυτικών αεριοστροβίλων,

β) λειτουργία και συντήρηση βοηθητικών μηχανημάτων, περιλαμβανόμενων των συστημάτων άντλησης και σωληνώσεων, βοηθητικών λεβήτων και συστημάτων πηδαιλουχίας,

γ) λειτουργία, δοκιμή και συντήρηση του ηλεκτρικού εξαρτισμού και εξαρτισμού ελέγχου,

δ) λειτουργία και συντήρηση εξαρτισμού χειρισμού φορτίων και μηχανημάτων καταστροφάτος,

ε) επίσημανση κακής λειτουργίας των μηχανών, έντοπισμός βλαβών και ενέργειες για την πρόληψη ζημιών,

στ) οργάνωση ασφαλών διαδικασιών συντήρησης και επισκευών,

ζ) μέθοδοι και βοηθήματα πρόληψης, άνχνευσης και σβέσης πυρκαϊάς,

η) μέθοδοι και βοηθήματα για την πρόληψη της ρύπανσης του περιβάλλοντος από τα πλοία,

θ) κανονισμοί που πρέπει να τηρούνται για την πρόληψη ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος,

(ι) επιπτώσεις στο περιβάλλον από τη ρύπανση των πλοίων,

(ια) πρώτες βοήθειες σε περιπτώσεις τραυματισμών, που είναι δυνατό να αναμένονται στους χώρους του μηχανοστασίου και χρήση των μέσων παροχής πρώτων βοηθειών,

(ιβ) λειτουργία και χρήση των αυστικών μέσων,

(ιγ) μέθοδοι ελέγχου ζημιών,

(ιδ) προφυλάξεις κατά την εκτέλεση εργασιών.

5. Κάθε υποψήφιος θα κατέχει γνώσεις του διεθνούς ναυτικού δικαίου που έχει ενσωματωθεί σε διεθνείς συμφωνίες και συμβάσεις καθόσον αυτές επηρεάζουν τις ειδικές υποχρεώσεις και ευθύνες του κλάδου μηχανής, ιδιαίτερα δε όσον αφορά στην ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η έκταση της γνώσης της εθνικής ναυτικής νομοθεσίας επαφίεται στην κρίση της διοίκησης, αλλά θα περιλαμβάνει τις εθνικές διατάξεις προς εφαρμογή των διεθνών συμφωνιών και συμβάσεων.

6. Κάθε υποψήφιος θα κατέχει γνώσεις για διοίκηση προσωπικού, οργάνωση και εκπαίδευση στα πλοία.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΙΙ/3

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποιητικά πρώτου και δεύτερου μηχανικού πλοίων κινούμενων με κύριες προωστήριες μηχανές ισχύος μεταξύ 750 και 3000 Kw

1. Κάθε πρώτος μηχανικός και δεύτερος μηχανικός θαλασσοπλοούντος πλοίου κινούμενου με κύρια προωστήρια μηχανή ισχύος μεταξύ 750 και 3000 Kw θα κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό.

2. Κάθε υποψήφιος για πιστοποιητικό θα:

α) ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς την υγειονομική του καταλληλότητα, περιλαμβανόμενης της όρασης και της ακοής,

β) ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις για πιστοποιητικό αξιωματικού φυλακής μηχανής, και

(ι) για πιστοποιητικό δεύτερου μηχανικού, θα έχει όχι κάτω των 12 μηνών αναγνωρισμένη υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία με ειδικότητα βοηθού αξιωματικού μηχανής ή αξιωματικού μηχανής,

(ιι) για πιστοποιητικό πρώτου μηχανικού, θα έχει όχι κάτω των 24 μηνών αναγνωρισμένη υπηρεσία σε θαλασσοπλοούν πλοίο από την οποία όχι κάτω των 12 μηνών υπηρεσία πρέπει να έχει διανυθεί μετά την απόκτηση πιστοποιητικού δεύτερου μηχανικού,

γ) έχει παρακολουθήσει αναγνωρισμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα πρακτικής αντιμετώπισης πυρκαϊάς,

δ) έχει υποστεί επιτυχώς εξετάσεις που έχουν διενεργηθεί κατά τρόπο που ικανοποιούν τη διοίκηση. Τέτοιες εξετάσεις θα περιλαμβάνουν την ύλη που αναφέρεται στο προσάρτημα του κανονισμού αυτού, αλλά θα μπορεί η διοίκηση να μεταβάλει τις απαιτήσεις για εξετάσεις και την υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία, προκειμένου περί αξιωματικών πλοίων απασχολούμενων, σε παράκτιους πλόες, έχοντας υπόψη τους τύπους αυτόματων και τηλεχειριζόμενων χειριστήριων, με τα οποία τα πλοία αυτά είναι εφοδιασμένα και τις επιδράσεις στην ασφάλεια όλων των πλοίων, που είναι δυνατό να πλέουν στα ίδια ύδατα.

3. Για την εκπαίδευση προς επίτευξη των αναγκαίων θεωρητικών γνώσεων και πρακτικής πείρας θα λαμβάνονται υπόψη οι οικείοι διεθνείς κανονισμοί και συστάσεις.

1. Τὸ ἐπίπεδο γνώσεων πού ἀπαιτοῦνται σύμφωνα με τὶς διαφορὲς παραγράφους τοῦ προσαρτήματος μπορεῖ νὰ μεταβάλλεται ἀνάλογα τοῦ ἂν τὸ πιστοποιητικὸ πρόκειται νὰ χορηγηθεῖ σὲ πρῶτους ἢ δευτέρους μηχανικούς.

5. Κάθε ἀξιωματικὸς μηχανῆς πού ἔχει τὰ προσόντα νὰ ὑπηρετεῖ ὡς δευτέρου μηχανικοῦ σὲ πλοῖα κινούμενα με κύριες προωστήριες μηχανὲς ἰσχύος 3000 KW καὶ ἄνω, μπορεῖ νὰ ὑπηρετεῖ ὡς πρῶτος μηχανικὸς σὲ πλοῖο κινούμενο με κύριες προωστήριες μηχανὲς ἰσχύος κάτω τῶν 3000 KW με τὴν προϋπόθεση ὅτι θὰ ἔχει ὑπηρετήσει τοῦλάχιστον ἐπὶ 12 μῆνες σὲ θαλασσοπλοοῦντα πλοῖα σὲ υπεύθυνη θέση, ἀξιωματικὸ μηχανῆς.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ III/3

Ἐλάχιστες γνώσεις ἀπαιτούμενες γιὰ πιστοποιητικὰ πρῶτου καὶ δευτέρου μηχανικοῦ πλοίων κινούμενων με κύριες προωστήριες μηχανὲς ἰσχύος μεταξύ 750 καὶ 3000 KW.

1. Ἡ ἐξεταστέα ὕλη πού ἀναφέρεται παρακάτω ἔχει ἐπιλεγεῖ γιὰ ἐξετάσεις ὑποψήφιων πρὸς ἀπόκτηση πιστοποιητικῶν πρῶτου καὶ δευτέρου μηχανικοῦ πλοίων κινούμενων με κύριες προωστήριες μηχανὲς ἰσχύος μεταξύ 750 καὶ 3000 KW. Λαμβάνοντας ὑπόψη ὅτι ὁ δευτέρος μηχανικὸς πρέπει νὰ εἶναι σὲ θέση νὰ ἀναλάβει τὶς εὐθύνες τοῦ πρῶτου μηχανικοῦ ὁποτεδήποτε, ἡ ἐξέταση σὲ θέματα αὐτῶν θὰ διενεργεῖται κατὰ τρόπο, ὥστε νὰ ἐλέγχεται ἡ ικανότητα τοῦ ὑποψήφιου πρὸς ἀφομοίωση ὅλων τῶν διατιθέμενων πληροφοριῶν, πού ἐπηρεάζουν τὴν ἀσφαλὴ λειτουργία τῶν μηχανῶν τοῦ πλοίου.

2. Ὅσον ἀφορᾷ στὶς παραγράφους 3 (δ) καὶ 1 (α) παρακάτω, ἡ διοίκηση μπορεῖ νὰ παραλείπει ἀπαιτήσεις γνώσεων γιὰ τύπους προωστήριων μηχανῶν διαφόρων τῶν μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων γιὰ τὶς ὁποῖες θὰ ἰσχύει τὸ ἐκδιδόμενο πιστοποιητικὸ. Πιστοποιητικὸ πού ἐχει ἐκδοθεῖ σὲ τέτοια βιάσθαι δὲν θὰ ἰσχύει γιὰ μηχανικὲς ἐγκαταστάσεις ὁποιασδήποτε κατηγορίας πού ἔχουν παραληφθεῖ μέχρι νὰ ἀποδείξει ὁ ἀξιωματικὸς μηχανικὸς ὅτι εἶναι ικανὸς γιὰ τὰ θέματα αὐτά, κατὰ τρόπο πού νὰ ικανοποιῶν τὴν διοίκηση. Κάθε τέτοιος περιορισμὸς θὰ ἀναφέρεται στὸ πιστοποιητικὸ.

