PËRMBAJTJA

Faqe

Parathënie v

Konventa STCW

Konventa Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Çertifikimit

dhe Shërbimit për Detarët, 1978, e ndryshuar
.....1

Konventa STCW

Kodi i Kualifikimit, Çertifikimit dhe Shërbimit për Detarët, e ndryshuar
.....63

Parathënie

Një rishikim gjithëpërfshirës i Konventës STCW të vitit 1978 filloi në janar 2006 dhe kulmoi në një Konferencë të Palëve të Konventës STCW, e mbajtur në Manila, Filipine, nga 21 deri më 25 qershor 2010, që miratoi një numër të konsiderueshëm amendamentesh në Konventën STCW dhe Kodin STCW. Amendamentet përditësojnë standardet e kompetencave të kërkuara, veçanërisht në dritën e teknologjive në zhvillim, vendosin kriteret dhe metodologjitë e reja të kualifikimit dhe vleftësimit, përmirësojnë mekanizmat për zbatimin e dispozitave të saj dhe detajojë kriteret mbi orët e punës dhe pushimit, parandalimin e abuzimit me drogën dhe alkoolin, dhe standardet mjekësore për detarët.

Ky publikim përmban Aktin Përfundimtar të Konferencës së vitit 2010 të Palëve të Konventës STCW të vitit 1978, rezolutat e miratuara nga ajo Konferencë dhe një tekst të plotë dhe të konsoliduar të Konventës STCW, duke përfshirë nenet e saj origjinale, Shtojcën e rishikuar dhe mbështetjen e Kodit STCW.

Nenet dhe shtojca e Konventës sigurojnë kuadrin ligjor brenda të cilit zbatohen standardet teknike të detyrueshme të përfshira në pjesën A të Kodit STCW. Pjesa B e Kodit ofron udhëzime për të ndihmuar ata që janë të përfshirë në edukimin, kualifikimin ose vlerësimin e kompetencave të

detarëve ose që janë të përfshirë në zbatimin e dispozitave të Konventës STCW. Ndonëse nuk është e detyrueshme, udhëzimet e dhëna janë harmonizuar përmes diskutimeve brenda IMO, duke përfshirë, aty ku është e përshtatshme, konsultimet me Organizatën Ndërkombëtare të Punës. Zbatimi i këtij udhëzimi do të kontribuojë në arritjen e një zbatimi më të njëtrajtshëm të kritereve të Konventës.

Të gjitha pjesët e këtij publikimi duhet të studiohen për të kuptuar plotësisht qëllimin e Konventës dhe për t'i dhënë efekt të plotë standardeve minimale globale të njohurive, të kuptuarit, përvojës dhe kompetencës profesionale të dëshiruar nga Shtetet që janë Pjesëmarrëse në Konventë, vetë industria dhe publiku i gjerë.

Konventa dhe pjesa A e Kodit formojnë një traktat të detyrueshëm ndërmjet Shteteve, interpretimi i të cilave rregullohet nga Konventa e Vjenës mbi Ligjin e Traktateve. Rishikimi ka për qëllim që të përditësojë Konventën dhe Kodin me zhvillimet që nga rishikimi i fundit i plotë dhe t'u mundësojë atyre të adresojnë çështjet që mendohet të dalin në të ardhmen e parashikueshme në një përpjekje për të rritur standardet e kompetencës dhe profesionalizmit të detarëve, nga të cilat varet jeta, prona dhe mjedisi.

KONVENTA STCW

Konventa Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, 1978, e ndryshuar

përfshirë Aktin Përfundimtar të vitit 2010 të Konferencës së Palëve të

Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit,

Vleftësimit dhe të Shërbimit për Detarët, 1978, dhe

rezolutat 1 dhe 3 deri në 19 të Konferencës

Përmbajtja Faqe

Parathënie 5

Akti Përfundimtar i Konferencës së Palëve të Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Çertifikimit dhe Shërbimit për Detarët (STCW), 1978……..... 7

Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Çertifikimit dhe Shërbimit për Detarët, 1978..…….…….…….. 13

Lidhja 1 e Aktit Përfundimtar të Konferencës 2010 STCW

Rezoluta 1 Amendamentet Manila të Shtojcës së Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Çertifikimit dhe Shërbimit për Detarët (STCW), 1978…….…… 21

Shtojca **Amendamentet Manila të Shtojcës së Konventës STCW, 1978**

Kapitulli I Dispozitat e përgjithshme…… 22

Kapitulli II Kapiteni dhe departamenti i kuvertës…….. 34

Kapitulli III Departamenti i motorit…….. 38

Kapitulli IV Radio-komunikimet dhe operatorët e radiondërlidhjes…….. 42

Kapitulli V Kriteret e veçanta të kualifikimit për personelin në lloje të caktuara anijesh ……..... 43

Kapitulli VI Emergjencat, siguria në vendin e punës, siguria, kujdesi mjekësor dhe funksionet e mbijetesës……..…… 46

Kapitulli VII Vleftësimi alternativ ……. 48

Kapitulli VIII Shërbimi …… 50

[Lidhja 2 përmban rezolutën 2: shih Kodin STCW]

Lidhja 3 e Aktit Përfundimtar të Konferencës 2010 STCW

Rezoluta 3 Shprehje e vlerësimit për Qeverinë pritëse. ……. 51

Rezoluta 4 Dispozitat kalimtare dhe zbatimi i hershëm …… 51

Rezoluta 5 Verifikimi i Çertifikatave të kompetencës dhe miratimet …… 52

Rezoluta 6 Standardet e kualifikimit Çertifikimit dhe nivelet e personelit të anijes…… 53

Rezoluta 7 Nxitja e njohurive teknike, aftësive dhe profesionalizmit të detarëve …….. 53

Rezoluta 8	Zhvillimet e udhëzimeve për zbatimin e Standardeve ndërkombëtare të gjendjes mjekësore për detarët ..…….....	54
Rezoluta 9	Rishikim i kurseve të moduleve ekzistuese të publikuara nga Organizata Ndërkombëtare Detare dhe zhvillimi i kurseve të moduleve reja ..	54
Rezoluta 10	Nxitja e bashkëpunimit teknik ……..…	55
Rezoluta 11	Masat e sigurimit të kompetencës për kapitenët dhe oficerët në anije që operojnë në ujëra polare……	55
Rezoluta 12	Tërheqja e të rinjve dhe mbajta e detarëve në profesionin e detarit ……..	56
Rezoluta 13	Akomodimi për pjesëmarrësit në kualifikim……	57
Rezoluta 14	Nxitja e pjesëmarrjes së grave në industrinë detare……..……	58
Rezoluta 15	Amendamentet e ardhshme dhe rishikimi i Kodit dhe Konventës STCW .	58
Rezoluta 16	Kontributi i Organizatës ndërkombëtare të Punës ……	59
Rezoluta 17	Roli i Universitetit Botëror Detar, Instituti Ndërkombëtar Ligjor Detar IMO dhe Akademia Ndërkombëtare e Sigurisë, Mbrojtjes dhe Mjedisit Detar (IMSSEA) në promovimin e Standardeve të përmirësuara detare..….	59
Rezoluta 18	Viti i Detarit ……..…	60
Rezoluta 19	Dita e Detarit ……..…..	62

Parathënie

Konventa Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe të Shërbimit për Detarët (STCW), u miratua nga Konferenca Ndërkombëtare për Kualifikimin dhe Vleftësimin e Detarëve më 7 korrik 1978.

Konventa STCW e vitit 1978 hyri në fuqi më 28 prill 1984. Që nga ajo datë janë miratuar amendamentet e saj të viteve 1991, 1994, 1995, 1997, 1998, 2004, 2006 dhe 2010.

Amendamentet e vitit 1991 në lidhje me sistemin global të fatkeqësisë dhe shpëtimit në det (GMDSS) dhe kryerjen e proceseve gjyqësore, u miratuan nga rezoluta MSC. 21 (59) dhe hynë në fuqi më 1 dhjetor 1992.

Amendamentet e vitit 1994 në lidhje me kriteret e veçanta të kualifikimit për personelin e anijeve naftëmbajtëse u miratuan nga rezoluta MSC. 33 (63) dhe hynë në fuqi më 1 janar 1996.

Amendamentet e vitit 1995 u miratuan nga rezoluta 1 e Konferencës së Palëve e Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit të Detarëve, e cila u mbajt nga Organizata Ndërkombëtare Detare në Selinë Qendrore të Organizatës nga data 26 qershor deri më 7 korrik 1995 (Konferenca STCW 1995). Konferenca STCW e vitit 1995 miratoi Kodin e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit të Detarëve (STCW).[*]

Kodi STCW përmban në:

- **Pjesën A,** dispozita të detyrueshme të cilave iu referohet specifikisht në shtojcën e Konventës STCW dhe e cila paraqet me detaje Standardet minimale të kërkuara që t'u përmbushur nga Palët me qëllim për t'i dhënë efekt të plotë dhe tërësor dispozitave të Konventës STCW; dhe, në

- **Pjesën B**, udhëzime të rekomanduara për të ndihmuar Palët e Konventës STCW dhe ato të përfshira në kryerjen, aplikimin apo zbatimin e masave të tij për t'i dhënë efekt të plotë dhe tërësor Konventës STCW në një mënyrë të njëtrajtshme.

Amendamentet e 1997, të Konventës dhe pjesës A të Kodit, në lidhje me kualifikimin e personelit të anijeve të tipit ro – ro për udhëtarë, u miratuan nga rezolutat MSC .66 (68) dhe MSC.67 (68). Këto amendamente hynë në fuqi me 1 janar 1999.

Amendamentet e 1998, të pjesës A të Kodit, në lidhje me kompetencën e zgjeruar në trajtimin e ngarkesave dhe kapacitetet e ngarkimit, veçanërisht në lidhje me ngarkesat në masë, u miratuan nga rezoluta MSC.78 (70). Ato hynë në fuqi më 1 janar 2003.

Amendamentet e 2004, të pjesës A të Kodit, Çertifikatat rregulluese dhe miratimet, u miratuan nga rezoluta MSC.156 (78). **Amendamentet e dhjetorit 2004,** të pjesës A të Kodit, që merr parasysh pajisjet në ngarkesë dhe pa ngarkesë në kompetencën që ka lidhje me barkat e mbijetesës dhe barkat e

[*] Kodi STCW u dërgua nën STCW .6/Qarkore 1 dhe STCW.6 /Qarkore.1/Corr.1; amendimet e Kodit STCW gjithashtu u dërgua si qarkore të STCW.6

shpëtimit përveç barkave të shpejta të shpëtimit, u miratuan nga rezoluta MSC.180 (79). Të dyja grupet e amendamenteve hynë në fuqi më 1 korrik 2006.

Amendamentet e 2006, të pjesës A të Kodit, që paraqesin, ndër të tjera, masat e reja që lidhen me oficerët e sigurisë së anijes, u miratuan nga rezoluta MSC.209 (81) dhe hynë në fuqi më 1 janar 2008.

Amendamentet e 2010 (Amendamentet e Manilës) të Konventës dhe të Kodit u miratuan nga rezolutat 1 dhe 2, respektivisht në Konferencën e Palëve të Konventës STCW, të mbajtur në Manila, Filipine, nga 21 deri më 25 qershor 2010 (Konferenca STCW 2010). Amendimet përditësojnë Standardet e kërkuara të kompetencës, veçanërisht në dritën e ndryshimeve teknologjike, prezantojnë kritere dhe metodologji të reja kualifikimi dhe Vleftësimi, dhe përmirësojnë mekanizmat e zbatimit të dispozitave të saj, dhe detajojnë kriteret e orëve të punës dhe pushimit, parandalimin e abuzimit me drogë dhe alkool, dhe Standardet e gjendjes shëndetësore të detarëve.

Amendimet e pjesës B të Kodit u miratuan në sesionet e 69- të, 72 – të, 80 – të dhe 81 – të të Komitetit të Sigurisë Detare (MSC) dhe janë shpallur nga qarkoret STCW: STCW.6/Qarkore .3 (1998), Qarkore 4 (1998), Qarkore 5 (2000), Qarkore 6 (2003), Qarkore 7 (2005) dhe Qarkoret 8 – 10 (2006).

Kjo pjesë e publikimit përmban tekst të:

- aktit Përfundimtar të Konferencës STCW 2010;
- neneve të Konventës STCW 1978;
- rezolutës 1 të Konferencës STCW të vitit 2010 dhe amendamentet e 2010 të paraqitura në shtojcë, të cilat zëvendësojnë plotësisht shtojcën e Konventës STCW 1978 dhe amendamentet e saj; dhe
- rezolutave 3 deri në 19 të Konferencës STCW të vitit 2010

Rezoluta 2 e Konferencës STCW të vitit 2010 dhe amendamentet e shtojcës së saj, të cilat zëvendësojnë plotësisht Kodin STCW, përfshihen në pjesën e mëvonshme të këtij publikimi.

Shënimet në fund të faqes të tekstit të rregulloreve të Konventës STCW, të cilat janë shtuar nga Sekretariati i Organizatës Ndërkombëtare Detare (IMO), janë futur për lehtësi reference dhe nuk janë pjesë e asaj Konvente. Sekretariati i Organizatës Ndërkombëtare Detare është udhëzuar të përditësojë këto referenca kur dhe si të jetë e përshtatshme. Në të gjitha rastet, lexuesi duhet të përdorë botimet më të fundit të teksteve të paraqitur për referencë, duke mbajtur parasysh se tekste të tilla mund të jenë rishikuar apo zëvendësuar nëpërmjet materialeve të përditësuara që nga koha e publikimit të këtij botimi të konsoliduar të Konventës STCW dhe rezolutave të Konferencës STCW të vitit 2010.

Aktet Përfundimtare të Palëve të

Konventës Ndërkombëtare për Standardet e

Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit

të Detarëve (STCW), 1978

1 Në përputhje me kërkesën e Palëve të Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit të Detarëve, 1978 (këtu e më pas të referuar si Konventa STCW 198), në sesionin e tetëdhjetë e katërt të Komitetit të Sigurisë Detare të Organizatës Ndërkombëtare Detare dhe vendimet pasuese të Këshillit të Organizatës në sesionin e tij të njëqindtë dhe të Asamblesë së Organizatës ne sesionin e saj të njëzet e gjashtë, dhe në përputhje me nenin XII (1) (b) të Konventës STCW 1978, u mbajt një Konferencë e Palëve të Konventës STCW 1978, në konsultim me Drejtorin e Përgjithshëm të Zyrës Ndërkombëtare të Punës, për marrë në konsideratë amendime të shtojcës së Konventës STCW 1978 dhe të Kodit të Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit të Detarëve (STCW).