3. Κάθε ὑποψήφιος θὰ κατέχει ἐπαρκεῖ στοιχειώδεις θεωρητικὲς γνώσεις γιὰ τὴν κατανόηση τῶν βασικῶν ἀρχῶν σὲ σχέση πρὸς τὰ παρακάτω θέματα:

- α) διεργασίες καύσης,
- β) μετάδοση θερμότητας,
- γ) μηχανικὴ καὶ ὑδρομηχανικὴ,
- δ) (i) ναυτικὲς μηχανὲς ἐσωτερικῆς καύσης,
- (ii) ναυτικὲς προωστήριες ἐγκαταστάσεις ἀτμοῦ,
- (iii) ναυτικοὶ ἀεριοστρόβιλοι,
- ε) συστήματα πηδاليουλίας,
- στ) ἰδιότητες καυσίμων καὶ λιπαντικῶν,
- ζ) ἰδιότητες τῶν ὑλικῶν.
- η) πυρσοβεστικά ὑλικά,
- θ) ναυτικὸς ἡλεκτρικὸς ἐξαρτισμὸς,
- ι) αὐτοματοποίηση, χρησιμοποίησης ὀργάνων,
- ια) ναυπηγία (κατασκευὴ πλοίου), περιλαμβανόμενου τοῦ ἐλέγχου ζημιῶν,
- ιβ) βοηθητικὰ συστήματα.

4. Κάθε ὑποψήφιος θὰ κατέχει ἐπαρκεῖ πρακτικὲς γνώσεις, τουλάχιστο γιὰ τὰ ἑξῆς θέματα:

- α) λειτουργία καὶ συντήρηση τῶν:
 - (i) μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσης,
 - (ii) ναυτικῶν προωστήριων ἐγκαταστάσεων ἀτμοῦ,
 - (iii) ναυτικῶν ἀεριοστρόβιλων,
- β) λειτουργία καὶ συντήρηση τῶν συστημάτων βοηθητικῶν μηχανημάτων, περιλαμβανομένων καὶ τῶν συστημάτων πηδاليουλίας,
- γ) λειτουργία, δοκιμὴ καὶ συντήρηση τοῦ ἡλεκτρικοῦ ἐξαρτισμοῦ καὶ τοῦ ἐξαρτισμοῦ ἐλέγχου,
- δ) λειτουργία καὶ συντήρηση τοῦ ἐξαρτισμοῦ χειρισμοῦ φορτίου καὶ τῶν μηχανημάτων πάνω στὸ κατὰστρωμα,
- ε) ἐπισήμανση κακῆς λειτουργίας τῶν μηχανῶν, ἐντοπισμὸς βλαβῶν καὶ ἐνέργεια γιὰ τὴν πρόληψη ζημιῶν,
- στ) ὀργάνωση ἀσφαλῶν διαδικασιῶν συντήρησης καὶ ἐπισκευῶν,
- ζ) μέθοδοι καὶ βοηθήματα γιὰ τὴν πρόληψη, ἀνίχνευση καὶ σβέστ, πυρκαϊᾶς,
- η) κανονισμοὶ πού πρέπει νὰ τηροῦνται σὲ σχέση πρὸς τὴ ρύπανση,

τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος καὶ μέθοδοι καὶ βοηθήματα γιὰ τὴν πρόληψη τέτοιας ρύπανσης,

θ) πρῶτες βοήθειες σὲ περιπτώσεις τραυματισμῶν, οἱ ὁποῖες εἶναι δυνατό νὰ ἀναμένονται στὸ μηχανοστάσιο, καὶ χρῆση τῶν μέσων παροχῆς πρῶτων βοηθειῶν,

ι) λειτουργία καὶ χρῆση σωστικῶν μέσων,

ια) μέθοδοι ἐλέγχου ζημιῶν καὶ ἰδιαίτερα ἐνέργειες πού πρέπει νὰ γίνουν σὲ περίπτωσι ἐισροῆς θαλάσσιου νεροῦ στὸ μηχανοστάσιο,

ιβ) προφυλάξεις κατὰ τὴν ἐκτέλεση ἐργασιῶν.

5. Κάθε ὑποψήφιος θὰ κατέχει γνώσεις διεθνῶς ναυτικοῦ δικαίου ὅπως αὐτὸ ἔχει ἐνσωματωθεῖ σὲ διεθνεῖς συμφωνίες καὶ συμβάσεις καὶ ἐφόσον αὐτὲς ἐπηρεάζουν τὶς εἰδικὲς υποχρεώσεις καὶ εὐθύνες τοῦ κλάδου μηχανῆς, ἰδιαίτερα δὲ τὶς ἀφορώσες στὴν ἀσφάλεια καὶ τὴν προστασία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ἡ ἐκτασὴ τῆς γνώσης τῆς ἐθνικῆς νομοθεσίας ἐπαφίεται στὴν κρίση τῆς διοίκησης, ἀλλὰ θὰ περιλαμβάνει τὶς ἐθνικὲς διατάξεις γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ τῶν διεθνῶν συμφωνιῶν καὶ συμβάσεων.

6. Κάθε ὑποψήφιος θὰ κατέχει γνώσεις διοίκησης, προσωπικοῦ, ὀργάνωσης καὶ ἐκπαίδευσης πάνω στὰ πλοῖα.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ III/4

Ὑποχρεωτικὲς ἐλάχιστες ἀπαιτήσεις γιὰ πιστοποιητικὰ ἀξιωματικῶν φυλακῆς μηχανῆς σὲ παραδοσιακὰ ἐπανδρωμένα μηχανοστάσια ἢ ἀξιωματικῶν ὑπηρεσίας μηχανῆς σὲ περιοδικὰ ἀνεπὶνδρωτα μηχανοστάσια.

1. Κάθε ἀξιωματικὸς φυλακῆς μηχανῆς σὲ παραδοσιακὰ ἐπὶ ἀνδρωμένο μηχανοστάσιο ἢ ἀξιωματικὸς ὑπηρεσίας μηχανῆς σὲ περιοδικὰ ἀνεπὶνδρωτο μηχανοστάσιο θαλασσοπλοοῦντος πλοίου κινούμενου με κύρια προωστήριο μηχανὴ ἰσχύος 750 KW καὶ ἄνω θὰ κατέχει κατὰλληλο πιστοποιητικὸ.

2. Κάθε ὑποψήφιος γιὰ πιστοποιητικὸ θὰ:

(α) ἔχει ἡλικία ὅχι κάτω τῶν 18 ἐτῶν,

(β) ἱκανοποιεῖ τὴν διοίκηση ὡς πρὸς τὴν ὑγειονομικὴ του καταλληλότητα, περιλαμβανομένης τῆς ὁρασης καὶ τῆς ἀκοῆς,

(γ) ἔχει τοῦλάχιστον τριῶν ἐτῶν ἀναγνωρισμένη συνολικὴ θεωρητικὴ ἢ πρακτικὴ ἐκπαίδευση σχετικὴ πρὸς τὰ καθήκοντα τοῦ μηχανικοῦ ἐμπορικῶν ναυτικῶν,

(δ) ἔχει συμπληρώσει ἐπαρκὴ περίοδο ὑπηρεσίας σὲ θαλασσοπλοοῦν πλοῖο ἢ ὅποια εἶναι δυνατό νὰ συμπεριλαμβάνεται στὴν περίοδο τῶν τριῶν ἐτῶν τὴν ἀναφερόμενη στὴν ὑποπαραγράφο (γ),

(ε) ἱκανοποιεῖ τὴν διοίκηση περὶ τοῦ ὅτι κατέχει θεωρητικὲς καὶ πρακτικὲς γνώσεις γιὰ τὴν λειτουργία καὶ συντήρηση τῶν ναυτικῶν μηχανῶν, ἀνάλογες πρὸς τὰ καθήκοντα τοῦ ἀξιωματικοῦ μηχανῆς,

(στ) ἔχει παρακολουθήσει ἀναγνωρισμένο ἐκπαιδευτικὸ πρόγραμμα πρακτικῆς ἀντιμετώπισης πυρκαϊᾶς,

(ζ) κατέχει γνώσεις γιὰ τὶς ἐπιβαλλόμενες προφυλάξεις κατὰ τὴν ἐκτέλεση ἐργασιῶν.

3. Ἡ διοίκηση μπορεῖ νὰ μεταβάλλει τὶς ἀπαιτήσεις τῶν ὑποπαραγράφων (γ) καὶ (δ) γιὰ ἀξιωματικούς μηχανῆς πλοίων κινούμενων με κύρια προωστήριο μηχανὴ ἰσχύος κάτω τῶν 3000 KW τὰ ὁποῖα ἀπασχολοῦνται σὲ παράκτιους πλόες, λαμβάνοντας ὑπόψη τὶς ἐπιπτώσεις στὴν ἀσφάλεια ὅλων τῶν πλοίων πού εἶναι δυνατό νὰ πλέουν σ' αὐτὰ τὰ ὕδατα.