2 Konferenca u mbajt në Qendrën Ndërkombëtare të Konventës në Manila, Filipine nga data 21 deri më 25 qershor 2010.

3 Në konferencë morën pjesë përfaqësues nga 85 Palë Shtete të Konventës STCW 1978, specifikisht përfaqësues nga shtetet si më poshtë:

Angola	Finlanda
Antigua dhe Barbuda	Franca
Argjentina	Gjeorgjia
Australia	Gjermania
Azerbajxhani	Gana
Bahamas	Greqia
Bangladeshi	India
Belgjika	Indonezia
Beliza	Irani (Republika Islamike e)
Brazili	Iraku
Brunei Darasalam	Irlanda
Kanadaja	Izraeli
Kili	Izraeli
Kina	Italia
Kongo	Xhamajka
Ishujt Cook	Japonia
Bregu i Fildishtë	Kenia
Kroacia	Letonia
Qipro	Libani
Republika Popullore	Liberia
Demokratike e Koresë	Republika Arabe Libiane
Danimarka	Lituania
Estonia	Luksemburgu

Fixhi	Malajzia
Malta	Singapori
Ishujt Marshall	Sllovenia
Meksika	Afrika e Jugut
Maroku	Spanja
Mozambiku	Sri Lanka
Mianmari	Suedi
Holanda	Zvicra
Nigeria	Republika Arabe e Sirisë
Norvegjia	Tajlanda
Panamaja	Tunizia
Papua Guinea e Re	Turqi
Filipine	Tuvalu
Polonia	Ukraina
Portugalia	Emiratet e Bashkuara Arabe
Katari	Mbretëria e Bashkuar e Britanisë së Madhe
Republika e Koresë	dhe Irlandës Veriore
Rumania	Republika e Bashkuar e Tanzanisë
Federata Ruse	Shtetet e Bashkuara të Amerikës
Shën Kits dhe Nevis	Vanuatu
Arabia Saudite	Vietnami

4 Shtetet e mëposhtme dërguan vëzhgues në Konferencë:
Surinami

5 Anëtarët e Asociuar të mëposhtëm të Organizatës dërguan vëzhgues në Konferencë:
Ishujt Faroe
Hong Kongu, Kinë
Makau, Kinë

6 Organizatat e mëposhtme të sistemit të Kombeve të Bashkuara dërguan vëzhgues në Konferencë:
Organizata Ndërkombëtare e Punës (ILO)

7 Organizatat e mëposhtme ndërqeveritare dërguan vëzhgues në Konferencë:
Komisioni Evropian (KE)
Liga e Shteteve Arabe

8 Organizatat e mëposhtme jo – qeveritare dërguan vëzhgues në Konferencë:
Dhoma Ndërkombëtare e Transportit Ujor (ICS)
Federata Ndërkombëtare e Transportit Ujor (ISF)
Federata Ndërkombëtare e Punonjësve të Transportit (ITF)
BIMCO
Forumi Detar Ndërkombëtar i Kompanive të Naftës (OCIMF)
Shoqata Ndërkombëtare e Kontraktuesve të Shpimit (IADC)
Federata Ndërkombëtare e Shoqatave të Kapitenëve të Anijeve (IFSMA)
Shoqata Ndërkombëtare e Pronarëve të Pavarur të Anijeve Çisternë (INTERTANKO)
Shoqata Ndërkombëtare e Linjave të Lundrimit (CLIA)
Shoqata Ndërkombëtare e Pronarëve të Transportuesve të Mallrave (INTERCARGO)

Shoqata Ndërkombëtare e Pedagogëve Detarë (IMLA)
Instituti i Inxhinierisë, Shkencës dhe Teknologjisë Detare (IMarEST)
Shoqata Ndërkombëtare e Menaxherëve të Anijeve (InterManager)
Interferry
Shoqata Ndërkombëtare e Shëndetit Detar (IMHA)
Shoqata Ndërkombëtare e Universiteteve Detare (IAMU)
Shoqata Globale e Arsimit dhe Kualifikimit Detar (GlobalMET)
Instituti Detar

9 Konferenca u hap nga Z. E.E. Mitropoulos, Sekretar i Përgjithshëm i Organizatës Ndërkombëtare Detare.

10 Sh.T. Z. Noli de Castro, Zëvendës President i Republikës së Filipineve, mbajti fjalën e mirëseardhjes në sesionin e hapjes së Konferencës.

11 U lexua një mesazh nga Z. Ban Ki-Moon, Sekretar i Përgjithshëm i Kombevetë Bashkuara, në sesionin e hapjes së Konferencës.

12 Konferenca zgjodhi President të Konferencës Z. Neil Frank R.Ferrer, nga Filipinet.

13 Zëvendës Presidentët e zgjedhur nga Konferenca ishin:
SH.T. Z Dwight C.R. Gardiner (Antigua dhe Barbuda)
Z. Koffi Bertin Tano (Bregu i Fildishtë)
Z. Rajeev Gupta (Indi)
Kundër Admiral Giancarlo Olimbo (Itali)
Z. Abdel Hafiz El Kaissi (Liban)

14 Sekretariati i Konferencës përbëhej nga zyrtarët e mëposhtëm:

Sekretar i Përgjithshëm:	Z. E.E. Motropoulos
Sekretar Ekzekutiv:	Z. K. Sekimizu Drejtor, Divizioni i Sigurisë Detare
Zëvendës Sekretar Ekzekutiv:	Z. H. Hesse Zëvendës Drejtor, Divizioni i Sigurisë Detare
Asistent i Zëvendës Sekretarit Ekzekutiv:	Z. A. Mahapatra Drejtues, Seksioni Detar i Kualifikimit dhe Elementit Njerëzor, Divizioni i Sigurisë Detare

15 Konferenca krijoi Komitetet e mëposhtme dhe zgjodhi zyrtarët përkatës:

Komiteti i të Tërës	
Kryetar:	Kundër Admiral P. Brady (Xhamajka)
Zëvendës Kryetar i Parë:	Z. S. Hassing (Holandë)
Zëvendës Kryetar i Dytë:	Z. Zheng Heping (Kinë)
Komiteti Hartues:	
Kryetar:	Znj. M. Medina (Shtetet e Bashkuara)
Zëvendës Kryetar i Parë:	Z. B. Groves (Australi)
Zëvendës Kryetar i Dytë:	Kapiten. M.A. Shahba (Republika Islamike e Iranit)
Komiteti i Kredencialeve	
Kryetar:	Z. L. Chichinadze (Gjeorgji)
Zëvendës Kryetar i Parë:	Z. S. Hassing (Holandë)
Zëvendës Kryetar i Dytë:	Z. Zheng Heping (Kinë

16 Komiteti Hartues përbëhej nga përfaqësues të Shteteve të mëposhtme:
Argjentina

Australia
Kina
Franca
Irani (Republika Islamike e)
Federata Ruse
Spanja
Shtetet e Bashkuara

17 Komiteti i Kredencialeve përbëhej nga përfaqësues të Shteteve të mëposhtme:
Gjeorgjia
Irlanda
Nigeria
Panamaja
Tajlanda

18 Konferenca përdori si bazë të punës së saj tekst propozimet e amendamenteve të shtojcës së Konventës Ndërkombëtare të Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit të Detarëve, 1978, dhe Kodit të Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit të Detarëve (STCW) të përgatitur nga Nën- Komitetet e Standardeve të Kualifikimit dhe Shërbimit (STW), në sesionin e saj të dyzet e katërt, dhe të mbështetur nga Komiteti e Sigurisë Detare, në sesionin e tij të tetëdhjetë e shtatë, të Organizatës.

19 Konferenca mori gjithashtu në konsideratë propozimet dhe komentet e dërguara për Konferencën nga Palët e Konventës STCW 1978 dhe organizatat ndërkombëtare.

20 Si rezultat i shqyrtimeve dhe diskutimeve, Konferenca miratoi:

- amendamente të shtojcës së Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit të Detarëve, 1978, së bashku me rezolutën 1 për miratimin e amendamenteve të shtojcës së Konventës, që përbëjnë pjesën shtojcë 1 të Aktit Përfundimtar; dhe

- amendamente të Kodit për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit të Detarëve, (STCW), së bashku me rezolutën 2 për miratimin e amendamenteve të Kodit, të cilat përbëjnë pjesën shtojcë 2 të Aktit Përfundimtar.

21 Konferenca miratoi gjithashtu rezolutat e mëposhtme të përcaktuara në pjesën shtojcë 3 të Aktit Përfundimtar:

Rezoluta 3 Shprehje e vlerësimit për Qeverinë pritëse;

Rezoluta 4 Dispozitat kalimtare dhe zbatimi i hershëm;

Rezoluta 5: Verifikimi i Çertifikatave të kompetencës dhe miratimet;

Rezoluta 6: Standardet e kualifikimit dhe Çertifikimit të niveleve të personelit të anijeve;

Rezoluta 7: Promovimi i njohurive teknike, aftësive dhe profesionalizmit të detarëve;

Rezoluta 8: Zhvillimi i udhëzimeve për zbatimin e Standardeve ndërkombëtare të aftësisë shëndetësore për punë të detarëve;

Rezoluta 9: Rishikim i kurseve të modelit ekzistues të publikuara nga Organizata Ndërkombëtare Detare dhe zhvillimi i kurseve të modeleve të reja;

Rezoluta 10: Promovimi i bashkëpunimit teknik;

Rezoluta 11: Masat për të siguruar kompetencën e kapitenëve dhe oficerëve të anijeve që operojnë në ujërat polarë;

Rezoluta 12: Tërheqja e të rinjve në, dhe mbajtja e detarëve në, profesionin e detarit;

Rezoluta 13: Akomodimi i stazhierëve;

Rezoluta 14: Promovimi i pjesëmarrjes së grave në industrinë detare;

Rezoluta 15: Amendamentet e ardhshme dhe rishikimi i Konventës dhe Kodit STCW;

Rezoluta 16: Kontributi i Organizatës Ndërkombëtare të Punës;

Rezoluta 17: Roli i Universitetit Botëror Detar, Instituti Ndërkombëtar i Ligjit Detar i IMO dhe Siguria Ndërkombëtare Detare, Akademia e Sigurisë dhe Mjedisit (IMSSEA) në promovimin e Standardeve të zgjeruara detare;

Rezoluta 18: Viti i Detarëve; dhe

Rezoluta 19: Dita e Detarëve.

22 Ky Akt Përfundimtar është krijuar në një kopje origjinale të vetme në gjuhët arabisht, gjuhën kineze, anglisht, frëngjisht, rusisht dhe spanjisht dhe është depozituar tek Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës Ndërkombëtare Detare.

23 Sekretari i Përgjithshëm dërgon:

(a) kopje të vërtetuara të Aktit Përfundimtar, me pjesët shtojca të bashkëlidhura të tij, për Qeveritë e Shteteve të ftuara për të qenë të pranishëm në Konferencë; dhe

(b) kopje të vërtetuara të pjesëve autentike të amendamenteve të Konventës STCW 1978 dhe Kodit STCW, siç referohet në paragrafin 20 më sipër, te të gjitha Palët e Konventës STCW 1978, në përputhje me nenin XII (1) (b) (ii) të dokumenteve të përmendur.

BËRË NË MANILA këtë ditë të njëzet e pestë të qershorit, dy mijë e dhjetë.

NË DËSHMI TË KËSAJ të nënshkruarit kanë vendosur nënshkrimet e tyre në këtë Akt Përfundimtar*

* Nënshkrimet janë hequr

Konventa Ndërkombëtare për

Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit

Dhe Shërbimit të Detarëve, 1978

PALËT NË KËTË KONVENTË,

DUKE DËSHIRUAR të promovojnë sigurinë e jetës dhe pronës në det dhe mbrojtjen e mjedisit detar nëpërmjet krijimit me anë të marrëveshjes së përbashkët të Standardeve ndërkombëtare të kualifikimit, Vleftësimit dhe shërbimit të detarëve,

DUKE PASUR PARASYSH se ky qëllim mund të arrihet më mirë nëpërmjet realizimit të një Konvente Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit të Detarëve,

KANË RËNË DAKORT si më poshtë vijon:

Neni I

Detyrimet e përgjithshme sipas Konventës

(1) Palët angazhohen të bëjnë efektive dispozitat e Konventës dhe shtojcën e saj, e cila konsiderohet si pjesë përbërëse e Konventës. Çdo referencë ndaj Konventës përbën në të njëjtën kohë një referencë ndaj shtojcës.

(2) Palët angazhohen të dekretojnë të gjitha ligjet, dekretet, urdhrat dhe rregulloret dhe të marrin të gjitha hapat e tjerë që mund të jenë të nevojshëm për ta bërë Konventën plotësisht dhe tërësisht efektive, në mënyrë që të sigurohet se, nga pikëpamja e sigurisë së jetës dhe pronës në det dhe mbrojtjes së mjedisit detar, detarët e anijeve të jenë të kualifikuar dhe të aftë për detyrat e tyre.

Neni II

Përkufizime

Për qëllimet e kësaj Konvente, përveç rasteve kur parashikohet ndryshe:

(a) *Palë* nënkupton një Shtet për të cilin Konventa ka hyrë në fuqi;

(b) *Administrata* nënkupton Qeverinë e Palës flamurin e të cilës ka të drejtë të mbajë anija;

(c) *Çertifikatë* nënkupton një dokument të vlefshëm, me çfarëdo emri që mund të njihet, të lëshuar nga apo sipas autoritetit të Administratës ose të njohur nga Administrata që autorizon mbajtësin për të shërbyer siç deklarohet në këtë dokument ose siç autorizohet nga normat kombëtare;

(d) *E Çertifikuar* nënkupton të zotërosh një Çertifikatë në mënyrën e duhur;

(e) *Organizata* nënkupton Organizatën Ndër – qeveritare Konsultative Detare (IMCO);[*]

(f) *Sekretari i Përgjithshëm* nënkupton Sekretarin e Përgjithshëm të Organizatës;

(g) *Anije detare* nënkupton çdo anije përveç atyre që lundrojnë vetëm në ujëra të brendshme ose në afërsi të ujërave apo zonave të mbrojtura ku zbatohen rregulloret portuale;

(h) *Anije peshkimi* nënkupton një anije e përdorur për të kapur peshk, balena, foka, lopë deti ose gjallesa të tjera në det;

(i) *Rregulloret e Radiondërlidhjes detare* nënkupton Rregulloret e Radiondërlidhjes detare shtojcë të, apo të konsideruara si shtojcë të, Konventës më të fundit Ndërkombëtare të Telekomunikacionit që mund të jetë në fuqi në atë kohë.