1. Κάθε ὑποψήφιος θὰ ἔχει γνώσεις γιὰ τὴ λειτουργία, καὶ συντήρηση τῶν κύριων μηχανῶν καὶ τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων, πού θὰ περιλαμβάνουν τὶς γνώσεις τὶς ἀπαιτούμενες ἀπὸ τοὺς οἰκείους κανονισμοὺς καὶ ἐπίσης τὶς γνώσεις γιὰ τὰ ἑξῆς τοῦλάχιστον εἰδικὰ θέματα:

(α) διαδικασίες φυλακῶν:

(i) καθήκοντα σχετικὰ με τὴν ἀνάληψη καὶ ἀποδοχὴ φυλακῆς,

(ii) συνήθη καθήκοντα ἐκτελούμενα κατὰ τὴ διάρκεια τῆς φυλακῆς,

(iii) τήρηση ἡμερολογίου μηχανῆς καὶ σημασία τῶν ἐγγραφῶν σ' αὐτό,

(iv) καθήκοντα σχετικὰ με τὴν παράδοση φυλακῆς,

(β) κύρια μηχανὴ καὶ βοηθητικὰ μηχανήματα:

(i) βοήθεια γιὰ τὴν προετοιμασία τῆς κύριας μηχανῆς καὶ τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων πρὸς λειτουργία,

(ii) λειτουργία ἀτμολὲβητων, περιλαμβανόμενου τοῦ συστήματος καύσης,

(iii) μέθοδοι ἐλέγχου τῆς στάθμης τοῦ νεροῦ στοὺς ἀτμολὲβητες

και επιβαλλόμενες ενέργειες στην περίπτωση αντικανονικής στάθμης,
(iv) έντοπισμός συνήθων ανωμαλιών μηχανών και εγκαταστάσεων στο μηχανοστάσιο και λεβητοστάσιο και επιβαλλόμενες ενέργειες για πρόληψη ζημιών,

(γ) άντλητικά συστήματα:

(i) συνήθεις άντλητικές εργασίες,

(ii) λειτουργία συστημάτων άντλησης ύδρουσυλλεκτών έρματος και φορτίου,

(δ) εγκατάσταση παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας:

προετοιμασία, θέση σε λειτουργία, σύζευξη και αλλαγή έναλλακτών ή γεννητριών,

(ε) διαδικασίες ασφάλειας και έκτακτης ανάγκης:

(i) προφυλάξεις λαμβανόμενες κατά τη διάρκεια φυλακής σχετική με την ασφάλεια και άμεσες ενέργειες που πρέπει να γίνουν σε περίπτωση πυρκαϊάς ή ατυχήματος, ιδιαίτερα δε στα συστήματα πετρελαίου,

(ii) ασφαλής απομόνωση ηλεκτρικών και άλλων τύπων εγκαταστάσεων και εξαρτισμού απαιτούμενη προτού ακόμη επιτραπεί στο προσωπικό να εργαστεί σε τέτοιες εγκαταστάσεις και εξαρτισμό.

(στ) διαδικασίες κατά της ρύπανσης:

προφυλάξεις που πρέπει να παίρνονται για την πρόληψη της ρύπανσης του περιβάλλοντος με πετρέλαιο, κατάλοιπα φορτίου, λύματα, αιθάλη και άλλα ρυπαντικά. Χρήση του εξαρτισμού πρόληψης της ρύπανσης, περιλαμβανομένων των διαχωριστήρων πετρελαίου από το νερό, συστημάτων δεξαμενών έναπόθεσης καταλοίπων και εγκαταστάσεων διάθεσης λυμάτων.

(ζ) πρώτες βοήθειες:

βασικές πρώτες βοήθειες σε περίπτωση τραυματισμών που είναι δυνατό να αναμένονται στο μηχανοστάσιο.

5. Όπου οι άτμολέβητες δεν αποτελούν μέρος των μηχανικών εγκαταστάσεων του πλοίου, η διοίκηση μπορεί να παραλείψει τις απαιτήσεις γνώσεων των 1 παραγράφων 3 (β) (ii) και (iii). Πιστοποιητικό που εκδόθηκε με τέτοια βάση δε θα ισχύει για υπηρεσία σε πλοία που φέρουν άτμολέβητες μεταξύ των μηχανικών αυτών εγκαταστάσεων, μέχρι που ο άξιωματικός μηχανικός αποδείξει ότι είναι ικανός για τα θέματα που έχουν παραληφθεί, κατά τρόπο που να ικανοποιούν την διοίκηση. Κάθε τέτοιος περιορισμός πρέπει να αναγράφεται στο εκδιδόμενο πιστοποιητικό.

6. Για την εκπαίδευση προς επίτευξη των αναγκαίων θεωρητικών γνώσεων και πρακτικής πείρας θα λαμβάνονται υπόψη οι οικείοι διεθνείς κανονισμοί και συστάσεις.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 111/5

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις προς εξασφάλιση διαρκούς ικανότητας και έκσυγχρονισμού των γνώσεων των αξιωματικών μηχανής.

1. Κάθε αξιωματικός μηχανής που κατέχει πιστοποιητικό και υπηρετεί στην θάλασσα ή προτίθεται να επιστρέψει στη θάλασσα μετά από κάποια περίοδο στην ξηρά, προκειμένου να διατηρήσει τα προσόντα του για υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία, σε θέση ανάλογη προς το κατεχόμενο απ' αυτόν πιστοποιητικό, πρέπει σε κανονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα 5 έτη να ικανοποιεί τη διοίκηση, ως προς την:

(α) ύγειονομική του καταλληλότητα, περιλαμβανομένης της όρασης και της ακοής, και

(β) επαγγελματική ικανότητά του:

(i) για αναγνωρισμένη υπηρεσία με ειδικότητα αξιωματικού μηχανής τουλάχιστον ενός έτους κατά τη διάρκεια των τελευταίων 5 ετών, ή

(ii) για την εκτέλεση εργασιών, σχετικών προς τα καθήκοντα που ταυρίζουν στο βαθμό του κατεχομένου πιστοποιητικού, θεωρούμενων τουλάχιστον ως ισοδύναμων προς την υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία την απαιτούμενη κατά την παράγραφο 1 (β) (i) ή

(iii) για ένα από τα παρακάτω:

επιτυχία σε αναγνωρισμένες εξετάσεις, ή

επιτυχή παρακολούθηση αναγνωρισμένου εκπαιδευτικού προγράμματος ή προγραμμάτων ή

συμπλήρωση αναγνωρισμένης υπηρεσίας σε θαλασσοπλοούντα πλοία με ειδικότητα αξιωματικού μηχανής για χρονικό διάστημα όχι κάτω των 3 μηνών σε υπεράριθμη θέση ή κατώτερη εκείνης για την οποία κατέχει πιστοποιητικό, άμεσως πριν αναλάβει τη θέση την

οποία δικαιούται σύμφωνα με το κατεχόμενο πιστοποιητικό.

2. Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα ή προγράμματα για τα οποία αναφέρει η παράγραφος 1 (β) (iii) θα περιλαμβάνουν ιδιαίτερα τις τροποποιήσεις των οικείων διεθνών κανονισμών και συστάσεων για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

3. Η διοίκηση θα εξασφαλίζει ότι τα κείμενα των τελευταίων μεταβολών στους διεθνείς κανονισμούς, για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, είναι διαθέσιμα στα πλοία της δικαιοδοσίας αυτής.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 111/6

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για κατώτερους ναυτικούς που μετέχουν σε φυλακές μηχανής.

1. Οι ελάχιστες απαιτήσεις για κατώτερο ναυτικό που μετέχει σε φυλακές μηχανής όρίζονται όπως αναφέρονται στην παράγραφο 2. Οι απαιτήσεις αυτές δε αφορούν:

(α) κατώτερο ναυτικό που όρίζεται βοηθός αξιωματικού φυλακής μηχανής,

(β) κατώτερο ναυτικό που εκπαιδεύεται,

(γ) κατώτερο ναυτικό που τα καθήκοντα κατά τις φυλακές είναι ανειδίκευτο,

2. Κάθε κατώτερος που μετέχει σε φυλακές μηχανής θα:

(α) έχει ηλικία όχι κάτω των 16 ετών,

(β) ικανοποιεί τη διοίκηση για την υγειονομική του καταλληλότητα περιλαμβανομένης της όρασης και της ακοής,

(γ) ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς:

(i) την πείρα ή την εκπαίδευση του σχετικά προς την αντιμετώπιση πυρκαϊάς, τις βασικές πρώτες βοήθειες, την τεχνική της προσωπικής επιβίωσης, τους κινδύνους για την υγεία και την προσωπική ασφάλεια,

(ii) την ικανότητά του να κατανοεί τις διαταγές και να γίνεται καταννητός σε ζητήματα που ανάγονται στα καθήκοντά του,

(δ) ικανοποιεί τη διοίκηση ότι έχει:

(i) πείρα που έχει αποκτηθεί στην ξηρά, συναφή προς τα καθήκοντά του σε θαλασσοπλοούντα πλοία και έχει συμπληρωθεί με επαρκή περίοδο υπηρεσίας σε θαλασσοπλοούντα πλοία κατά τις απαιτήσεις της διοίκησης, ή

(ii) υποστεί ειδική εκπαίδευση είτε πριν εισέλθει στην θάλασσα είτε στο πλοίο και περιλαμβάνει επαρκή περίοδο υπηρεσίας σε θαλασσοπλοούντα πλοία κατά τις απαιτήσεις της διοίκησης, ή

(iii) αναγνωρισμένη υπηρεσία τουλάχιστον 24 μηνών σε θαλασσοπλοούντα πλοία.

3. Κάθε τέτοιος κατώτερος ναυτικός θα έχει γνώση των:

(α) διαδικασιών εκτέλεσης φυλακών μηχανοστασίου και ικανότητα να διεξάγει τις συνήθεις εργασίες φυλακής που εμπίπτουν στα καθήκοντά του,

(β) προφυλάξεων για ασφαλή εκτέλεση των εργασιών στο μηχανοστάσιο,

(γ) όρολογίας χρησιμοποιούμενης στους χώρους των μηχανημάτων και ονομασιών των μηχανημάτων και του εξαρτισμού σχετικών προς την εκτέλεση των καθήκοντων του,

(δ) βασικών διαδικασιών προστασίας του περιβάλλοντος.

4. Κάθε κατώτερος ναυτικός που εκτελεί φυλακή σε λέβητες θα έχει γνώση της ασφαλούς λειτουργίας των λεβήτων και θα είναι ικανός να διατηρήσει την κανονική στάθμη του νερού και πίεση του ατμού.

5. Κάθε κατώτερος ναυτικός που μετέχει σε φυλακές μηχανής θα είναι εξοικειωμένος με τα καθήκοντά του σχετικά με την εκτέλεση φυλακών στους χώρους μηχανημάτων του πλοίου στο οποίο πρόκειται να υπηρετήσει. Ιδιαίτερα όσον αφορά στο πλοίο αυτό, ο κατώτερος ναυτικός θα έχει:

(α) γνώση της χρήσης των κατάλληλων συστημάτων εσωτερικής συνεννόησης.

* Γίνεται αναφορά στην απόφαση 9 «σύσταση για τις ελάχιστες απαιτήσεις για κατώτερο ναυτικό που όρίζεται ως βοηθός αξιωματικού φυλακής μηχανής» που έχει υιοθετηθεί από τη διεθνή διάσκεψη για την εκπαίδευση και την εκδοχή πιστοποιητικών των ναυτικών, 1978.

(β) γνώση των εξόδων διαφυγής από τους χώρους των μηχανημάτων,

(γ) γνώση των συστημάτων συναγερμού στο μηχανοστάσιο και ικανότητα να διακρίνει τα διάφορα σήματα κινδύνου και ιδιαίτερα τα σήματα καταστολής πυρκαϊάς με άερια,

(δ) εξουικωθεί προς τις θέσεις και τη χρήση του εξαρτισμού αντιμετώπισης πυρκαϊάς στους χώρους των μηχανημάτων.

6. Όποιοσδήποτε ναυτικός μπορεί να θεωρηθεί από τη διοίκηση ότι ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του κανονισμού, αν έχει υπηρετήσει σε συναφή ειδικότητα του κλάδου μηχανής, για χρονικό διάστημα όχι κάτω από ένα έτος μέσα στα τελευταία πέντε έτη, προτού ακόμη τεθεί σε ισχύ ή σύμβαση για την διοίκηση αυτή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙV

ΚΛΑΔΟΣ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

ΤΗΡΗΣΗ ΦΥΛΑΚΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

Ερμηνευτική σημείωση:

Οι υποχρεωτικές διατάξεις για την εκτέλεση φυλακών ασυρμάτου περιλαμβάνονται στους κανονισμούς ραδιοεπικοινωνιών και οι διατάξεις για τήρηση φυλακών και συντήρηση του ασυρμάτου, που αφορούν στην ασφάλεια, περιλαμβάνονται στην διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και στους κανονισμούς ραδιοεπικοινωνιών, όπως οι δύο αυτές σειρές κανονισμών είναι δυνατό να τροποποιούνται και να ισχύουν κάθε φορά. Επισύρεται επίσης η προσοχή στις οικείες αποφάσεις που υιοθετήθηκαν από την διεθνή διάσκεψη για την εκπαίδευση και έκδοση πιστοποιητικών των ναυτικών, 1978

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ IV/I

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποιητικά αξιωματικών ασυρμάτου.

1. Κάθε αξιωματικός ασυρμάτου που προτίθεται ή εκτελεί καθήκοντα ασυρμάτου επικοινωνίας στα πλοία θα κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό ή πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί ή αναγνωρισθεί από την διοίκηση σύμφωνα με τις διατάξεις των κανονισμών ραδιοεπικοινωνιών και θα έχει έπαρκη υπηρεσία για την απόκτηση τούτων.

2. Επιπρόσθετα ο αξιωματικός ασυρμάτου θα:

(α) έχει ηλικία όχι κάτω των 18 ετών,

(β) ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς την υγειονομική του καταλληλότητα, ιδιαίτερα δε όσο αφορά στην όραση, την ακοή και την όμιλία,

(γ) ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του προσαρτήματος του παρόντος κανονισμού.

3. Κάθε υποψήφιος για απόκτηση πιστοποιητικού πρέπει να υφίσταται επιτυχή εξέταση ή εξετάσεις κατά τρόπο ώστε να ικανοποιεί την ενδιαφερομένη διοίκηση.

4. Το επίπεδο γνώσεων που απαιτείται για έκδοση πιστοποιητικού θα επαρκεί για την εκτέλεση των καθηκόντων του αξιωματικού ασυρμάτου με ασφάλεια και αποτελεσματικά. Κατά τον καθορισμό του κατάλληλου επιπέδου γνώσεων και της αναγκαίας εκπαίδευσης προς απόκτηση των γνώσεων τούτων και της πρακτικής ικανότητας, η διοίκηση θα λαμβάνει υπόψη τις απαιτήσεις των κανονισμών ραδιοεπικοινωνιών και του προσαρτήματος του παρόντος κανονισμού. Οι διοικήσεις θα λαμβάνουν επίσης υπόψη τις οικείες αποφάσεις που υιοθετήθηκαν από τη διεθνή διάσκεψη για την εκπαίδευση και την έκδοση πιστοποιητικών των ναυτικών, 1978, και τις οικείες συστάσεις του IMCO.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ IV/I

Ελάχιστες πρόσθετες γνώσεις και απαιτήσεις εκπαίδευσης για αξιωματικούς ασυρμάτου.

Επιπλέον των απαιτήσεων στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνονται για να αποκτήσουν πιστοποιητικά σύμφωνα με τους κανονισμούς ραδιοεπικοινωνιών, οι αξιωματικοί ασυρμάτου θα γνωρίζουν και θα

εκπαιδεύονται, περιλαμβανόμενης και πρακτικής εκπαίδευσης, στα παρακάτω:

(α) παροχή υπηρεσιών, ασυρμάτου επικοινωνίας σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, περιλαμβανομένων των:

(i) εγκατάλειψης του πλοίου,

(ii) πυρκαϊάς στο πλοίο,

(iii) μερικής ή πλήρους διακοπής της λειτουργίας του σταθμού ραδιοεπικοινωνίας,

(β) χειρισμός σωσίβιων λέμβων, σωσίβιων σχεδίων, πνευστών συσκευών και εξαρτισμού τούτων, ιδιαίτερα δε όσον αφορά στη φορητή και μόνιμη σε σωσίβιο λέμβο συσκευή ασυρμάτου και τους ραδιοσημαντήρες ένδειξης της θέσης κινδύνου,

(γ) επιβίωση στη θάλασσα,

(δ) πρώτες βοήθειες,

(ε) πρόληψη και αντιμετώπιση πυρκαϊάς ιδιαίτερα όσον αφορά στις εγκαταστάσεις ασυρμάτου,

(στ) προληπτικά μέτρα για την ασφάλεια του πλοίου και του προσωπικού σε σχέση με τους κινδύνους από τον εξαρτισμό ραδιοεπικοινωνίας περιλαμβανόμενων των ηλεκτρικών, χημικών και μηχανικών κινδύνων και κινδύνων ακτινοβολίας,

(ζ) χρήση του εγχειρίδιου του IMCO για έρευνα και διάσωση εμπορικών πλοίων (MERSAR), ιδιαίτερα δε όσον αφορά στις ραδιοεπικοινωνίες,

(η) συστήματα και διαδικασίες γνωστοποίησης του στίγματος του πλοίου,

(θ) χρήση του διεθνούς κώδικα σημάτων και του πρότυπου ναυτικού λεξιλογίου του IMCO,

(ι) συστήματα και διαδικασίες παροχής ιατρικών συμβουλών με ραδιοεπικοινωνίες.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ IV/2

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις προς εξασφάλιση διαρκούς ικανότητας και έγκαιρου ασυρμάτου.