Neni III

Fusha e Zbatimit

Konventa zbatohet për detarët që shërbejnë në bordin e anijeve lundruese që kanë të drejtë të mbajnë flamurin e një Pale përveç atyre që shërbejnë në bordin e:

(a) luftanijeve, apo rimorkiatorëve, apo anijeve të tjera në pronësi apo të operuara nga një Shtet dhe të angazhuara në shërbime qeveritare jo tregtare; sidoqoftë, secila Palë siguron, me anë të miratimit të masave të duhura që nuk cenojnë operacionet apo mundësitë operacionale të anijeve të tilla në pronësi apo të operuara nga ai, që personat që shërbejnë në bordin e anijeve të tilla të përmbushin kriteret e Konventës sa është e arsyeshme dhe praktike;

(b) anijet e peshkimit;

(c) jahtet që nuk janë të angazhuar në tregti; ose

(d) anijet e drurit të ndërtuara në mënyrë primitive.

Neni IV

Komunikimi i Informacionit

(1) Palët komunikojnë sa më shpejt që të jetë praktike me Sekretarin e Përgjithshëm:

(a) tekstin e ligjeve, dekreteve, urdhrave, rregulloreve dhe instrumenteve të dekretuar për çështje të ndryshme brenda fushës së veprimit të Konventës;

[*] Emri i Organizatës u ndryshua në "Organizata Ndërkombëtare Detare (IMO)" në bazë të amendamenteve të Konventës së Organizatës që hynë në fuqi më 22 maj 1982.

(b) detajet e plota, kur është e përshtatshme, të përmbajtjes dhe kohëzgjatjes së kurseve të studimit, së bashku me shqyrtimet e tyre kombëtare dhe kriteret e tjera për secilën Çertifikatë të lëshuar në përputhje me Konventën;

(c) një numër të mjaftueshëm Çertifikatash model të lëshuara në përputhje me Konventën.

(2) Sekretari i Përgjithshëm njofton të gjitha Palët e marrjes së komunikimit sipas paragrafit (1) (a) dhe, ndër të tjera, për qëllime të neneve IX dhe X, sipas kërkesës, u siguron atyre çdo informacion që i është komunikuar atij sipas paragrafëve (1) (b) dhe (c).

Neni V

Traktatet e tjera dhe interpretimi

(1) Të gjitha traktatet, konventat dhe marrëveshjet e mëparshme në fuqi në lidhje me Standardet e kualifikimit, Vleftësimit dhe shërbimit të detarëve mes Palëve vazhdojnë të kenë efekt të plotë dhe tërësor gjatë afateve të tyre për sa i përket:

(a) detarëve për të cilët nuk aplikohet kjo Konventë;

(b) detarëve për të cilët aplikohet kjo Konventë, në lidhje me çështje që nuk përcaktohen shprehimisht nga kjo Konventë .

(2) Megjithatë, kur traktate, konventa apo marrëveshje të tilla janë në konflikt me dispozitat e Konventës, Palët rishikojnë angazhimet e tyre sipas traktateve, konventave dhe marrëveshjeve të tilla me synimin për të siguruar që të mos ketë konflikt midis këtyre angazhimeve dhe detyrimeve të tyre sipas Konventës.

(3) Asgjë në Konventë nuk do cenojë kodifikimin dhe zhvillimin e ligjit të detit nga Konferenca e Kombeve të Bashkuara për Ligjin e Detit të mbajtur në zbatim të rezolutës 2750 C(XXV) të Asamblesë së Përgjithshme të Kombeve të Bashkuara, dhe as pretendimet dhe pikëpamjet ligjore aktuale dhe të ardhshme të ndonjë Shteti në lidhje me ligjin e detit dhe natyrën dhe masën e juridiksionit bregdetar dhe të Shtetit flamurmbajtës.

Neni VI

Çertifikatat

(1) Çertifikatat për kapitenët, oficerët ose gradat do t'u lëshohen atyre kandidatëve të cilët, sipas Administratës, plotësojnë kriteret e shërbimit, moshës, gjendjes shëndetësore, kualifikimit, trajnimit dhe kontrollit në përputhje me dispozitat e duhura të Shtojcës së Konventës.

(2) Çertifikatat për kapitenët dhe oficerët të lëshuara në përputhje me këtë nen do të miratohen nga Administrata që i lëshon ato në formën e përshkruar në rregulloren I/2 të Shtojcës. Nëse gjuha e përdorur nuk është anglisht, miratimi përfshin një përkthim në atë gjuhë.

Neni VII

Dispozitat kalimtare

(1) Një Çertifikatë kompetence ose shërbimi në kapacitetin për të cilin Konventa kërkon një Çertifikatë dhe që përpara hyrjes në fuqi të Konventës për një Palë është lëshuar në përputhje me ligjet e asaj Pale ose Rregulloret e Radiondërlidhjes do të njihen si të vlefshme për shërbim pas hyrjes në fuqi të Konventës për atë Palë.

(2) Pas hyrjes në fuqi të Konventës për një Palë, Administrata e saj mund të vazhdojë të lëshojë Çertifikata kompetence në përputhje me praktikat e saj të mëparshme për një periudhë që nuk i kalon pesë vjetët. Çertifikata të tilla njihen si ë vlefshme për qëllimin e Konventës. Gjatë kësaj periudhe kalimtare Çertifikata të tilla u lëshohen vetëm detarëve që e kanë nisur shërbimin e tyre në det përpara hyrjes në fuqi të Konventës për atë Palë, brenda departamentit të caktuar të anijes me të cilin kanë lidhje ato Çertifikata. Administrata siguron që të gjithë kandidatët e tjerë për Vleftësim shqyrtohen dhe atestohen në përputhje me Konventën.

(3) Një Palë, brenda dy vjetëve pas hyrjes në fuqi të Konventës për atë Palë, mund të lëshojë një Çertifikatë shërbimi për detarët të cilët nuk kanë as një Çertifikatë të duhur sipas Konventës dhe as një Çertifikatë kompetence të lëshuar sipas ligjeve të saj përpara hyrjes në fuqi të Konventës për atë Palë por që kanë:

(a) shërbyer në kapacitetin për të cilin kërkojnë një Çertifikatë shërbimi për jo më pak se tre vjet në det brenda shtatë viteve të fundit përpara hyrjes në fuqi të Konventës për atë Palë;

(b) paraqitur prova që e kanë kryer atë shërbim në mënyrë të kënaqshme;

(c) kanë përmbushur kërkesat e Administratës në lidhje me gjendjen shëndetësore, përfshirë shikimin dhe dëgjimin, duke pasur parasysh moshën e tyre në periudhën e aplikimit.

Për qëllimin e Konventës, një Çertifikatë shërbimi e lëshuar sipas këtij paragrafi do të konsiderohet si e barasvlefshme me një Çertifikatë të lëshuar sipas Konventës.

Neni VIII

Lejet e posaçme

(1) Në rrethana nevoje të jashtëzakonshme, Administratat, nëse sipas opinionit të tyre kjo nuk shkakton rrezik ndaj personave, pronës apo mjedisit, mund të lëshojë një leje të posaçme që lejon një detar të caktuar të shërbeje në një anije të caktuar për një periudhë të caktuar kohe që nuk i kalon gjashtë muaj në një kapacitet, tjetër përveç atij të një zyrtari radiondërlidhje apo operatori radiotelefonik, përveç rasteve të përcaktuara nga Rregulloret përkatëse të Radiondërlidhjes detare, për të cilën ai nuk ka një Çertifikatë të përshtatshme, me kusht që personi të cilit i lëshohet leja e posaçme të jetë i kualifikuar në mënyrë të mjaftueshme për të zënë postin që është bosh në një mënyrë të sigurt, sipas kërkesave të Administratës. Megjithatë, lejet e posaçme nuk u lëshohen kapitenëve të anijeve

apo oficerit kryeinxhinier përveç rrethanave të forcave madhore dhe në atë rast vetëm për periudhën më të shkurtër të mundur.

(2) Çdo leje e posaçme për një post i jepet vetëm një personi të Çertifikuar si duhet për të zënë postin e shprehur direkt më poshtë. Kur nga Konventa nuk kërkohet Çertifikatë për postin më poshtë, i lëshohet një leje e posaçme një personi kualifikimet dhe përvoja e të cilit, sipas mendimit të Administratës, janë qartësisht të barasvlefshme me kriteret për postin në fjalë, me kusht që, nëse një person i tillë nuk ka Çertifikatën e duhur, atij duhet t'i kërkohet të kalojë një provim të pranuar nga Administrata si demonstrim që një leje e tillë e posaçme mund të lëshohet në mënyrë të sigurt. Për më tepër, Administratat sigurojnë që posti në fjalë të zihet nga një mbajtës i një Çertifikate të duhur sa më shpejt të jetë e mundur.

(3) Palët, sa më shpejt të jetë e mundur pas 1 janarit të secilit vit, i dërgojnë një raport Sekretarit të Përgjithshëm duke i dhënë informacion të numrit të përgjithshëm të lejeve të posaçme në lidhje me secilin kapacitet për të cilin kërkohet një Çertifikatë që është lëshuar gjatë vitit për anijet lundruese, së bashku me informacion mbi numrin e atyre anijeve mbi dhe nën tonazhin 1600 ton bruto respektivisht.

Neni IX

Ekuivalentët

(1) Konventa nuk duhet t'a pengojë një Administratë që të ruajë apo miratojë masa të tjera edukimi dhe kualifikimi, përfshirë ato që përfshijnë shërbimin e anijeve lundruese dhe organizimin në anije veçanërisht të përshtatura për zhvillimet teknike dhe për llojet e veçanta të anijeve dhe tregtisë, me kusht që niveli i shërbimit, njohurisë dhe efikasitetit detar në lidhje me menaxhimin e lundrimit dhe atë teknik të anijeve dhe atyre të mallrave të sigurojë një shkallë sigurie në det dhe të ketë efekt parandalues për sa i përket ndotjes, të paktën të barasvlefshme me kriteret e Konventës.

(2) Detajet e masave të tilla raportohen sa më shpejt të jetë praktike tek Sekretari i Përgjithshëm i cili ua përcjell këto të dhëna të gjitha Palëve.

Neni X

Kontrolli

(1) Anijet, përveç atyre të përjashtuara nga neni III, kur janë në portet e një Pale, janë objekt kontrolli nga zyrtarët e autorizuar sipas rregullave nga ajo Palë për të verifikuar nëse të gjithë detarët që shërbejnë në bord, të cilëve u kërkohet nga Konventa që të jenë të Çertifikuar, janë të Çertifikuar ashtu siç kërkohet apo nëse mbajnë një leje të përshtatshme të posaçme. Çertifikatat e tilla pranohen përveç rastit kur ka arsye të qarta për të besuar që një Çertifikatë është marrë me mashtrim apo mbajtësi i një Çertifikate nuk është personi të cilit i është lëshuar fillimisht Çertifikata.

(2) Në rast se konstatohen mangësi të parashikuara në paragrafin (1) apo në procedurat e përcaktuara në rregulloren I/4, "Procedurat e kontrollit", zyrtari që kryen kontrollin njofton menjëherë, me shkrim, kapitenin e anijes dhe Konsullin ose, në mungesë të tij, përfaqësuesin më të

afërt diplomatik apo autoritetin detar të Shtetit flamurin e të cilit ka të drejtë të mbajë anija, me qëllim që të mund të merren masat e duhura. Një njoftim i tillë duhet të cilësojë detajet e mangësisë së konstatuar dhe bazat mbi të cilat Pala vendos se ato mangësi paraqesin një rrezik për personat, pronën apo mjedisin.

(3) Gjatë ushtrimit të kontrollit sipas paragrafit (1), nëse, duke marrë në konsideratë madhësinë dhe llojin e anijes dhe gjatësinë dhe natyrën e lundrimit, mangësitë e referuara në paragrafin (3) të rregullores I/4 nuk korrigjohen dhe vendoset që ky fakt paraqet një rrezik për personat, pronën apo mjedisin, Pala që kryen kontrollin merr masa për të siguruar që anija nuk do të dalë në lundrim po të mos dhe derisa këto kritere të përmbushen deri në atë masë sa të mos ketë më rrezik. Faktet në lidhje me veprimet e marra raportohen menjëherë tek Sekretari i Përgjithshëm.

(4) Kur ushtrohet kontroll sipas këtij neni, duhet të bëhen të gjitha përpjekjet e mundshme për të shmangur mbajtjen apo vonesën e padrejtë të një anijeje. Nëse një anije mbahet apo vonohet në këtë mënyrë ka të drejtë të kompensohet për çdo humbje apo dëm që vjen prej kësaj.

(5) Ky nen zbatohet siç mund të jetë e nevojshme për të siguruar që të mos u jepet trajtim më favorizues anijeve që mbajnë flamurin e një vendi që nuk është Palë sesa atyre që kanë të drejtë të mbajnë flamurin e një Pale.

Neni XI

Promovimi i bashkëpunimit teknik

(1) Palët e Konventës promovojnë, në konsultime me, dhe me ndihmën e, Organizatës, mbështetje për ato Palë të cilat kërkojnë ndihmë teknike për:

(a) kualifikimin e personelit administrative dhe teknik;

(b) krijimin e institucioneve për kualifikimin e detarëve;

(c) furnizimin e pajisjeve dhe objekteve për institucionet kualifikuese;

(d) zhvillimin e programeve të përshtatshme të kualifikimit, përshirë kualifikime praktike në anije; dhe

(e) lehtësimin e masave dhe përgatitjeve të tjera për të përmirësuar kualifikimet e detarëve;

mundësisht në baza kombëtare, nën –rajonale apo rajonale, për të avancuar objektivat dhe qëllimet e Konventës, duke marrë në konsideratë në këtë aspekt nevojat e veçanta të shteteve në zhvillim .

(2) Organizata, nga ana e saj, ndjek përpjekjet e lartpërmendura, sipas nevojës, në konsultime apo në bashkëpunim me organizata të tjera ndërkombëtare, veçanërisht Organizatën Ndërkombëtare të Punës.

Neni XII

Amendamentet

(1) Konventa mund të amendohet nëpërmjet njërës nga procedurat e mëposhtme:

(a) amendamenteve pas shqyrtimit brenda Organizatës:

(i) çdo amendament i propozuar nga një Palë i dërgohet Sekretarit të Përgjithshëm, i cili ua përcjell të gjithë Anëtarëve të Organizatës, të gjitha Palëve dhe Drejtorit të Përgjithshëm të Zyrës Ndërkombëtare të Punës të paktën gjashtë muaj para se të merret në konsideratë;

(ii) çdo amendament i propozuar dhe përcjellë në këtë mënyrë i dërgohet për shqyrtim Komitetit të Sigurisë Detare të Organizatës;

(iii) Palët, janë apo nuk janë Anëtarë të Organizatës, kanë të drejtë të marrin pjesë në punimet e Komitetit të Sigurisë Detare për shqyrtimin dhe miratimin amendamenteve;

(iv) amendamentet miratohen me një shumicë prej dy të tretash të Palëve të pranishme dhe që votojnë në Komitetin e Sigurisë Detare zgjeruar siç parashikohet në nën paragrafin (a) (iii)(këtu e më poshtë të referuar si "Komiteti i zgjeruar i Sigurisë Detare") me kusht që të paktën një e treta e Palëve të jetë e pranishme gjatë votimit;

(v) amendamentet e miratuara në këtë mënyrë u komunikohen nga Sekretari i Përgjithshëm për pranim të gjitha Palëve;

(vi) një amendament i një neni gjykohet që është pranuar në datën në të cilën është pranuar nga dy të tretat e Palëve;

(vii) një amendament i shtojcës gjykohet se është pranuar:

1 në fund të dy viteve nga data në të cilët u është komunikuar Palëve për pranim; ose

2 në fund të një periudhe të ndryshme, e cila nuk duhet të jetë më pak se një vit, nëse është vendosur kështu kur është miratuar nga një shumicë prej dy të tretash të Palëve të pranishme dhe votuese në Komitetin e zgjeruar të Sigurisë Detare;

megjithatë, amendamentet gjykohet se nuk janë pranuar nëse, brenda periudhës specifike, ose më shumë se një e treta e Palëve ose Palët flota e përbashkët tregtare e të cilave përbën jo më pak se 50 % të tonazhit bruto të anijeve të transportit tregtar botëror prej 100 tonësh bruto të regjistruar apo më shumë njoftojnë Sekretarin e Përgjithshëm se ato kundërshtojnë amendamentin;

(viii) një amendament i një artikulli hyn në fuqi në lidhje me ato Palë të cilat e kanë pranuar atë gjashtë muaj pas datës në të cilën është gjykuar i pranuar, dhe në lidhje

me secilën Palë e cila e pranon atë pas asaj date, gjashtë muaj pas datës së pranimit nga ajo Palë;

(ix) amendamenti i shtojcës hyn në fuqi në lidhje me të gjitha Palët, përveç atyre të cilat e kanë kundërshtuar amendamentin sipas nën – paragrafit (a) (vii) dhe që nuk i kanë tërhequr këto kundërshtime, gjashtë muaj pas datës në të cilën gjykohet se është pranuar. Përpara datës së përcaktuar të hyrjes në fuqi, çdo Palë njofton Sekretarin e Përgjithshëm që e përjashton veten nga dhënia e efekteve të atij amendamenti për një periudhë jo më të gjatë se një vit nga data e hyrjes së tij në fuqi, ose për një periudhë të tillë kohe sa mund të vendoset nga një shumicë prej dy të tretash të Palëve të pranishme dhe votuese në Komitetin e zgjeruar të Sigurisë Detare në kohën e miratimit të amendamentit; ose

(b) amendament nga një konferencë

(i) me kërkesën e një Pale me të cilën ka dakord të paktën një e treta e Palëve, Organizata mban një konferencë Palësh, më bashkëpunim dhe në konsultim me Drejtorin e Përgjithshëm të Zyrës Ndërkombëtare të Punës, për të marrë në konsideratë amendamentet e Konventës;

(ii) çdo amendament i miratuar nga një konferencë e tillë me një shumicë prej dy të tretash të Palëve të pranishme dhe votuese u komunikohet Palëve për pranim nga Sekretari i Përgjithshëm;

(iii) përveç rasteve kur konferenca vendos ndryshe, amendamenti gjykohet se është pranuar dhe hyn në fuqi në përputhje me procedurat e parashikuara në nën – paragrafët (a)(vi) dhe (a)(viii) ose paragrafët (a)(vii) dhe (a)(ix) respektivisht, me kusht që referencat në këto nën – paragrafë të Komitetit të zgjeruar të Sigurisë Detare të kuptohen si referenca të konferencës.

(2) Çdo deklaratë e pranimit të, ose kundërshtim i, një amendamenti apo çdo njoftim i dhënë sipas paragrafëve (1)(a)(ix) i dërgohet me shkrim Sekretarit të Përgjithshëm, i cili njofton të gjitha Palët për çdo njoftim të tillë dhe për datën e marrjes së njoftimit.

(3) Sekretari i Përgjithshëm njofton të gjitha Palët për çdo amendament që hyn në fuqi, së bashku me datën në të cilën secili amendament i tillë hyn në fuqi.

Neni XIII

Nënshkrimi, ratifikimi, pranimi, miratimi dhe aderimi

(1) Konventa mbetet e hapur për nënshkrim në Selinë qendrore të Organizatës nga data 1 dhjetor 1978 deri më 30 nëntor 1979 dhe mbetet që andej e tutje e hapur për aderim. Çdo Shtet mund të bëhet një Palë me:

(a) nënshkrim pa rezerva të ratifikimit, pranimit ose miratimit; ose

(b) nënshkrim objekt ratifikimi, pranimi ose miratimi, ndjekur nga ratifikimi, pranimi ose miratimi; ose

(c) aderim.

(2) Ratifikimi, pranimi, miratimi apo aderimi bëhet efektiv me depozitimin e një instrumenti për atë qëllim te Sekretari i Përgjithshëm.

(3) Sekretari i Përgjithshëm informon të gjitha Shtetet që kanë nënshkruar Konventën apo kanë aderuar në të dhe Drejtorin e Përgjithshëm të Zyrës Ndërkombëtare të Punës për çdo nënshkrim apo për depozitimin e çdo instrumenti ratifikimi, pranimi, miratimi apo aderimi dhe për datën e depozitimit.

Neni XIV

Hyrja në fuqi

(1) Konventa hyn në fuqi 12 muaj pas datës në të cilën jo më pak se 25 shtete, flota tregtare e kombinuar e të cilave përbën jo më pak se 50 % të tonazhit bruto të anijeve të transportit tregtar botëror prej 100 tonësh të regjistruar bruto ose më shumë, ose e kanë nënshkruar pa rezervim për sa i përket ratifikimit, pranimit apo miratimit ose kanë depozituar instrumentet e kërkuara për ratifikimin, pranimin, miratimin apo aderimin në përputhje me nenin XIII.

(2) Sekretari i Përgjithshëm informon të gjitha Shtetet që kanë nënshkruar Konventën apo kanë aderuar në të për datën në të cilën hyn në fuqi.

(3) Çdo instrument i ratifikimit, pranimit, miratimit apo aderimit i depozituar gjatë 12 muajve referuar në paragrafin (1) merr efekt me hyrjen në fuqi të Konventës ose tre muaj pas depozitimit të instrumentit të tillë, cilado është data më e vonshme.

(4) Çdo instrument i ratifikimit, pranimit, miratimit apo aderimit i depozituar pas datës në të cilën Konventa hyn në fuqi merr efekt tre muaj pas datës së depozitimit.

(5) Pas datës në të cilën një amendament gjykohet se është pranuar sipas nenit XII, çdo instrument ratifikimi, pranimi, miratimi apo aderim i depozituar zbatohet për Konventën siç është ndryshuar.

Neni XV

Shpallja e pavlefshme

(1) Konventa mund të shpallet e pavlefshme nga çdo Palë në çdo kohë pas pesë viteve nga data në të cilën Konventa ka hyrë në fuqi për atë Palë.

(2) Shpallja e pavlefshme bëhet efektive nëpërmjet njoftimit me shkrim për Sekretarin e Përgjithshëm i cili njofton të gjitha Palët dhe Drejtorin e Përgjithshëm të Zyrës Ndërkombëtare të

Punës për çdo njoftim të tillë të marrë dhe për datën e marrjes së tij si edhe për datën në të cilën shpallja e pavlefshme bëhet efektive.

(3) Një shpallje e pavlefshme bëhet efektive 12 muaj pas marrjes së njoftimit për shpalljen të pavlefshme nga Sekretari i Përgjithshëm ose pas çdo periudhë më të gjatë që mund të përcaktohet në njoftim.

Neni XVI

Depozitimi dhe regjistrimi

(1) Konventa depozitohet tek Sekretari i Përgjithshëm i cili u transmeton kopje të vërteta të Çertifikata të gjitha Shteteve që kanë nënshkruar kontratën dhe kanë aderuar në të.

(2) Sapo Konventa hyn në fuqi, Sekretari i Përgjithshëm i transmeton tekstin Sekretarit të Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara për regjistrim dhe publikim, në përputhje me Nenin 102 të Kartës së Kombeve të Bashkuara.

Neni XVII

Gjuhët

Konventa krijohet në një kopje të vetme në gjuhët kineze, angleze, franceze, ruse dhe spanjolle, ku secili tekst është njëlloj autentik. Përkthimet zyrtare në gjuhët arabe dhe gjermane përgatiten dhe depozitohen me kopjen origjinale të nënshkruar.

NË DËSHMI TË KËSAJ të nënshkruarit, të autorizuar siç duhet nga Qeveritë e tyre përkatëse për këtë qëllim, kanë nënshkruar Konventën.*

KRYER NË LONDËR këtë ditë të shtatë të korrikut, një mijë e nëntë qind e shtatëdhjetë e tetë.

*Nënshkrimet janë hequr.

Pjesa Lidhja 1 e Aktit Përfundimtar

të Konferencës STCW 2010

Rezoluta 1

Amendamentet Manila të Shtojcës së

Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit

dhe Shërbimit për Detarët (STCW), 1978

KONFERENCA E MANILAS 2010,

DUKË KUJTUAR Nenin XII (1)(b) të Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, 1978 (këtu e më poshtë të referuar si "Konventa"), në lidhje me procedurën për amendim nga një Konferencë Palësh,

DUKË PASUR PARASYSH amendamentet Manila të Shtojcës së Konventës të propozuar dhe qarkulluar te Anëtarët e Organizatës dhe te të gjitha Palët e Konventës,

1. MIRATON, në përputhje me nenin XII (1)(b)(ii) të Konventës, amendamentet në shtojcën e Konventës, teksti it ë cilave është përcaktuar në shtojcën e kësaj rezolute;

2. PËRCAKTON, në përputhje me nenin XII(1)(a)(vii) të Konventës, që amendamentet e paraqitura në shtojcën këtu gjykohet se janë pranuar më 1 korrik 2011, veç nëse, përpara kësaj date, më shumë se një e treta e Palëve të Konventës apo Palët flota tregtare e kombinuar e të cilave përbën jo më pak se 50 % të tonazhit bruto të anijeve të transportit tregtar botëror prej 100 tonë bruto të regjistruar apo më shumë ka njoftuar Sekretarin e Përgjithshëm se ata i kundërshtojnë amendamentet;

3. FTON Palët që të vërejnë se, në përputhje me nenin XII (1)(a)(ix) të Konventës, amendamentet e paraqitura në shtojcë këtu hyjnë në fuqi më 1 janar 2012 pasi gjykohen së janë pranuar në përputhje me paragrafin 2 më sipër;

4. I KËRKON Sekretarit të Përgjithshëm të Organizatës të përcjellë kopje të Çertifikuara të rezolutës aktuale dhe të tekstit të amendamenteve që përmban shtojca tek të gjitha Palët e Konventës.

5. I KËRKON MË TEJ Sekretarit të Përgjithshëm të përcjellë kopje të kësaj rezolute dhe të shtojcës së saj tek të gjithë Anëtarët e Organizatës të cilat nuk janë Palë të Konventës.

SHTOJCË

Amendamentet Manila të Shtojcës së

Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit

Dhe Shërbimit për Detarët, 1978

Kreu i

Dispozitat e përgjithshme

Rregullorja I/1

Përkufizime dhe sqarime

1 Për qëllim të Konventës, përveç kur shprehimisht parashikohet ndryshe:

.1 *Rregullore* do të thotë rregulloret që përmban Shtojca e Konventës;

.2 *Miratuar* do të thotë e miratuar nga Pala në përputhje me këto rregullore;

.3 *Kapiten* do të thotë personi që ka komandën e një anijeje;

.4 *Oficer* do të thotë një anëtar i ekuipazhit, tjetër përveç kapitenit, i emëruar si i tillë nga ligjet ose rregulloret kombëtare ose, në mungesë të një emërimi të tillë, nga marrëveshje kolektive; apo zakon

.5 *Oficeri (përgjegjësi) i kuvertës* do të thotë një oficer i kualifikuar në përputhje me dispozitat e kapitullit II të Konventës;

.6 *Zëvendës kapiteni* do të thotë oficeri më poshtë në gradë me kapitenin dhe të cilit i kalon komanda e anijes në rast pamundësie të kapitenit;

.7 *Oficer inxhinier* do të thotë një oficer i kualifikuar në përputhje me dispozitat e rregullores III/1, III/2 ose III/3 të Konventës;

.8 *Oficer kryeinxhinier* do të thotë oficer i lartë inxhinier përgjegjës për shtytjen mekanike dhe operimin dhe mirëmbajtjen e instalimeve mekanike dhe elektrike të anijes;

.9 *Oficer i dytë inxhinier* (zëvendës kryeinxhinieri), do të thotë oficeri inxhinier më poshtë në gradë nga oficeri kryeinxhinier dhe të cilit i kalon përgjegjësia për për shtytjen mekanike dhe operimin dhe mirëmbajtjen e instalimeve mekanike dhe elektrike të anijes në rast pamundësie të oficerit kryeinxhinier;

.10 *Oficer inxhinier asistent* do të thotë një person në kualifikim për t'u bërë oficer inxhinier dhe i caktuar si i tillë nga ligjet dhe rregullat kombëtare;

.11 *Operator radiondërlidhje* do të thotë një person që ka një Çertifikatë të përshtatshme të lëshuar apo njohur nga Administrata sipas dispozitave të Rregulloreve të Radiondërlidhjes;

.12 *Operator radiondërlidhje GMDSS* do të thotë një person i cili është i kualifikuar në përputhje me dispozitat e kapitulli IV të Konventës;

.13 *Gradë detari* do të thotë një anëtar i ekuipazhit të anijes tjetër përveç kapitenit dhe një oficeri;

.14 *Udhëtime afër bregut* do të thotë udhëtime në afërsi të një Pale siç përcaktohet nga ajo Palë;

.15 *Fuqi shtytëse* do të thotë fuqia totale maksimale e vazhdueshme e vlerësuar e prodhuar, në kilovat, e gjithë mekanizmit kryesor shtytës të anijes e cila paraqitet në Çertifikaten e regjistrit të anijes apo në dokumente të tjera zyrtare;

.16 *Detyrat e radiondërlidhjes* përfshijnë, sipas rastit, shërbimin dhe mirëmbajtjen teknike dhe riparimet e kryera në përputhje me Rregulloret e Radiondërlidhjes, Konventën Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det, 1974 (SOLAS), e ndryshuar, dhe, me lirinë e veprimit të secilës Administratë, rekomandimet përkatëse të Organizatës;

.17 *Çisternë nafte* do të thotë një anije e ndërtuar dhe e përdorur për transportin e naftës dhe produkteve të naftës si ngarkesë anijeje;