1. Κάθε αξιωματικός ασυρμάτου εφοδιασμένος με πιστοποιητικό ή πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί ή θα αναγνωρισθούν από τη διοίκηση για να διατηρήσει τα προσόντα του για υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία, απαιτείται να ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς τα παρακάτω:

(α) την υγειονομική του καταλληλότητα, ιδιαίτερα όσον αφορά στην όραση, την ακοή και την όμιλία σε τακτικά διαστήματα που δεν θα υπερβαίνουν τα πέντε έτη, και

(β) την επαγγελματική του ικανότητα:

(i) σε αναγνωρισμένη υπηρεσία σε ραδιοεπικοινωνίες με ειδικότητα αξιωματικού ασυρμάτου χωρίς συνεχή διακοπή που να υπερβαίνει τα πέντε έτη,

(ii) εφόσον υπάρχει τέτοια διακοπή, συμμετοχή σε επιτυχείς εξετάσεις ή επιτυχή παρακολούθηση αναγνωρισμένου εκπαιδευτικού προγράμματος ή προγραμμάτων στη θάλασσα ή την ξηρά, τα οποία θα περιλαμβάνουν στοιχεία σχετιζόμενα άμεσα με την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και τις σύγχρονες συσκευές ραδιοεπικοινωνιών, δυνατό επίσης να περιλαμβάνουν και τις συσκευές ραδιοναυτιλίας.

2. Όταν νέοι τρόποι, εξαρτισμού ή πρακτικά εισάγονται στα πλοία που δικαιούνται να φέρουν την σημαία της, η διοίκηση μπορεί να απαιτεί ώστε οι αξιωματικοί ασυρμάτου να υποβάλλονται σε αναγνωρισμένες εξετάσεις ή παρακολουθούν με επιτυχία κατάλληλο εκπαιδευτικό πρόγραμμα ή προγράμματα στη θάλασσα ή την ξηρά, ιδιαίτερα δε όσον αφορά στα καθήκοντα ασφάλειας.

3. Κάθε αξιωματικός ασυρμάτου, προκειμένου να διατηρήσει τα προσόντα του για υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία ιδιαίτερων τύπων για τα οποία έχουν συμφωνηθεί διεθνώς απαιτήσεις ειδικής εκπαίδευσης, θα υποβάλλεται επιτυχώς σε ανάλογο αναγνωρισμένη εκπαίδευση ή εξετάσεις, κατά τις οποίες θα λαμβάνονται υπόψη οι οικείοι διεθνείς κανονισμοί και συστάσεις.

4. Η διοίκηση θα εξασφαλίζει ώστε να διατίθεται στα πλοία που υπάγονται στη δικαιοδοσία αυτής τα κείμενα των τελευταίων τροποποιήσεων των διεθνών κανονισμών που αναφέρονται στις ραδιοεπικοινωνίες, και αφορούν στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

5. Οι διοικήσεις ενθαρρύνονται, συνεννοούμενες με τους ενδιαφε-

όμενους, ώστε να καταρτίζουν ή προωθούν την κατάρτιση προγραμμάτων ανανέωσης και εκσυγχρονισμού των γνώσεων, προαιρετικών ή υποχρεωτικών, ανάλογα με τις περιπτώσεις, στη θάλασσα ή την ξηρά για αξιωματικούς ασυρμάτου που υπηρετούν στη θάλασσα και ειδικά για τους επανερχόμενους στη θαλάσσια υπηρεσία. Το πρόγραμμα ή τα προγράμματα θα περιλαμβάνουν στοιχεία που συναρτώνται άμεσα με τα καθήκοντα ραδιοεπικοινωνιών και τις επελθούσες μεταβολές στην ναυτική τεχνολογία ραδιοεπικοινωνιών και τους οικείους διεθνείς κανονισμούς και συστάσεις* σχετικά προς την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ IV/3

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποιητικά χειριστών ραδιοτηλεφώνου.

1. Κάθε χειριστής ραδιοτηλεφώνου που προτίσεται ή εκτελεί καθήκοντα ραδιοεπικοινωνιών σε πλοίο θα κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό ή πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί ή θα αναγνωρισθούν από τη διοίκηση, σύμφωνα με τις διατάξεις των κανονισμών ραδιοεπικοινωνιών.

2. Έπιπρόσθετα, ο χειριστής ραδιοτηλεφώνου σε πλοίο που υποχρεούται να έχει σταθμό ραδιοτηλεφώνου κατά τη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα θα:

- (α) έχει ηλικία όχι κάτω των 18 ετών,
- (β) ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς την υγειονομική του καταλληλότητα, ιδιαίτερα όσον αφορά στην όραση, την ακοή και την όμιλία,
- (γ) ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του προσαρτήματος του παρόντος κανονισμού.

3. Κάθε υποψήφιος για πιστοποιητικό πρέπει να συμμετέχει με επιτυχία σε εξέταση ή εξετάσεις κατά τρόπο που να ικανοποιεί την ενδιαφερόμενη διοίκηση.

4. Το επίπεδο γνώσεων που απαιτούνται για την απόκτηση πιστοποιητικού θα επαρκεί ώστε ο χειριστής ραδιοτηλεφώνου να εκτελεί τα καθήκοντά του με ασφάλεια και αποτελεσματικά. Κατά τον καθορισμό του κατάλληλου επιπέδου γνώσεων και της αναγκαίας εκπαίδευσης προς απόκτηση αυτών των γνώσεων και της πρακτικής ικανότητας, η διοίκηση θα λαμβάνει υπόψη τις απαιτήσεις των κανονισμών ραδιοεπικοινωνιών και του προσαρτήματος του παρόντος κανονισμού. Οι διοικήσεις επίσης θα λαμβάνουν υπόψη, τις σχετικές αποφάσεις που υιοθετήθηκαν από τη διεθνή διάσκεψη για την εκπαίδευση και την έκδοση πιστοποιητικών των ναυτικών, 1978 και τις οικείες συστάσεις του IMCO.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ IV/3

Ελάχιστες πρόσθετες γνώσεις και απαιτήσεις εκπαίδευσης για χειριστές ραδιοτηλεφώνου.

Έκτος από τις απαιτήσεις που πρέπει να ανταποκρίνονται οι χειριστές ραδιοτηλεφώνου για να αποκτήσουν πιστοποιητικό σύμφωνα με τους κανονισμούς ραδιοεπικοινωνιών, θα γνωρίζουν και θα εκπαιδεύονται περιλαμβανομένης και πρακτικής εκπαίδευσης, στα εξής:

(α) παροχή υπηρεσιών ασυρμάτου επικοινωνίας σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, περιλαμβανομένων των:

- (i) εγκατάλειψης του πλοίου,
- (ii) πυρκαϊάς στο πλοίο,
- (iii) μερικής ή ολικής διακοπής της λειτουργίας του σταθμού ραδιοεπικοινωνίας,

(β) χειρισμό σωσίβιων λέμβων, σωσίβιων σχεδίων, πλευστικών συσκευών και εξαρτισμού αυτών, ιδιαίτερα δε όσον αφορά στη φορητή και μόνιμη σε σωσίβιο λέμβο συσκευή ραδιοεπικοινωνίας και τους ραδιοσημάντηρες ένδειξης της θέσης κινδύνου.

- (γ) επιβίωση στη θάλασσα,
- (δ) πρώτες βοήθειες,
- (ε) πρόληψη και αντιμετώπιση πυρκαϊάς, ιδιαίτερα δε όσον αφορά στην εγκατάσταση ραδιοεπικοινωνιών,
- (στ) προληπτικά μέτρα για την ασφάλεια του πλοίου και του προσωπικού σε σχέση με τους κινδύνους εξαρτισμού από τους κινδύνους εξαρτισμού ραδιοεπικοινωνίας,

σωπικού σε σχέση με τους κινδύνους εξαρτισμού ραδιοεπικοινωνίας, περιλαμβανομένων των ηλεκτρικών, χημικών και μηχανικών κινδύνων και κινδύνων ακτινοβολίας,

(ζ) χρήση του εγχειρίδιου του (IMCO) για έρευνα και διάσωση εμπορικών πλοίων (MERSAR) και ιδιαίτερα όσον αφορά τις ραδιοεπικοινωνίες,

(η) συστήματα και διαδικασίες γνωστοποίησης του στίγματος του πλοίου,

(θ) χρήση του διεθνή κώδικα σημάτων και του πρότυπου ναυτικού λεξιλογίου του IMCO,

(ι) συστήματα και διαδικασίες παροχής ιατρικών συμβουλών με ραδιοεπικοινωνία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ V.