.18 *Çisternë kimike* do të thotë një anije e ndërtuar dhe e adoptuar dhe e përdorur për transportin si ngarkesë anije të çdo produkti të lëngshëm të renditur në kapitullin 17 të Kodit Ndërkombëtar Kimik për Ngarkesë Anije;

.19 *Çisternë gazi të lëngshëm* do të thotë një anije e ndërtuar dhe e adoptuar dhe e përdorur për transport si ngarkesë anijeje të çdo gazi të lëngshëm apo produkte të tjera të renditura në kapitullin 19 të Kodit Ndërkombëtar të Transportuesit të Gazit;

.20 *Anije udhëtarësh* do të thotë një anije siç përcaktohet në Konventën Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det 1974, e ndryshuar;

.21 *Anije pasagjerësh të tipit ro-ro* do të thotë një anije pasagjerësh me hapësira ro – ro apo hapësira kategorie të veçantë siç përcaktohet në Konventën Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det, 1974 (SOLAS), e ndryshuar;

.22 *Muaj* do të thotë një muaj kalendarik ose 30 ditë të përbërë nga periudha prej më pak se një muaj;

.23 *Kodi STCW* do të thotë Kodi i Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit të Detarëve (STCW) siç është miratuar nga rezoluta 2 e Konferencës 1995, siç mund të ndryshohet nga Organizata;

.24 *Funksion* do të thotë një grup detyrash, funksionesh dhe përgjegjësish, siç përcaktohet në Kodin STCW, të nevojshme për operimin e anijes, sigurinë e jetës në det ose mbrojtjen e mjedisit detar;

.25 *Shoqëri* do të thotë pronari i anijes apo çdo organizatë apo person tjetër si menaxheri apo qiramarrësi i anijes pa ekuipazh, i cili ka marrë përgjegjësinë për operimin e anijes nga pronari i anijes dhe i cili, pas marrjes së një përgjegjësie të tillë, ka rënë dakord të marrë përsipër të gjitha detyrat dhe përgjegjësitë që i ngarkohen shoqërisë nga këto rregullore;

.26 *Shërbim në det* do të thotë shërbim në bordin e anijes lidhur me rikonsiderimin të vlefshëm të një Çertifikate apo kualifikimi tjetër;

.27 *Kodi ISPS* do të thotë Kodi Ndërkombëtar i Sigurisë së Anijeve dhe Porteve (ISPS) i miratuar më 12 dhjetor 2002 nga rezoluta 2 e Konferencës së Qeverive Kontraktuese e Konventës Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det, 1974 (SOLAS), siç mund të jetë ndryshuar nga Organizata;

.28 *Oficer i sigurisë së anijes* do të thotë një person në bordin e anijes, që jep llogari para kapitenit, i caktuar nga shoqëria si përgjegjës për sigurinë e anijes përfshirë dhe zbatimin dhe mirëmbajtjen e planit të sigurisë së anijes dhe përgjegjës për koordinimin me oficerin e sigurisë së shoqërisë dhe oficerët e sigurisë së porteve;

.29 *Detyrat e sigurisë* përfshijnë të gjitha detyrat dhe punët në bordin e anijeve siç përcaktohet nga kapitulli XI -2 i Konventës Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det, 1974(SOLAS), të ndryshuar, dhe Kodi Ndërkombëtar i Sigurisë në Anije dhe në Port (ISPS);

.30 *Çertifikatë kompetence* do të thotë një Çertifikate e lëshuar dhe e miratuar për kapitenët, oficerët dhe operatorët e radiondërlidhjes GMDSS në përputhje me dispozitat e kapitujve II, III, IV, ose VII të kësaj shtojce dhe që i jep të drejtën mbajtësit të ligjshëm të saj të shërbejë në kapacitetin dhe të kryejë funksionet e përfshira në nivelin e përgjegjësisë së përcaktuar në të;

.31 *Çertifikate aftësie* do të thotë një Çertifikatë, përveç asaj të kompetencës e lëshuar për detarin, që konstaton se janë përmbushur kriteret përkatëse të kualifikimit, kompetencës ose shërbimit detar të përcaktuara në Konventë.

.32 *Dëshmi dokumentare* do të thotë dokumentacioni, tjetër përveç Çertifikatës së kompetencës dhe aftësisë, e përdorur për të vërtetuar se kriteret e Konventës janë përmbushur.

.33 *Oficer elektroteknik* do të thotë një oficer i kualifikuar në përputhje me dispozitat e rregullores III/6 të Konventës;

.34 *Detar i aftë kuverte* do të thotë një gradë e kualifikuar në përputhje me dispozitat e rregullores III/5 të Konventës; dhe

.35 *Detar i aftë motori* do të thotë një gradë e kualifikuar në përputhje me dispozitat e rregullores III/5 të Konventës; dhe

.36 *Gradë elektro teknike* do të thotë një gradë e kualifikuar në përputhje me dispozitat e rregullores III/7 të Konventës.

2 Këto rregullore shtohen nga dispozitat e detyrueshme që përmban pjesa A e Kodit STCW dhe:

.1 çdo referencë ndaj një kriteri në një rregullore gjithashtu përbën një referencë ndaj seksionit korrespondues të pjesës A të Kodit STCW;

.2 në aplikimin e këtyre rregulloreve, materiali shpjegues dhe udhëzues në lidhje me to që ndodhet në pjesën B të Kodit STCW duhet të merret në konsideratë në masën më të gjerë të mundshme me qëllim që të arrihet një zbatim më uniform i dispozitave të Konventës në bazë globale;

.3 amendamente të pjesës A të Kodit STCW miratohet, hyn në fuqi dhe merr efekt në përputhje me dispozitat e nenit XII të konventës në lidhje me procedurën e aplikuar të amendamentit në shtojcë; dhe

.4 pjesa B e Kodit STCW amendohet nga Komiteti i Sigurisë Detare në përputhje me rregullat e tij të procedurës.

3 Referencat e bëra në nenin VI të Konventës për "Administratën" dhe "Administrata që lëshon dokumentin" nuk interpretohet si ndalim për çdo Palë për të lëshuar dhe miratuar Çertifikata sipas dispozitave të këtyre rregulloreve.

Rregullorja I/2

Çertifikatat dhe miratimet

1 Çertifikatat e kompetencës do të lëshohen vetëm nga Administrata, në vijim të verifikimeve të autenticitetit dhe vlefshmërisë së çdo dëshmie dokumentare të nevojshme.

2 Çertifikatat e lëshuara në përputhje me dispozitat e rregulloreve V/1-1 dhe V/1-2 të kapitenëve dhe oficerëve do të lëshohen nga një Administratë.

3 Çertifikatat do të jenë në gjuhën ose gjuhët zyrtare të vendit që lëshon Çertifikatën. Nëse gjuha e përdorur nuk është anglisht, teksti duhet të përmbajë një përkthim në atë gjuhë.

4 Në lidhje me operatorët e radiondërlidhjes detare, Palët mund të:

.1 përfshijnë njohuri shtesë të kërkuara nga rregulloret përkatëse në shqyrtimin për lëshimin e një Çertifikate në përputhje me Rregulloret e Radiondërlidhjes; ose

.2 lëshojnë një Çertifikatë të veçantë që specifikon se mbajtësi ka njohuri shtesë të kërkuara nga rregulloret përkatëse.

5 Miratimi i kërkuar nga neni VI i Konventës për të vërtetuar lëshimin e një Çertifikate do të lëshohet vetëm nëse janë përmbushur të gjitha kriteret e Konventës.

6 Në lirinë e veprimit të një Pale, miratimet mund të ndërfuten në formatin e Çertifikatave që po lëshohen siç parashikohet në seksionin A-I/2 të Kodit STCW. Nëse ndërfutet në këtë mënyrë, forma e përdorur është ajo e përcaktuar në seksionin A-I/2, paragrafi 1. Nëse lëshohet në mënyrë tjetër, forma e miratimit të përdorur do të jetë ajo e përcaktuar në paragrafin 2 të atij seksioni.

7 Një administratë e cila njeh sipas rregullores I/10:

.1 një Çertifikatë kompetence; ose

.2 një Çertifikatë aftësie të lëshuar për kapitenët dhe oficerët në përputhje me dispozitat e rregulloreve V/1-1 dhe V/1-2

i miraton këto Çertifikata të tilla për të vërtetuar njohjen e tyre vetëm pasi sigurohet autenticiteti dhe vlefshmëria e Çertifikatës. Miratimi lëshohet nëse janë përmbushur të gjitha kriteret e Konventës. Forma e miratimit të përdorur do të jetë ajo e parashikuar në paragrafin 3 të pjesës A-I/2 të Kodit STCW.

8 Miratimet të cilave iu referohen paragrafët 5, 6 dhe 7:

.1 mund të lëshohen si një dokumente të veçanta;

.2 lëshohen vetëm nga Administrata;

.3 u caktohet secilës një numër unik, përveç atyre miratimeve që vërtetojnë lëshimin e një Çertifikate që mund t'u caktohet i njëjti numër si i çertifikatës në fjalë, me kusht që ai numër të jetë unik; dhe

.4 u mbaron afati sapo i mbaron afati Çertifikatës së miratuar, apo tërhiqet, pezullohet apo anulohet ajo Çertifikatë nga Pala e cila e ka lëshuar atë dhe, në çdo rast, jo më shumë se pesë vjet pas datës së lëshimit të saj.

9 Kapaciteti për të cilin autorizohet të shërbejë mbajtësi i një Çertifikate identifikohet në formën e miratimit në terma identikë me ato të përdorur në kriteret e aplikueshme për personelin e sigurt të Administratës.

10 Administratat mund të përdorin një format të ndryshëm nga formati i dhënë në seksionin A-I/2 të Kodit STCW, me kusht që, si minimum, informacioni i kërkuar të jepet me germa romake dhe shifra arabe, duke pasur parasysh variacionet e lejuara sipas seksionit A-I/2.

11 Në bazë të dispozitave të rregullores I/10, paragrafi 5, çdo Çertifikatë e kërkuar nga Konventa duhet të mbahet e gatshme në formën e saj origjinale në bordin e anijes në të cilën po shërben mbajtësi i saj.

12 Secila Palë siguron që Çertifikatat t'u lëshohen vetëm kandidatëve që plotësojnë kriteret e kësaj rregulloreje.

13 Kandidatët për Çertifikata duhet të japin prova të mjaftueshme:

.1 të identitetit të tyre

.2 se mosha e tyre nuk është më e vogël sesa ajo e përshkruar në rregulloren përkatëse për Çertifikatën për të cilën aplikohet;

.3 që ata përmbushin Standardet e gjendjes shëndetësore të specifikuar në seksionin A-I/9 të Kodit STCW;

.4 që kanë plotësuar shërbimin detar dhe çdo kualifikim tjetër të detyrueshëm sipas këtyre rregulloreve për Çertifikatën për të cilën aplikohet; dhe

.5 që ata kanë përmbushur Standardet e kompetencës së përshkruar nga këto rregullore për kapacitetet, funksionet dhe nivelet që duhet të identifikohen në miratimin për atë Çertifikatë.

14 Secila Palë angazhohet të mbajë një regjistër ose regjistra të të gjitha Çertifikatave dhe miratimeve për kapitenët, oficerët, dhe, si të jetë e zbatueshme, gradat të cilat janë lëshuar, u ka mbaruar afati ose që janë ri – vlerësuar, pezulluar, anuluar apo raportuar të humbura apo të prishura dhe të lejeve të posaçme të lëshuara.

15 Secila Palë angazhohet të vërë në dispozicion informacion mbi statusin e Çertifikatave të tilla të kompetencës, miratimeve dhe lejeve të posaçme te Palët dhe shoqëritë e tjera të cilat kërkojnë verifikim të autenticitetit dhe vlefshmërisë së Çertifikatave të prodhuara për to nga detarë që kërkojnë njohje të Çertifikatave të tyre sipas rregullores I/10 apo nga të punësuar në bordin e anijes.

16 Që nga data 1 janar 2017, informacioni mbi statusin e informacionit që kërkohet të jetë i disponueshëm në përputhje me paragrafin 15 të kësaj rregulloreje vihet në dispozicion, në gjuhën angleze, nëpërmjet mjeteve elektronike.

Rregullorja I/3

Parimet që rregullojnë udhëtimet afër bregdetit

1 Çdo Palë që përcakton udhëtimet afër brigjeve për qëllimin e kësaj Konvente nuk vendos kritere për kualifikim, përvojë apo Çertifikatë për detarët që shërbejnë në bordin e anijeve që kanë të drejtë të mbajnë flamurin e një Pale tjetër dhe të angazhuar në udhëtime të tilla në një mënyrë që rezulton në kritere më të rrepta për detarë të tillë sesa për detaret që shërbejnë në bordin e anijeve që kanë të drejtë të mbajnë flamurin e tyre. Në asnjë rast një Palë e tillë nuk duhet të vendosë kritere të tjera në lidhje me detarët që shërbejnë në bordin e anijeve që kanë të drejtë të mbajnë flamurin e një Pale tjetër më tepër sesa ato të Konventës në lidhje me anijet që nuk angazhohen në udhëtime afër bregdetit.

2 Një Palë, që për anije që përfitojnë nga dispozitat e udhëtimit afër - brigjeve të Konventës, që përfshijnë udhëtimet jashtë brigjeve të Palëve të tjera brenda kufijve të përcaktimit të tyre të afër –

brigjeve, hyn në një marrëveshje me Palët në fjalë duke specifikuar detajet e të dyja zonave tregtare të përfshira dhe kushteve të tjera përkatëse.

3 Në lidhje me anijet që kanë të drejtë të mbajnë flamurin e një Pale rregullisht të angazhuar në udhëtime afër – brigjeve jashtë brigjeve të një Pale tjetër, Pala flamurin e të cilës ka të drejtë të mbajë anija përshkruan kriteret e kualifikimit, përvojës dhe Çertifikimit për detarët që shërbejnë në anije të tilla të paktën të barabarta me ato të Palës jashtë brigjeve të së cilës është angazhuar anija, me kusht që ato të mos i tejkalojnë kriteret e Konventës në lidhje me anijet që nuk angazhohen në udhëtime afër – brigjeve. Detarët që shërbejnë në një anije e cila e zgjeron udhëtimin e saj jashtë asaj që përcaktohet si një udhëtim afër brigjeve nga një Palë dhe hyn në ujëra që nuk mbulohen nga ai përkufizim përmbush kriteret e duhura të kompetencës të parashikuara nga Konventa.

4 Një Palë mund t'i japë një anije, e cila ka të drejtë të mbajë flamurin e saj, përfitimet e dispozitave të Konventës në lidhje me udhëtimin afër – brigjeve kur angazhohet rregullisht jashtë brigjeve të një vendi jo Palë në udhëtime afër brigjeve siç përcaktohet nga Pala.