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ V/1

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις εκπαίδευσης και προσόντων πλοιάρχων, αξιωματικών και κατώτερων ναυτικών πετρελαιοφόρων δεξαμενοπλοίων.

1. Αξιωματικοί και κατώτεροι ναυτικοί που πρόκειται να αναλάβουν ειδικά καθήκοντα και ευθύνες σχετικά με το φορτίο και τον εξαρτισμό φορτίου σε πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια και οι οποίοι δεν έχουν υπηρετήσει σε τέτοια πλοία ως μέλη του κανονικού πληρώματος πριν ακόμη αναλάβουν τέτοια καθήκοντα θα έχουν παρακολουθήσει στην ξηρά κατάλληλο εκπαιδευτικό πρόγραμμα αντιμετώπισης πυρκαϊάς, και θα έχουν:

(α) κατάλληλη περίοδο υπηρεσίας, με επίβλεψη, σε πλοίο προς το σκοπό να αποκτήσουν επαρκείς γνώσεις ασφαλών επιχειρησιακής πρακτικής ή

(β) παρακολουθήσει εγκεκριμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα εξοικείωσης προς πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια, το οποίο θα περιλαμβάνει τις βασικές προφυλάξεις και διαδικασίες για την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης, σχέδια διάφορων τύπων πετρελαιοφόρων δεξαμενοπλοίων τύπους φορτίων, κινδύνους από αυτά και εξαρτισμό χειρισμού τούτων γενικής επιχειρησιακής διαδικασίες και όροι για πετρελαιοφόρων δεξαμενοπλοίων.

2. Πλοίαρχοι, πρώτοι μηχανικοί, υποπλοίαρχοι, δεύτεροι μηχανικοί και, αν υπάρχει εκτός των ανωτέρω οποιονδήποτε άλλο πρόσωπο που φέρει άμεση ευθύνη για την φόρτωση, εκφόρτωση και μέριμνα κατά την μεταφορά ή χειρισμό του φορτίου, εκτός των διατάξεων της παραγράφου 1, θα έχουν:

(α) σχετική πείρα κατάλληλη για την εκτέλεση των καθηκόντων αυτών σε πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια, και

(β) παρακολουθήσει πρόγραμμα ειδικής εκπαίδευσης κατάλληλης για τα καθήκοντα αυτών, περιλαμβανομένης της ασφάλειας πετρελαιοφόρων δεξαμενοπλοίων, μέτρων και συστημάτων ασφάλειας κατά της πυρκαϊάς, ελέγχου και πρόληψης της ρύπανσης, επιχειρησιακής πρακτικής και υποχρεώσεων από τους νόμους και κανονισμούς που θα εφαρμοσθούν.

3. Σε δύο έτη από τη θέση σε ισχύ της σύμβασης για οποιονδήποτε μέρος, κάθε ναυτικός μπορεί να θεωρηθεί ότι ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της παραγράφου 2 (β) αν έχει υπηρετήσει με συναφή ειδικότητα σε πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια για χρονικό διάστημα όχι κάτω από ένα έτος μέσα στα τελευταία πέντε έτη.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ V/2

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις εκπαίδευσης και προσόντων πλοιάρχων αξιωματικών και κατώτερων ναυτικών δεξαμενοπλοίων χημικών.

1. Αξιωματικοί και κατώτεροι ναυτικοί που πρόκειται να αναλάβουν ειδικά καθήκοντα και ευθύνες σχετικά με το φορτίο και τον εξαρτισμό φορτίου σε δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών που δεν έχουν υπηρετήσει σε τέτοια πλοία ως μέλη του κανονικού πληρώματος, πριν ακόμα αναλάβουν τέτοια καθήκοντα θα έχουν παρακολουθήσει στην ξηρά κατάλληλο εκπαιδευτικό πρόγραμμα αντιμετώπισης πυρκαϊάς, και θα έχουν:

* Περιλαμβανομένων οποιονδήποτε συστάσεων του IMCO για την ανάπτυξη του συστήματος αντιμετώπισης ναυτικών κινδύνων.

(α) κατάλληλη περίοδο ύπηρεσίας, υπό επίβλεψη σε πλοίο προς τὸ σκοπὸ νὰ ἀποκτήσουν ἐπαρκεῖς γνώσεις ἀσφαλοῦς ἐπιχειρησιακῆς πρακτικῆς, ἢ

(β) παρακολουθήσει ἀναγνωρισμένο ἐκπαιδευτικὸ πρόγραμμα ἐξοικείωσης μὲ τὰ δεξαμενόπλοια χημικῶν, τὸ ὁποῖο θὰ περιλαμβάνει τὶς βασικὲς προφυλάξεις καὶ διαδικασίες γιὰ τὴν ἀσφάλεια καὶ τὴν πρόληψη τῆς ρύπανσης, σχέδια διάφορων τύπων δεξαμενόπλοιων μεταφοράς χημικῶν, τύπους φορτίων, κινδύνους ἀπὸ αὐτὰ καὶ ἐξαρτισμὸ χειρισμοῦ τούτων, γενικὲς ἐπιχειρησιακὲς διαδικασίες καὶ ὁρολογία δεξαμενόπλοιων χημικῶν.

2. Πλοίαρχοι, πρῶτοι, μηχανικοὶ, ὑποπλοίαρχοι, δεῦτεροι μηχανικοὶ καὶ ἂν ὑπάρχει ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω, ὁποιοδήποτε ἄλλο πρόσωπο πού φέρει ἄμεση εὐθύνη γιὰ τὴ φόρτωση, ἐκφόρτωση καὶ μέριμνα κατὰ τὴν μεταφορὰ ἢ χειρισμὸ τοῦ φορτίου, ἐκτὸς τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου 1 θὰ ἔχουν:

(α) σχετικὴ πείρα κατάλληλη γιὰ τὴν ἐκτέλεση τῶν καθηκόντων αὐτῶν σὲ δεξαμενόπλοια χημικῶν, καὶ

(β) παρακολουθήσει πρόγραμμα εἰδικῆς ἐκπαίδευσης κατάλληλης γιὰ τὰ καθήκοντα αὐτῶν, περιλαμβανομένης τῆς ἀσφάλειας δεξαμενόπλοιων χημικῶν, μέτρων καὶ συστημάτων ἀσφάλειας κατὰ τῆς πυρκαϊᾶς, ἐλέγχου καὶ πρόληψης τῆς ρύπανσης, ἐπιχειρησιακῆς πρακτικῆς καὶ ὑποχρεώσεων ἀπὸ τοὺς ἐφαρμοστέους νόμους καὶ κανονισμοὺς.

3. Σὲ δύο ἔτη ἀπὸ τὴ θέση σὲ ἰσχύ τῆς σύμβασης γιὰ ὁποιοδήποτε μέρος, κάθε ναυτικὸς μπορεῖ νὰ θεωρηθεῖ ὅτι ἀνταποκρίνεται στὶς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου 2 (β) ἂν ἔχει ὑπηρετήσει μὲ συναφὴ εἰδικότητα σὲ δεξαμενόπλοια χημικῶν γιὰ χρονικὸ διάστημα ὄχι κάτω ἀπὸ ἓνα ἔτος μέσα στὰ τελευταῖα πέντε ἔτη.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ V/3

Ὑποχρεωτικὲς ἐλάχιστες ἀπαιτήσεις ἐκπαίδευσης καὶ προσόντων πλοίαρχων, ἀξιωματικῶν καὶ κατώτερων ναυτικῶν δεξαμενόπλοιων ὑγραεριοφόρων.

1. Ἀξιωματικοὶ καὶ κατώτεροι ναυτικοὶ πού πρόκειται νὰ ἀναλάβουν εἰδικὰ καθήκοντα καὶ εὐθύνες, σχετικὰ μὲ τὸ φορτίο καὶ τὸν ἐξαρτισμὸ φορτίου σὲ δεξαμενόπλοια ὑγραεριοφόρα πού δὲν ἔχουν ὑπηρετήσει σὲ τέτοια πλοία ὡς μέλη τοῦ κανονικοῦ πληρώματος, πρὶν ἀκόμη ἀναλάβουν τέτοια καθήκοντα θὰ ἔχουν παρακολουθήσει στὴν ξηρὰ κατάλληλο ἐκπαιδευτικὸ πρόγραμμα ἀντιμετώπισης πυρκαϊᾶς καὶ θὰ ἔχουν:

(α) κατάλληλη περίοδο ὑπηρεσίας μὲ επίβλεψη, σὲ πλοία πρὸς τὸ σκοπὸ νὰ ἀποκτήσουν ἐπαρκεῖς γνώσεις ἀσφαλοῦς ἐπιχειρησιακῆς πρακτικῆς, ἢ

(β) παρακολουθήσει ἀναγνωρισμένο ἐκπαιδευτικὸ πρόγραμμα ἐξοικείωσης πρὸς τὰ δεξαμενόπλοια ὑγραεριοφόρα πού περιλαμβάνει τὶς βασικὲς προφυλάξεις καὶ διαδικασίες γιὰ τὴν ἀσφάλεια καὶ τὴν πρόληψη τῆς ρύπανσης, σχέδια διάφορων τύπων δεξαμενόπλοιων ὑγραεριοφόρων, τύπους φορτίων, κινδύνους ἀπὸ αὐτὰ καὶ ἐξαρτισμοῦ αὐτῶν, γενικὲς ἐπιχειρησιακὲς διαδικασίες καὶ ὁρολογία δεξαμενόπλοιων ὑγραεριοφόρων.