5 Çertifikatat e detarëve të lëshuara nga një Palë për kufijtë e përcaktuar të saj të udhëtimeve afër brigjeve mund të pranohet nga Palët e tjera për shërbim në kufijtë e tyre të përcaktuara të udhëtimeve afër brigjeve, me kusht që Palët në fjalë të hyjnë në një marrëveshje që specifikon detajet e zonave tregtare të përfshira dhe kushtet e tjera përkatëse të saj.

6 Palët që përcaktojnë udhëtimet afër brigjeve, në përputhje me kriteret e kësaj rregulloreje:

.1 përmbushin parimet që rregullojnë udhëtimet afër brigjeve të përcaktuara në seksionin A-I/3;

.2 i komunikojnë Sekretarit të Përgjithshëm, në përputhje me kriteret e rregullores I/7, detajet e dispozitave të miratuara; dhe

.3 përfshijnë kufijtë e udhëtimeve afër brigjeve në miratimet e lëshuara në përputhje me rregulloren I/2, paragrafët 5, 6 ose 7.

7 Asgjë në këtë rregullore në asnjë mënyrë nuk kufizon juridiksionin e një Shteti, është apo jo Palë e Konventës.

Rregullorja I/4

Procedurat e kontrollit

1 Kontrolli i ushtruar nga një oficer kontrolli i autorizuar në mënyrën e duhur sipas nenit X kufizohet në pikat e mëposhtme:

.1 verifikim në përputhje me nenin X(1) që të gjithë detarët që shërbejnë në bord, dhe që u kërkohet të jenë të Çertifikuar në përputhje me Konventën, të kenë një Çertifikatë të duhur apo një leje të vlefshme të posaçme, ose të japin prova dokumentare që është dërguar një aplikim për miratim tek Administrata në përputhje me rregulloren I/10, paragrafi 5;

.2 verifikim nëse numrat dhe Çertifikatat e detarëve që shërbejnë në bord janë në përputhje me kriteret e zbatueshme të Administratës për personelin e sigurt; dhe

.3 vlerësim, në përputhje me seksionin A-I/4 të Kodit STCW, të aftësisë së detarëve të anijes për të ruajtur Standardet e shërbimit dhe sigurisë, siç duhet, siç kërkohet nga Konventa nëse ka arsye të qarta për të besuar që këto Standarde të tilla nuk po ruhen për shkak se ka ndodhur një nga pikat e mëposhtme:

.3.1 anija është përfshirë në një përplasje, ka ngecur në cekëtinë ose ka qëndruar në cekëtinë, ose

.3.2 pa pasur shkarkim substancash nga anija ndërsa ishte në lundrim, e ankoruar apo në vendin e ankorimit, që është e paligjshme sipas çdo konvente ndërkombëtare, ose

.3.3 anija ka manovruar në një mënyrë të pasigurt dhe të parregullt ku nuk janë ndjekur masat e manovrimit të miratuara nga Organizata apo praktikat dhe procedurat e lundrimit të sigurt, ose

.3.4 anija ka operuar në mënyrë të tillë që ka paraqitur rrezik për personat, pronën dhe mjedisin, ose një cenim i sigurisë.

2 Mangësitë të cilat gjykohet se paraqesin rrezik ndaj personave, pronës ose mjedisit përfshijnë pikat e mëposhtme:

.1 pamundësi e detarëve për të mbajtur një Çertifikatë, për të pasur një Çertifikatë të përshtatshme, për të pasur një leje të posaçme të vlefshme ose për të dhënë prova dokumentare që është dërguar një aplikim për një miratim tek Administrata në përputhje me rregulloren I/10, paragrafi 5;

.2 pamundësi për të përmbushur kriteret e zbatueshme të Administratës për personelin e sigurt;

.3 pamundësi e masave të vëzhguesve (punonjësve në detyrë) inxhinierë dhe të lundrimit për të qenë në përputhje me kriteret e përcaktuara për anijen nga Administrata;

.4 mungesë si vëzhgues të një personi të kualifikuar për të operuar pajisje thelbësore për lundrim të sigurt, radio – komunikim të sigurt ose parandalim të ndotjes detare; dhe

.5 pamundësia për të pasur persona që kanë pushuar sa duhet dhe thënë ndryshe të aftë për detyrën, për vëzhguesin e parë në nisje të një udhëtimi dhe për vëzhguesit pasues ndihmës.

3 Dështimi për të korrigjuar mangësitë e referuara në paragrafin 2, në atë masë sa vendoset nga Pala që po kryen kontrollin së ato paraqesin një rrezik për personat, pronën ose mjedisin, është e vetmja bazë sipas nenit X mbi të cilën një Palë mund të ndalojë një anije.

Rregullorja I/5

Dispozitat kombëtare

1 Secila Palë vendos procese dhe procedura për hetime të paanshme të çdo paaftësie, akti, mungese apo cenim sigurie të raportuar që mund të paraqesë një kërcënim direkt të sigurisë së jetës ose pronës në det ose të mjedisit detar nga mbajtësit e Çertifikatave ose miratimeve të lëshuara nga ajo Palë në lidhje me kryerjen nga ana e tyre të detyrave që kanë lidhje me ato Çertifikata dhe për tërheqjen, pezullimin ose anulimin e Çertifikatave të tilla për shkaqe të tilla dhe për parandalimin e mashtrimit.

2. Secila palë duhet të marrë dhe të zbatojë masat e duhura për të parandaluar mashtrimin dhe praktikat e tjera të paligjshme që përfshijnë Çertifikatat dhe miratimet e lëshuara.

3 Secila Palë urdhëron dënimet ose masat disiplinore për rastet kur nuk janë respektuar dispozitat e legjislacionit të saj kombëtar që i japin efekt Konventës nga anijet që kanë të drejtë të mbajnë flamurin e saj ose nga detarët e Çertifikuar në mënyrën e duhur nga ajo Palë.

4 Në mënyrë të veçantë, këto dënime ose masa disiplinore duhet të jepen dhe zbatohen në rastet kur:

.1 një shoqëri ose një kapiten ka angazhuar një person që nuk disponon një Çertifikatë siç kërkohet nga Konventa;

.2 një kapiten ka lejuar që të kryhet nga një person, që nuk disponon Çertifikatën e lejuar, një leje të posaçme të vlefshme apo që nuk ka prova dokumentare të kërkuara nga rregullorja I/10, paragrafi 5, ndonjë funksion ose shërbim në ndonjë kapacitet i cili kërkohet nga këto rregullore që të kryhet nga një person që disponon një Çertifikatë të përshtatshme; ose

.3 një person ka marrë me mashtrim apo me dokumente të falsifikuara një angazhim për të kryer ndonjë funksion ose për të shërbyer në ndonjë kapacitet të kërkuar nga këto rregullore që të kryhet ose plotësohet nga një person që disponon një Çertifikatë ose një leje të posaçme.

5 Një Palë, brenda juridiksionit të së cilës është vendosur një shoqëri e cila, ose një person i cili, besohet në baza të qarta të ketë qenë përgjegjës për, apo të ketë pasur njohuri për, ndonjë pa – përputhshmëri të dukshme me Konventën të parashikuar në paragrafin 4, i ofron gjithë bashkëpunimin e mundshëm çdo Pale e cila e njofton për qëllimin e saj për të hapur një procedim nën juridiksionin e saj.

Rregullorja I/6

Kualifikimi dhe vlerësimi

Secila Palë siguron që:

.1 kualifikimi dhe vlerësimi i detarëve, siç kërkohet nga Konventa, administrohet, mbikëqyret dhe monitorohet në përputhje me dispozitat e seksionit A-I/6 të Kodit STCW;

.2 personat përgjegjës për kualifikimin dhe vlerësimin e kompetencës së detarëve, siç kërkohet sipas Konventës, të jenë të kualifikuar si duhet në përputhje me dispozitat e seksionit A – I/6 të Kodit STCW për llojet dhe nivelin e kualifikimit dhe vlerësimit të përfshirë.

Rregullorja I/7

Komunikimi i informacionit

1 Përveç informacionit të kërkuar për t'u komunikuar nga neni IV, secila Palë i vë në dispozicion Sekretarit të Përgjithshëm, brenda periudhave kohore të përcaktuara dhe në formatin e përcaktuar në seksionin A – I/7 të Kodit STCW, informacione të tjera të tilla siç mund të kërkohet nga Kodi rreth hapave të tjerë të marrë nga Pala për t'i dhënë efekt të plotë dhe tërësor Konventës.

2 Kur merret informacion i plotë siç përshkruhet në nenin IV dhe seksionin A-I/7 të Kodit STCW dhe ky informacioni konfirmon që i është dhënë efekt i plotë dhe tërësor dispozitave të Konventës, Sekretari i Përgjithshëm i dërgon një raport për këtë qëllim Komitetit të Sigurisë Detare.

3 Pas konfirmimit pasues nga Komiteti i Sigurisë Detare, në përputhje me procedurat e miratuara nga Komiteti, që informacioni i dhënë demonstron që u është dhënë efekt i plotë dhe tërësor dispozitave të Konventës:

.1 Komiteti i Sigurisë Detare identifikon Palët e interesuara;

.2 rishikon listën e Palëve që komunikuan informacionin që demonstron që ato i kanë dhënë efekt të plotë dhe tërësor dispozitave përkatëse të Konventës, për të mbajtur në këtë listë vetëm Palët e interesuara; dhe

.3 Palët e tjera do të kenë të drejtë, objekt i dispozitave të rregulloreve I/4 dhe I/10, të pranojnë, në parim, që Çertifikatat e lëshuara nga ose në emër të Palëve të identifikuara në paragrafin 3.1 janë në përputhje me Konventën.

4 Amendamentet e Konventës dhe Kodit STCW, me datat e hyrjes në fuqi më të vona se data që informacioni i është komunikuar ose do t'i komunikohet Sekretarit të Përgjithshëm në përputhje me dispozitat e paragrafit 1, nuk janë objekt i dispozitave të seksionit A- I/7, paragrafët 1 dhe 2.

Rregullorja I/8

Standardet e cilësisë

1 Secila Palë siguron që:

.1 në përputhje me dispozitat e seksioni A – I/8 të Kodit STCW, të gjitha kualifikimet, vlerësimet e kompetencës, Çertifikimet, përfshirë Çertifikatat mjekësore, miratimet dhe aktivitetet ri – vlerësuese të kryera nga agjencitë jo – qeveritare ose entitetet nën autoritetin e saj monitorohen vazhdimisht nëpërmjet një sistemi Standardesh cilësie për të siguruar arritjen e objektivave të përcaktuara, përfshirë ato që lidhen me kualifikimet dhe përvojën e instruktorëve dhe vlerësuesve; dhe

.2 kur agjencitë apo entitetet qeveritare kryejnë aktivitete të tilla, duhet të ketë një sistem Standardesh cilësie.

2 Secila Palë siguron gjithashtu që një vlerësim të kryhet periodikisht, në përputhje me dispozitat e seksionit A – I/8 të Kodit STCW, nga persona të kualifikuar që nuk janë vetë të përfshirë në aktivitetet në fjalë. Ky vlerësim përfshin të gjitha ndryshimet e rregulloreve dhe procedurave kombëtare në përputhje me amendamentet e Konventës dhe Kodit STCW, me data të hyrjes në fuqi më vonë sesa data kur i është komunikuar informacioni Sekretarit të Përgjithshëm.

3 Sekretarit të Përgjithshëm i komunikohet një raport që përmban rezultatet e vlerësimit të kërkuar nga paragrafi 2, në përputhje me formatin e përcaktuar në seksionin A – I/7 të Kodit STCW.

Rregullorja I/9

Standardet mjekësore

1 Secila Palë vendos Standarde për gjendjen mjekësore të detarëve dhe procedurat për lëshimin e Çertifikatës mjekësore në përputhje me dispozitat e kësaj rregulloreje dhe të seksionit A – I/9 të Kodit STCW.

2 Secila Palë siguron që ata që janë përgjegjës për vlerësimin e gjendjes mjekësore të detarëve janë mjekë të njohur nga Palët për qëllim të ekzaminimeve mjekësore të detarëve, në përputhje me dispozitat e seksionit A – I/9 të Kodit STCW.

3 Secili detar që ka një Çertifikatë të lëshuar sipas dispozitave të Konventës, që po shërben në det, gjithashtu duhet të ketë një Çertifikatë të vlefshme mjekësore të lëshuar në përputhje me dispozitat e kësaj rregulloreje dhe të seksionit A – I/9 të Kodit STCW.

4 Çdo kandidat për Çertifikim:

.1 është jo më pak se 16 vjeç;

.2 jep prova të kënaqshme për identitetin e tij/saj; dhe

.3 përmbush Standardet e zbatueshme të gjendjes shëndetësore të vendosur nga Pala.

5 Çertifikatat mjekësore mbeten të vlefshme për një periudhë maksimale prej dy vjetësh veç nëse detari është më pak se 18 vjeç, ku në këtë rast periudha maksimale e vlefshmërisë do të jetë një vit.

6 Nëse periudha e vlefshmërisë së një Çertifikate mjekësore skadon gjatë një udhëtimi, atëherë Çertifikata mjekësore vazhdon të jetë në fuqi deri në portin e ardhshëm të ndalimit ku ndodhet i disponueshëm një mjek i njohur nga Pala, me kusht që periudha të mos i kaloje tre muajt.

7 Në raste urgjente Administrata mund të lejojë një detar të punojë pa Çertifikatë mjekësore të vlefshme deri në portin e radhës të ndalimit ndodhet i disponueshëm një mjek i njohur nga Pala, me kusht që:

.1 periudha e një leje të tillë nuk i kalon tre muajt; dhe

.2 detari në fjalë ka një Çertifikatë mjekësore të cilës i ka mbaruar afati në një datë të kohëve të fundit.

Rregullorja I/10

Njohja e Çertifikatave

1 Secila Administratë siguron që dispozitat e kësaj rregulloreje të respektohen, me qëllim që të njihet, me miratim në përputhje me rregulloren I/2, paragrafi 7, një Çertifikatë e lëshuar për një kapiten, oficer apo operator radiondërlidhje nga ose nën autoritetin e një Palë tjetër dhe që:

.1 Administrata e ka konfirmuar, nëpërmjet një vlerësimi të asaj Pale, që mund të përfshijë inspektim të objekteve dhe procedurave, që kriteret e Konventës në lidhje me Standardet e kompetencës, kualifikimit dhe Çertifikimit dhe Standardet e cilësise janë përmbushur; dhe

.2 është rënë dakord për një marrëveshje me Palën në fjalë që do të jepet njoftim i menjëhershëm për çdo ndryshim të masave të kualifikimit dhe Çertifikimit të parashikuara në përputhje me Konventën.