2. Πλοίαρχοι, πρῶτοι μηχανικοὶ, ὑποπλοίαρχοι καὶ δεῦτεροι μηχανικοὶ καὶ ἂν ὑπάρχει ἐκτὸς ἀπὸ τ' ἀνωτέρω, ὁποιοδήποτε ἄλλο πρόσωπο πού φέρει ἄμεση εὐθύνη γιὰ τὴν φόρτωση, ἐκφόρτωση καὶ μέριμνα κατὰ τὴν μεταφορὰ ἢ χειρισμὸ τοῦ φορτίου, ἐκτὸς τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου 1, θὰ ἔχουν:

(α) σχετικὴ πείρα κατάλληλη γιὰ τὴν ἐκτέλεση τῶν καθηκόντων αὐτῶν σὲ δεξαμενόπλοια ὑγραεριοφόρα, καὶ

(β) παρακολουθήσει πρόγραμμα εἰδικῆς ἐκπαίδευσης κατάλληλης γιὰ τὰ καθήκοντα αὐτῶν, περιλαμβανομένης τῆς ἀσφάλειας δεξαμενόπλοιων ὑγραεριοφόρων, μέτρων καὶ συστημάτων ἀσφάλειας κατὰ τῆς πυρκαϊᾶς ἐλέγχου καὶ πρόληψης τῆς ρύπανσης, ἐπιχειρησιακῆς πρακτικῆς καὶ ὑποχρεώσεων ἀπὸ τοὺς ἐφαρμοστέους νόμους καὶ κανονισμοὺς.

3. Σὲ δύο ἔτη ἀπὸ τὴ θέση σὲ ἰσχύ τῆς σύμβασης γιὰ ὁποιοδήποτε μέρος, κάθε ναυτικὸς μπορεῖ νὰ θεωρηθεῖ ὅτι ἀνταποκρίνεται στὶς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου 2 (β) ἂν ἔχει ὑπηρετήσει μὲ συναφὴ εἰδικότητα σὲ δεξαμενόπλοια ὑγραεριοφόρα γιὰ χρονικὸ διάστημα ὄχι κάτω ἀπὸ ἓνα ἔτος μέσα στὰ τελευταῖα πέντε ἔτη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ VI

ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΣΩΣΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ VI/1

Ὑποχρεωτικὲς ἐλάχιστες ἀπαιτήσεις γιὰ ἔκδοση πιστοποιητικῶν ἱκανότητος στὴ χρῆση σωστικῶν μέσων.

Κάθε ναυτικὸς πού πρόκειται νὰ ἐφοδιασθεῖ μὲ πιστοποιητικὰ ἱκανότητος στὴ χρῆση σωστικῶν μέσων θὰ:

(α) ἔχει ἡλικία ὄχι κάτω τῶν 17,5 ἐτῶν,

(β) ἱκανοποιεῖ τὴ διοίκηση ὡς πρὸς τὴν ὑγειονομικὴ του καταλληλότητα

(γ) ἔχει ἀναγνωρισμένη ὑπηρεσία σὲ θαλασσοπλοοῦντα πλοία ὄχι κάτω τῶν 12 μηνῶν ἢ θὰ ἔχει παρακολουθήσει ἀναγνωρισμένο ἐκπαιδευτικὸ πρόγραμμα καὶ θὰ ἔχει ἀναγνωρισμένη θαλάσσια ὑπηρεσία ὄχι κάτω τῶν ἑννέα μηνῶν,

(δ) ἱκανοποιεῖ τὴ διοίκηση μετὰ ἀπὸ ἐξετάσεις ἢ συνεχὴ ἐκτίμηση κατὰ τὴν διάρκεια ἀναγνωρισμένου ἐκπαιδευτικοῦ προγράμματος ὅτι γνωρίζει τὸ περιεχόμενο τοῦ προσαρτήματος τοῦ κανονισμοῦ,

(ε) ἀποδείξει κατὰ τρόπο πού νὰ ἱκανοποιεῖ τὴ διοίκηση μετὰ ἀπὸ ἐξετάσεις ἢ συνεχὴ ἐκτίμηση κατὰ τὴ διάρκεια ἀναγνωρισμένου ἐκπαιδευτικοῦ προγράμματος ὅτι ἔχει τὴν ἱκανότητα νὰ:

(i) δίνει κανονικὰ σωσίβια ζώνη, νὰ πηδᾷ μὲ ἀσφάλεια ἀπὸ ὕψος στὸ νερὸ, νὰ ἐπιβιβάζεται ἀπὸ τὸ νερὸ σὲ σωσίβιο μέσο φέροντας τὴ σωσίβιο ζώνη,

(ii) ἐπαναφέρει ἀνεστραμμένη σωσίβιο σχεδία στὴν ὀρθὴ θέση φέροντας σωσίβιο ζώνη,

(iii) ἐρμηνεύει τὰ διακριτικὰ σημεῖα στὰ σωστικά μέσα σχετικὰ μὲ τὸν ἀριθμὸ τῶν προσώπων πού ἐπιτρέπεται νὰ μεταφέρουν,

(iv) δίνει τὰ ὀρθὰ παραγγέλματα πού ἀπαιτοῦνται γιὰ τὴν καθάρωση καὶ ἐπιβίβαση στὰ σωστικά μέσα, τὴν ἀπομάκρυνση ἀπὸ τὸ πλοῖο, τοὺς χειρισμοὺς καὶ τὴ ἀποβίβαση ἀπὸ τὰ σωστικά μέσα,

(v) προετοιμάζει καὶ καθελκύει τὰ σωστικά μέσα στὸ νερὸ μὲ ἀσφάλεια καὶ τὰ ἀπομακρύνει γρήγορα ἀπὸ τὴ πλευρὰ τοῦ πλοίου,

(vi) περιθάλπει τραυματίες κατὰ καὶ μετὰ τὴν ἐγκατάληψη,

(vii) κωπηλατεῖ καὶ νὰ πηδαλιουχεῖ, νὰ ἐτοιμάζει ἱστὸ καὶ ἱστία, νὰ ἱστιοπλοεῖ καὶ νὰ κυβερνᾷ λέμβο μὲ τὶς ἐνδείξεις τῆς πυξίδας,

(viii) χρησιμοποιοῖ ἐξαρτισμὸ σημάτων, περιλαμβανομένων καὶ τῶν πυροτεχνικῶν,

(ix) χρησιμοποιοῖ φορητὴ συσκευή ραδιοεπικοινωνίας γιὰ σωστικά μέσα.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ VI/1

Ἐλάχιστες γνώσεις ἀπαιτούμενες γιὰ τὴν ἔκδοση πιστοποιητικοῦ ἱκανότητος στὴ χρῆση σωστικῶν μέσων.

1. Περιπτώσεις ἐκτακτῆς ἀνάγκης πού ἐνδέχεται νὰ παρουσιασθοῦν, ὅπως συγκρούσεις, πυρκαϊὰ, βύθιση.

2. Ἀρχὲς τῆς ἐπιβίωσης περιλαμβανομένων τῶν:

(α) σημασίας τῆς ἐκπαίδευσης καὶ τῶν γυμνασίων

(β) ἀνάγκης ἐτοιμότητος πρὸς ἀντιμετώπιση κάθε ἐκτακτῆς ἀνάγκης,

(γ) ἐνεργειῶν πού πρέπει νὰ γίνουν κατὰ τὴν κλήση στὶς θέσεις ἐγκατάλειψης πλοίου.

(δ) ἐνεργειῶν πού πρέπει νὰ γίνουν ὅταν ἀπαιτηθεῖ ἐγκατάλειψη τοῦ πλοίου,

(ε) ἐνεργειῶν πού πρέπει νὰ γίνουν ὅταν ἄνθρωποι βρίσκονται στὸ νερὸ,

(στ) ἐνεργειῶν πού πρέπει νὰ γίνουν ὅταν ἔχει γίνῃ ἐπιβίβαση στὰ σωστικά μέσα,

(ζ) κύριων κινδύνων γιὰ τοὺς ἐπιζώντες.