2 Masat përcaktohen për të siguruar që detarët që paraqesin për njohje Çertifikatat e lëshuara sipas dispozitave të rregulloreve II/2, III/2 ose III/3, apo të lëshuara sipas rregullores VII/1 në nivel drejtues, siç përcaktohet në Kodin STCW, të kenë njohuri të duhura rreth legjislacionit detar të Administratës të përshtatshme për funksionet që janë lejuar të kryejnë.

3 Informacioni i vënë në dispozicion dhe masat për të cilat është rënë dakord sipas kësaj rregulloreje i komunikohen Sekretarit të Përgjithshëm në përputhje me kriteret e rregullores I/7.

4 Çertifikatat e lëshuara nga ose sipas autoritetit të një vendi jo – Palë nuk njihen.

5 Pavarësisht nga kriteri i rregullores I/2, paragrafi 7, një Administratë, nëse e kërkojnë rrethanat, objekt i dispozitave të paragrafit 1, mund të lejojë një detar të shërbejë për një periudhë që nuk i kalon tre muaj në bordin e një anije të lejuar të mbajë flamurin e saj, ndërsa ka një Çertifikatë të përshtatshme dhe të vlefshme të lëshuar dhe miratuar siç kërkohet nga Pala tjetër për përdorim në bordin e anijes së asaj Pale por që nuk është miratuar akoma sa për të qenë e përshtatshme për shërbim në bordin e anijeve që janë të lejuara të mbajnë flamurin e Administratës. Provat dokumentare për dërgimin e aplikimit për miratim tek Administrata duhet të jenë të disponueshme.

6 Çertifikatat dhe miratimet e lëshuara nga një Administratë sipas dispozitave të kësaj rregulloreje në njohjen e, ose vërtetimin e njohjes së, një Çertifikate të lëshuar nga një Palë tjetër nuk përdoren si baze për njohje të mëtejshme nga një Administratë tjetër.

Rregullorja I/11

Rivlerësimi i Çertifikatave

1 Çdo kapiten, oficer dhe operator radiondërlidhje që ka një Çertifikatë të lëshuar ose të njohur sipas çdo kapitulli tjetër të Konventës përveç kapitullit VI, dhe që po shërben në det ose ka qëllim të kthehet në det pas një periudhë në breg, i kërkohet, me qëllim që të kualifikohet për shërbimin në det, në intervale që nuk i kalojnë 5 vitet, të:

.1 përmbushë Standardet e gjendjes shëndetësore të përshkruara nga rregullorja I/9; dhe

.2 krijojë kompetence të vazhdueshme profesionale në përputhje me seksionin A – I/11 të Kodit STCW.

2 Çdo kapiten, oficer dhe operator radiondërlidhje, për të vazhduar shërbimin detar në bordin e anijes për të cilin janë miratuar ndërkombëtarisht kritere të veçanta kualifikimi, përfundon me sukses kualifikimin e miratuar përkatës.

3 Çdo kapiten, oficer, për të vazhduar shërbimin detar në bordin e anijeve çisternë, përmbush kriteret e paragrafit 1 të kësaj rregulloreje dhe i kërkohet, në intervale që nuk i kalojnë pesë vitet, të krijojë kompetencë të vazhduar profesionale për anijet çisternë në përputhje me seksionin A – I/11, paragrafi 3 i Kodit STCW.

4 Secila Palë krahason Standardet e kompetencës që u kërkohen kandidatëve për Çertifikatat e lëshuara para datës 1 janar 2017 me ato të përcaktuara për Çertifikatën e përshtatshme në pjesën A të Kodit STCW, dhe përcakton nevojën për t'i kërkuar mbajtësit të Çertifikatave të tilla të kryejnë rifreskimin dhe përditësimin e përshtatshëm të kualifikimit ose vlerësimit.

5 Pala, në konsultime me ato të interesuara, formulon ose nxit formulimin e një strukture kursesh rifreskimi dhe përditësimi siç parashikohet në seksionin A – I/11 të Kodit STCW.

6 Për qëllimin e përditësimit të njohurive të kapitenëve, oficerëve dhe operatorëve të radio-ndërlidhjeve, secila Administratë siguron që teksti i ndryshimeve të fundit në rregulloret kombëtare dhe ndërkombëtare në lidhje me sigurinë e jetës në det, sigurinë dhe mbrojtjen e mjeteve detare t'u vihet në dispozicion anijeve që kanë të drejtë të mbajnë flamurin e saj.

Rregullorja I/12

Përdorimi i simulatorëve (pajisjeve modeluese)

1 **Standard**et e performancës dhe dispozitat e tjera të përcaktuara në seksionin A – I/12 dhe kritere të tjera të përshkruara në pjesën A të Kodit STCW për çdo Çertifikatë në fjalë përmbushen në lidhje me:

.1 të gjitha kualifikimet e bazuara tek simulatorët;

.2 çdo vlerësim kompetence të kërkuar nga pjesa A e Kodit STCW i cili kryhet me anë të një simulatori; dhe

.3 çdo demonstrim, me anë të një simulatori, i aftësisë së vazhdueshme të kërkuar nga pjesa A e Kodit STCW.

Rregullorja I/13

Kryerja e provave

1 Këto rregullore nuk duhet ta pengojnë një Administratë të autorizojë anijet që kanë të drejtë të mbajnë flamurin e saj të marrin pjesë në prova.

2 Për qëllimet e kësaj rregulloreje, termi *provë* do të thotë një eksperiment ose seri eksperimentesh, të kryera gjatë një periudhe të kufizuar, të cilat mund të përfshijnë përdorimin e sistemeve të automatizuara ose të integruara më qëllim vlerësimin e metodave alternative për kryerjen e detyrave të veçanta ose për të përmbushur masa të veçanta të përshkruara nga Konventa, të cilat do të ofronin të paktën të njëjtën masë sigurie, mbrojtje dhe parandalim të ndotjes si ato të parashikuara nga këto rregullore.

3 Administrata që autorizon anijet të marrin pjesë në prova sigurohet që këto prova kryhen në një mënyrë që ofron të paktën të njëjtën masë sigurie, mbrojtje dhe parandalim të ndotjes si ato të parashikuara nga këto rregullore. Prova të tilla duhet të kryhen në përputhje me udhëzimet e miratuara nga Organizata.

4 Detajet rreth provave të tilla i raportohen Organizatës sa më shpejt të jetë praktike por jo më vonë se gjashtë muaj para datës në të cilën këto prova janë programuar të fillojnë. Organizata ua qarkullon këto detaje të gjitha Palëve.

5 Rezultatet e provave të autorizuar sipas paragrafit 1, dhe çdo rekomandim që Administrata mund të ketë në lidhje më këto rezultate, i raportohen Organizatës, e cila ua qarkullon këto rezultate dhe rekomandime të gjitha Palëve.

6 Çdo Palë që ka ndonjë kundërshtim ndaj provave të caktuara të autorizuara në përputhje me këtë rregullore duhet t'ia komunikojnë këtë kundërshtim Organizatës sa më shpejt të jetë praktike. Organizata ua qarkullon detajet e kundërshtimit të gjitha Palëve.

7 Një Administratë e cila ka autorizuar një provë respekton kundërshtimet e marra nga Palët e tjera në lidhje me këtë provë duke udhëzuar anijet që kanë të drejtë të mbajnë flamurin e saj që të mos angazhohen në një provë ndërsa lundrojnë në ujërat e një Shteti bregdetar i cili ia ka komunikuar kundërshtimin e tij Organizatës.

8 Një Administratë e cila del në përfundim, në bazë të një provë, që një sistem i caktuar do të ofrojë të paktën të njëjtën të njëjtën masë sigurie, mbrojtje dhe parandalim të ndotjes si ato të parashikuara nga këto rregullore mund të autorizojë anijet që kanë të drejtë të mbajnë flamurin e saj të vazhdojnë të operojnë me një sistem të tillë për një kohë të pacaktuar, në bazë të kritereve të mëposhtme:

.1 Administrata, pasi rezultatet e provës janë dërguar në përputhje me paragrafin 5, ofron për Organizatës detaje të një autorizimi të tillë, përfshirë identifikimin e anijeve të caktuara të cilat mund të jenë objekt autorizimi, dhe Organizata ua qarkullon këto informacion të gjitha Palëve;

.2 çdo operim i autorizuar sipas këtij paragrafi do të kryhet në përputhje me udhëzimet e zhvilluara nga Organizata, në të njëjtën masë sa aplikohen gjatë një prove;

.3 operime të tilla respektojnë çdo kundërshtim të marrë nga Palët e tjera në përputhje me paragrafin 7, në masën që kundërshtime të tilla nuk janë tërhequr; dhe

.4 një operim i autorizuar sipas këtij paragrafi lejohet vetëm në pritje të një vendimi nga Komiteti i Sigurisë Detare nëse një amendament i Konventës do të ishte i përshtatshëm, dhe nëse është kështu, nëse operimet duhet të pezullohen apo lejohen të vazhdojnë para së amendamenti të hyjë në fuqi.

9 Më kërkesë të çdo Palë, Komiteti i Sigurisë Detare përcakton një datë për shqyrtimin e rezultateve të provës dhe për vendimet e duhura.

Rregullorja I/14

Përgjegjësitë e shoqërive

1 Secila Administratë, në përputhje me dispozitat e seksionit A – I/14, bën përgjegjëse shoqëritë për caktimin e detarëve për shërbim në anijet e tyre në përputhje me dispozitat e Konventës aktuale, dhe i kërkon çdo shoqërie të tillë të sigurojë që:

.1 secili detar i caktuar në ndonjë nga anijet e tij të ketë një Çertifikatë të përshtatshme në përputhje me dispozitat e Konventës dhe siç përcaktohet nga Administrata;

.2 anijet e tij janë pajisur me personel në përputhje me kriteret e zbatueshme të Administratës për personelin e sigurt;

.3 detarët e caktuar të çdo njëra nga anijet e tyre ka marrë kualifikimin e rifreskuar dhe të përditësuar siç kërkohet nga Konventa;

.4 dokumentacioni dhe të dhënat përkatëse për të gjithë detarët e punësuar në anijet e tyre mbahen dhe janë të aksesueshme, dhe përfshijnë, por pa u kufizuar vetëm në, dokumentacion dhe të dhëna të përvojës, kualifikimit, gjendjes shëndetësore dhe kompetencës së tyre në detyrat e caktuara;

.5 detarët, kur caktohen të çdo njëra nga anijet e tyre, janë të familjarizuar me detyrat e tyre specifike dhe aranzhimin, instalimet, pajisjet, procedurat dhe karakteristikat e anijeve që janë të rëndësishme për rutinën e tyre ose detyrat e emergjencës;

.6 kompleti i plotë i anijes mund të koordinojë në mënyrë efikase aktivitetet e tyre në një situatë emergjente dhe në kryerjen e funksioneve thelbësore për sigurinë, mbrojtjen dhe parandalimin ose lehtësimin e ndotjes; dhe

.7 gjatë gjithë kohës në bordin e anijeve të saj të ketë komunikim efikas më gojë në përputhje me kapitullin V, rregullorja 14, paragrafi 3 dhe 4 i Konventës Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det, 1974 (SOLAS), e ndryshuar.

Rregullorja I/15

Dispozitat kalimtare

1 Deri më 1 janar 2017, një Palë mund të vazhdojë të lëshojë, njohë dhe miratojë Çertifikata në përputhje me dispozitat e Konventës që zbatohen menjëherë para datës 1 janar 2012 në lidhje me ato detarë të cilët filluan shërbim të miratuar detar, një program edukimi apo kualifikimi ose një kurs kualifikimi të miratuar para datës 1 korrik 2013.

2 Deri më 1 janar 2017, një Palë mund të vazhdojë të rinovojë dhe rivlerësojë Çertifikata dhe miratime në përputhje me dispozitat e Konventës të cilat zbatoheshin menjëherë para datës 1 janar 2012.

Kapitulli II

Kapiteni dhe departamenti i kuvertës së anijes

Rregullorja II/1

Kriteret minimale të detyrueshme për Vleftësimin e oficerëve përgjegjës

për një vëzhgim lundrimi në anijet e tonazhit 500 tonë bruto ose më shumë

1 Çdo oficer përgjegjës për një vëzhgim lundrimi që shërben në një anije detare të tonazhit 500 tonë bruto ose më shumë duhet të ketë një Çertifikatë kompetence.

2 Çdo kandidat për Vleftësim:

.1 nuk është më pak se 18 vjeç

.2 ka shërbim detar të miratuar prej jo më pak se 12 muajsh si pjesë e një programi kualifikimi të miratuar i cili përmban kualifikim në bord që përmbush kriteret e seksionit A – II/1 të Kodit STCW dhe është i dokumentuar në një libër të miratuar të dhënash kualifikimi, ose ndryshe ka shërbim të miratuar prej jo më pak se 36 muajsh;

.3 ka kryer, gjatë shërbimit detar të kërkuar, detyra vëzhgimi urash nën mbikëqyrjen e një kapiteni ose të një oficeri të kualifikuar për një periudhë jo më pak se gjatë muaj;

.4 përmbush kriteret e zbatueshme të rregulloreve në kapitullin IV, siç është e përshtatshme, për kryerjen e detyrave të caktuara për radio-ndërlidhjet në përputhje me Rregulloret e Radiondërlidhjes detare;

.5 ka mbaruar edukimin dhe kualifikimin e miratuar dhe ka përmbushur Standardet e kompetencës të përcaktuara në seksionin A – II/1 të Kodit STCW; dhe

.6 përmbush Standardet e kompetencës të përcaktuara në seksionin A- VI/1, paragrafi 2, seksioni A – VI/2, paragrafët 1 deri në 4, seksioni A – VI/3, paragrafët 1 deri në 4 dhe seksioni A- VI/4, paragrafët 1 deri në 3 të Kodit STCW.

Rregullore II/2

Kriteret minimale të detyrueshme për Vleftësimin e kapitenëve dhe ndihmës kapitenëve

të anijeve të tonazhit 500 tonë bruto e më shumë

Kapitenët dhe ndihmës kapitenët në anijet e tonazhit 3000 tonë bruto e më shumë

1 Çdo kapiten dhe ndihmës kapiten në një anije me tonazh 3000 tonë bruto e më shumë ka një Çertifikatë kompetence.

2 Çdo kandidat për Vleftësim:

.1 përmbush kriteret e Vleftësimit si një oficer përgjegjës për vëzhgimin e lundrimit në anijet e tonazhit 500 tonë bruto ose më shumë dhe ka shërbim të miratuar detar në atë kapacitet:

.1.1 për Vleftësim si ndihmës kapiten, jo më pak se 12 muaj, dhe

.1.2 për Vleftësim si kapiten, jo më pak se 36 muaj; megjithatë kjo periudhë mund të ulet në jo më pak se 24 muaj nëse jo më pak 12 muaj të këtij shërbimi detar janë kryer si ndihmës kapiten; dhe

.2 ka mbaruar edukimin dhe kualifikimin e miratuar dhe ka përmbushur Standardin e kompetencës të specifikuar në seksionin A – II/2 të Kodit STCW për kapitenët dhe ndihmës kapitenët në anijet e tonazhit 3 000 tonë bruto ose më shumë.

Kapitenët dhe ndihmës kapitenët në anijet e tonazhit midis 500 dhe 3 000 tonë bruto

3 Çdo kapiten dhe ndihmës kapiten në një anije me tonazh midis 500 dhe 3000 tonë bruto ka një Çertifikatë kompetence.

4 Çdo kandidat për Vleftësim:

.1 për Vleftësim si ndihmës kapiten, përmbush kriteret e një oficeri përgjegjës për një vëzhgim lundrimi (navigacional) në anije të tonazhit 500 tonë bruto e më shumë;

.2 për Vleftësim si kapiten, përmbush kriteret e një oficeri përgjegjës për një vëzhgim lundrimi në anije të tonazhit 500 tonë bruto ose më shumë dhe ka shërbim të miratuar detar prej jo më pak se 36 muajsh në atë kapacitet; megjithatë, kjo periudhë mund të ulet në jo më pak se 24 muaj nëse jo më pak se 12 muaj të këtij shërbimi detar janë kryer në funksionin e ndihmës kapitenit; dhe

.3 ka mbaruar kualifikimin e miratuar dhe ka përmbushur Standardet e kompetencës të parashikuara në seksionin A – II/2 të Kodit STCW për kapitenët dhe ndihmës kapitenët në anije të tonazhit midis 500 dhe 3000 tonë bruto.

Rregullore II/3

Kriteret minimale të detyrueshme për Vleftësimin e oficerëve përgjegjës për një shërbim lundrimi

dhe për kapitenët në anijet e tonazhit prej më pak se 500 tonë bruto

Anijet që nuk angazhohen në udhëtimet afër – brigjeve

1 Çdo oficer përgjegjës për një shërbim vëzhgimi të lundrimit në një anije detare të një tonazhi më të vogël se 500 tonë bruto që nuk angazhohet në udhëtime afër – brigjeve duhet të ketë një Çertifikatë kompetence për anije tonazhi prej 500 tonë bruto ose më shumë.

2 Çdo kapiten që shërben në një anije detare të tonazhit më të vogël se 500 tonë bruto që nuk angazhohet në udhëtime afër – brigjeve duhet të ketë një Çertifikatë kompetence për shërbim si kapiten në anije të tonazhit midis 500 dhe 3000 tonë bruto.

Anijet e angazhuara në udhëtime afër – brigjeve

Oficerët përgjegjës për shërbimin e lundrimit

3 Çdo oficer përgjegjës për një shërbim lundrimi në një anije detare të një tonazhi më të vogël se 500 tonë bruto të angazhuar në udhëtime afër – brigjeve duhet të ketë një Çertifikatë kompetence.

4 Çdo kandidat për Vleftësim si oficer përgjegjës për një shërbim lundrimi në një anije detare të një tonazhi më të vogël se 500 tonë bruto të angazhuar në udhëtime afër – brigjeve duhet:

.1 të mos jetë më i vogël se 18 vjeç;

.2 të ketë mbaruar:

.2.1 kualifikim të veçantë, përfshirë një periudhë të duhur shërbimi të përshtatshëm detar siç kërkohet nga Administrata, ose

.2.2 shërbim të miratuar detar në departamentin e kuvertës prej jo më pak se 36 muaj;

.3 përmbush kriteret e zbatueshme të rregulloreve në kapitullin IV, sipas rastit, për kryerjen e detyrave të caktuara të radiondërlidhjes në përputhje me Rregulloret e Radiondërlidhjes detare;

.4 ka mbaruar edukimin dhe trajnimin e miratuar dhe përmbush Standardet e kompetencës të përcaktuara në seksionin A – II/3 të Kodit STCW për oficerët përgjegjës për vëzhgimin navigacional në anije të një tonazhi më të vogël se 500 tonë bruto të angazhuar në udhëtime afër – brigjeve; dhe

.5 përmbush Standardet e kompetencës të parashikuara në seksionin A – VI/1, paragrafi 2, seksioni A-VI/2, paragrafët 1 deri në 4, seksioni A – VI/3, paragrafët 1 deri në 4 dhe seksioni A – VI/4, paragrafët 1 deri në 3 të Kodit STCW.

Kapiteni

5 Çdo kapiten që shërben në një anije detare me tonazh më të vogël se 500 tonë bruto të angazhuar në udhëtime afër – brigjeve duhet të ketë një Çertifikatë kompetence.

6 Çdo kandidat për Vleftësim si kapiten në një anije detare me tonazh më të vogël se 500 tonë bruto të angazhuar në udhëtime afër – brigjeve duhet:

.1 të jetë jo më pak se 20 vjeç

.2 të ketë shërbim detar të miratuar prej jo më pak se 12 muajsh si oficer përgjegjës për një vëzhgim navigacional;

.3 të ketë mbaruar edukim dhe kualifikim të miratuar dhe të përmbushë Standardet e kompetencës së parashikuar në seksionin A – II/3 të Kodit STCW për kapitenët në anije me tonazh më të vogël se 500 tonë bruto të angazhuar në udhëtime afër – brigjeve; dhe

.4 përmbushë Standardet e kompetencës të parashikuar në seksionin A- VI/1, paragrafi 2, seksioni A-VI/2, paragrafët 1 deri në 4, seksioni A- VI/3, paragrafët nga 1 deri në 4, seksioni A – VI/4, paragrafët 1 deri në 3 të Kodit STCW.

Përjashtimet

7 Administrata, nëse mendon se madhësia e një anije dhe kushtet e udhëtimit të saj janë të tilla që e bëjnë zbatimin e kritereve të plota të kësaj rregulloreje dhe seksionit A – II/3 të Kodit STCW të paarsyeshëm dhe jo praktik, mund të përjashtojë kapitenin dhe oficerin përgjegjës për vëzhgimin navigacional në një anije të tillë ose grup anijesh nga kriteret, duke pasur parasysh sigurinë e të gjitha anijeve të cilat mund të jenë duke operuar në të njëjtat ujëra.

Rregullorja II/4

Kriteret minimale të detyrueshme për Vleftësimin e gradave që janë pjesë e një vëzhguesi navigacional[*]

1 Çdo gradë që është pjesë e një vëzhguesi navigacional në një anije detare me tonazh prej 500 tonë bruto ose më shumë, tjetër përveç gradave nën kualifikim dhe gradave detyrat e të cilave ndërsa janë në vëzhgim janë të një natyre jo të kualifikuar, duhet të Çertifikohet si duhet për të kryer detyra të tilla.

2 Çdo kandidat për Vleftësim duhet:

.1 të jetë jo më pak se 16 vjeç;

.2 të ketë mbaruar:

.2.1 shërbim të miratuar detar përfshirë kualifikim dhe përvojë jo më pak se gjashtë muaj, ose

.2.2 kualifikim të veçantë, ose kualifikim para daljes në det ose në bordin e anijes, përfshirë një periudhë të miratuar shërbimi detar i cili nuk duhet të jetë më pak se dy muaj; dhe

.3 përmbushur Standardet e kompetencës të parashikuar në seksionin A- II/4 të Kodit STCW.

3 Shërbimi detar, kualifikimi dhe përvoja e kërkuar nga nënparagrafët 2.2.1 dhe 2.2.2 është i lidhur me funksionet e shërbimit navigacional dhe përfshin përmbushjen e detyrave të kryera sipas mbikëqyrjes direkte të kapitenit, oficerit përgjegjës për vëzhgimin navigacional ose të një grade të kualifikuar.

Rregullorja II/5

Kriteret minimale të detyrueshme për Vleftësimin e gradave si detar i aftë kuverte

1 Çdo detar i aftë kuverte që shërben në një anije detare me tonazh prej 500 tonë bruto ose më shumë duhet të jetë i Çertifikuar si duhet.

2 Çdo kandidat për Çertifikim duhet:

.1 të jetë jo më i vogël se 18 vjeç;

.2 të përmbushë kriteret për Çertifikim si një gradë që është pjesë e një vëzhguesi navigacional;

[*] Këto rekomandime nuk janë ato për atestimin e Detarit të Aftë siç parashikohet në Konventën e ILO për Certifikimin e Detarëve të Aftë, 1946, ose ndonjë konventë vijuese.

.3 ndërsa është i kualifikuar për të shërbyer si një gradë që është pjesë e një vëzhguesi navigacional, të ketë shërbim të miratuar detar në departamentin e kuvertës për:

.3.1 jo më pak se 18 muaj, ose

.3.2 jo më pak se 12 muaj dhe të ketë kualifikim të miratuar të mbaruar; dhe

.4 të përmbushë Standardet e kompetencës të përcaktuara në seksionin A – II/5 të Kodit STCW.

3 Secila Palë krahason Standardet e kompetencës të cilat kërkohen për Detarët e Aftë për Çertifikatat e lëshuara para datës 1 janar 2012 me ato të përcaktuara për Çertifikatat në seksionin A – II/5 të Kodit STCW, dhe përcakton nevojën, nëse ka, për t'i kërkuar këtij personeli të përditësojë kualifikimet e tyre.

4 Deri më 1 janar 2012, një Palë e cila është gjithashtu një Palë e Konventës së Organizatës Ndërkombëtare të Punës për Detarët e Aftë, (1946) (Nr. 74) mund të vazhdojë të lëshojë, njohë dhe miratojë Çertifikata në përputhje me dispozitat e konventës së sipërpërmendur.

5 Deri më 1 janar 2017, një Palë e cila një Palë e cila është gjithashtu një Palë e Konventës së Organizatës Ndërkombëtare të Punës për Detarët e Aftë, (1946) (Nr. 74) mund të vazhdojë të rinovojë dhe rivlerësoje Çertifikatat dhe miratimet në përputhje me dispozitat e konventës së sipërpërmendur.

6 Detarët mund të konsiderohen nga një Palë se kanë përmbushur kriteret e kësaj rregulloreje nëse kanë shërbyer në një kapacitet përkatës në departamentin e kuvertës për një periudhë prej jo më pak se 12 muajsh brenda 60 muajve të fundit para hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje për atë Palë.

Kapitulli III

Departamenti i motorëve

Rregullorja III/1

Kriteret minimale të detyrueshme për Vleftësimin e oficerëve përgjegjës për një vëzhgues inxhinier në dhomën e motorëve me drejtim manual ose inxhinierë të caktuar në detyrë në një dhomë motorësh me drejtim periodik automatik

1 Çdo oficer përgjegjës për një vëzhgues inxhinier në dhomën e motorëve me drejtim manual ose inxhinierë të caktuar në detyrë në një dhomë motorësh me drejtim periodik automatik në një anije detare me makineri kryesore shtytëse me fuqi shtytëse prej 750 kW ose më shumë duhet të ketë një Çertifikatë kompetence.

2 Çdo kandidat për Çertifikim duhet të:

.1 të mos jetë më pak se 18 vjeç;

.2 kenë mbaruar kualifikim të kombinuar aftësish dhe një shërbim të miratuar detar prej jo më pak se 12 muajsh si pjesë e një programi të miratuar kualifikimi i cili përmban trajnim më bordin e anijes që përmbush kriteret e seksioni A-III/1 të Kodit STCW dhe të jetë i dokumentuar në një libër të miratuar të dhënash kualifikimi, ose ndryshe të ketë mbaruar kualifikimin e kombinuar të aftësive dhe një shërbim të miratuar detar prej jo më pak se 36 muajsh nga i cili jo më pak se 30 muaj të jenë shërbim detar në departamentin e motorëve;

.3 të kenë kryer, gjatë shërbimit të kërkuar detar, detyra shërbimi në dhomën e motorëve nën mbikëqyrjen e oficerit kryeinxhinier ose të një oficeri të kualifikuar inxhinier për një periudhë prej jo më pak se gjashtë muajsh;

.4 të këtë mbaruar edukim dhe kualifikim të miratuar dhe të përmbushë Standardet e kompetencës të përcaktuar në seksionin A – III/1 të Kodit STCW; dhe

.5 të përmbushë Standardet e kompetencës të përcaktuara në seksionin A-VI/1, paragrafi 2, seksioni A-VI/2, paragrafët 1 deri në 4, seksioni A-VI/3, paragrafët 1 deri në 4, dhe seksioni A – VI/4, paragrafët 1 deri në 3 të Kodit STCW.

Rregullorja III/2

Kriteret minimale të detyrueshme për Vleftësimin e oficerit kryeinxhinier dhe oficerit zëvendës kryeinxhinier (oficeri i dytë) në anijet që vihen në lëvizje me makineri kryesore shtytëse me fuqi shtytëse prej 3000 kW ose më shumë

1 Çdo oficer kryeinxhinier dhe oficer zëvendës kryeinxhinier në një anije që vihet në lëvizje me anë të një makinerie kryesore shtytëse me fuqi shtytëse prej 3000 kW ose më shumë duhet të ketë një Çertifikatë kompetence.

2 Çdo kandidat për Vleftësim duhet:

.1 të përmbushë kriteret për Vleftësim si një oficer përgjegjës për një shërbim inxhinierik në anije detare që vihen në lëvizje nëpërmjet makinerisë kryesore shtytëse më fuqi shtytëse prej 759 kW ose më shumë dhe të ketë një shërbim të miratuar detar në atë kapacitet:

.1.1 për Çertifikim si zëvendës kryeinxhinier, të ketë jo më pak se 12 muaj si oficer inxhinier i kualifikuar, dhe

.1.2 për Çertifikim si oficer kryeinxhinier**,** të ketë jo më pak se 36 muaj, megjithëse, kjo periudhë mund të ulet në jo më pak se 24 muaj nëse jo më pak se 12 muaj të një shërbimi të tillë detar të jenë kryer si oficer zëvendës kryeinxhinier; dhe

.2 të ketë mbaruar edukim dhe kualifikim të miratuar dhe të përmbushë Standardet e kompetencës të përcaktuar në seksionin A – III/2 të Kodit STCW.

Rregullorja III/3

Kriteret minimale të detyrueshme për Vleftësimin e oficerit kryeinxhinier dhe oficerit zëvendës kryeinxhinier (oficeri i dytë) në anijet që vihen në lëvizje me makineri kryesore shtytëse me fuqi shtytëse midis 750 kW dhe 3 000 kW

1 Çdo oficer kryeinxhinier dhe oficer zëvendës kryeinxhinier në një anije që vihet në lëvizje me anë të një makinerie kryesore shtytëse me fuqi shtytëse midis 750 KW dhe 3 000 KW duhet të ketë një Çertifikatë kompetence.

2 Çdo kandidat për Vleftësim duhet:

.1 të përmbushë