3. Εἰδικὰ καθήκοντα ἀντιθέμενα σὲ κάθε μέλος πληρώματος ὅπως φαίνεται στὸν πίνακα διαίρεσης περιλαμβανομένων τῶν διαφορῶν στὰ σήματα κλήσης τοῦ πληρώματος στὶς θέσεις ἐγκατάλειψης πλοίου καὶ τοὺς σταθμοὺς ἀντιμετώπισης πυρκαϊᾶς.

1. Τύποι σωστικῶν συσκευῶν συνήθως φερόμενων στὰ πλοία.

5. Κατασκευή καὶ ἐξοπλισμὸς σωστικῶν μέσων καὶ ἐπὶ μέρους

άντικείμενα του εξαρτισμού τούτων.

6. Ίδιαίτερα χαρακτηριστικά και εύκολιες των σωστικών μέσων.

7. Διάφοροι τύποι συσκευών χρησιμοποιούμενοι για την καθαίρεση σωστικών μέσων.

8. Μέθοδοι καθαίρεσης σωστικών μέσων με συνθήκες θαλασσοταραχής.

9. Ενέργειες μετά την εγκατάλειψη.

10. Χειρισμός σωσίβιων μέσων σε κακοκαιρία.

11. Χρήση σκοινιών, πλωτής άγκυρας και υπόλοιπου εξαρτισμού.

12. Διανομή κατά μερίδες τροφής και νερού σε σωστικά μέσα.

13. Μέθοδοι διάσωσης με ελικόπτερο.

14. Χρήση των μέσων παροχής πρώτων βοηθειών και της τεχνικής της αναζωογόνησης.

15. Συσκευές ραδιοεπικοινωνίας φερόμενες σε σωστικά μέσα, περιλαμβανόμενων των ραδιοσημαντήρων ένδειξης της θέσης κινδύνου.

16. Συνέπειες της υποθερμίας και πρόληψη αυτής, χρήση προστατευτικών καλυμάτων και προστατευτικού ιματισμού.

17. Μέθοδοι εκκίνησης και λειτουργίας των μηχανών των σωστικών μέσων και των εξαρτημάτων αυτών καθώς και της χρήσης των προβλεπόμενων πυροσβεστήρων.

18. Χρήση λέμβων έκτακτης ανάγκης και μηχανοκίνητων σωσίβιων λέμβων προς περισυλλογή σωσίβιων σχεδίων και διάσωση επιζώντων και προσώπων βρισκόμενων στη θάλασσα.

19. Προσγιάλωση σωστικού μέσου.

Άρθρο 2.

Όρισμός.

Ο όρος, που αναφέρεται στα επόμενα άρθρα του νόμου «σύμβαση» περιλαμβάνει τη σύμβαση, που κυρώνεται κατά το άρθρο 1 αυτού, και το παράρτημα κανονισμών το οποίο επισυνάπτεται σ' αυτή.

Άρθρο 3.

Κείμενα.

Σε περίπτωση σύγκρουσης μεταξύ του αγγλικού και ελληνικού κειμένου της σύμβασης, κατισχύει το αγγλικό.

Άρθρο 4.

Άρμοδιότητα έκδοσης εκτελεστικών διαταγμάτων και αποφάσεων.

Άρμόδιος για την πρόταση ή έκδοση των προεδρικών διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων, που προβλέπονται από το νόμο αυτόν είναι ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά.

Άρθρο 5.

Άρμόδιες Αρχές εφαρμογής.

Άρμόδιες Αρχές για την εφαρμογή των διατάξεων του νόμου και της σύμβασης καθώς και των προεδρικών διαταγμάτων που θα εκδοθούν σε εκτέλεσή τους, τη βεβαίωση των παραβάσεων και την επιβολή κυρώσεων είναι, στην ήμεδαπη οί λιμενικές Αρχές και στην αλλοδαπή οι Αξιωματικοί Λ.Σ., που τοποθετούνται στα προξενεία, που ασκούν διοικητικά καθήκοντα ναυτιλίας και σε έλλειψη αυτών οι Ελληνικές προξενικές Αρχές.

Άρθρο 6.

Τροποποιήσεις και συμπληρώσεις της σύμβασης.

Τροποποιήσεις και συμπληρώσεις, που αφορούν τεχνικά ή λεπτομερειακά θέματα των κανονισμών του παραρτήματος

της σύμβασης μπορούν να γίνονται αποδεκτές με προεδρικά διατάγματα, που θα εκδίδονται με πρόταση των υπουργών Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας.

Άρθρο 7.

Επιμόρφωση στελεχών ΕΝ.

1. Επιτρέπεται να συνιστώνται με προεδρικά διατάγματα στο Κέντρο Επιμορφώσεως Στελεχών και τις δημόσιες σχολές Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ, ΑΔΣΕΝ, ΣΠΜ) τμήματα επιμόρφωσης προσωπικού ναυτικής εκπαίδευσης καθώς και ταχύρρυθμης εκπαίδευσης στελεχών και κατώτερου προσωπικού ΕΝ:

α) προς παροχή της ειδικής εκπαίδευσης, ή οποία επιβάλλεται από τις διατάξεις της σύμβασης αυτής, για το προσωπικό των πλοίων ειδικού προορισμού, και

β) προς παροχή γνώσεων, ανάλογων με τις σημειούμενες μεταβολές και τεχνολογικές εξελίξεις του ναυτικού επαγγέλματος.

2. Με Κανονισμούς που θα κυρώνονται με υπουργικές αποφάσεις ρυθμίζονται θέματα, τα οποία ανάγονται στη διάρκεια φοίτησης, τη διδακτέα ύλη, τα προσόντα των υποψηφίων και κάθε άλλη λεπτομέρεια, που αφορά στην οργάνωση και λειτουργία των τμημάτων, που συνιστώνται με την παράγρ. 1 του άρθρου αυτού.

Άρθρο 8.

Έκδοση διαταγμάτων

1. Με προεδρικά διατάγματα μπορούν να καθορίζονται θέματα τα οποία ανάγονται:

α) στις προϋποθέσεις και τη διαδικασία χορήγησης πιστοποιητικών υπηρεσίας και άδειων ναυτολόγησης κατ' εξαίρεση, όπως προβλέπεται από τα άρθρα VII παρ. 3 και VIII της σύμβασης,

β) στον προσδιορισμό της έκτασης των παράκτιων πλώων βάσει των αρχών, που καθορίζονται στον κανονισμό 1/3 του παραρτήματος της σύμβασης,

γ) στις προϋποθέσεις, με τις οποίες κατά τακτά χρονικά διαστήματα οι κάτοχοι διπλωμάτων καταστρώματος, μηχανής και άσυρμάτου κρίνονται κατάλληλοι για την περαιτέρω άσκηση της υπηρεσίας τους, βάσει του κατεχόμενου διπλώματος, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κανονισμών αριθ. II/5, III/5 και IV/2, που είναι προσαρτημένα στη σύμβαση,

δ) στις προϋποθέσεις και τη διαδικασία χορήγησης πιστοποιητικών ικανότητας σε κατώτερα πληρώματα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. II/6 που είναι προσαρτημένος στη σύμβαση.

2. Με όμοια π. διατάγματα σύμφωνα με την παρ. I μπορεί να ρυθμίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του νόμου και της σύμβασης, που κυρώνεται και να αναστέλλεται συνολικά ή περιορισμένα ή εφαρμογή της σύμβασης σε περίπτωση πολέμου

Άρθρο 9.

Παραβάσεις.

1. Οι παραβάτες των διατάξεων του νόμου αυτού και των προεδρικών διαταγμάτων που εκδίδονται σε εκτέλεσή του τιμωρούνται, ανεξάρτητα από κάθε άλλη ποινή που απορρέει από άλλη διάταξη ποινικής ή πειθαρχικής ευθύνης, κατά τις διατάξεις του άρθρου 45 του ν.δ. 187/1973 του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, σε συνδυασμό με τις διατάξεις του άρθρου 5 του νόμου αυτού.

2. Η διαδικασία άσκησης και εκδίκασης προσφυγών σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις εφαρμόζεται ανάλογα.

Άρθρο 10.

Καταργούμενες διατάξεις.

Με την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού καταργείται κάθε άλλη διάταξη, που ανάγεται σε θέματα, τα οποία ρυθμίζονται από αυτόν ή είναι αντίθετα προς αυτόν.

Άρθρο 11.

Θέση σε ισχύ.

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

Παραγγέλλουμε να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως το κείμενο του παρόντος και να εκτελεσθεί ως νόμος του Κράτους.

Αθήνα, 10 Ιανουαρίου 1983

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΙΩΑΝ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΠΟΥΛΟΣ

ΓΕΡΑΣ. ΑΡΣΕΝΗΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΔΗΜ. ΚΟΥΛΟΥΡΙΑΝΟΣ

ΓΕΩΡΓ. ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 11 Ιανουαρίου 1983

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΑΓΚΑΚΗΣ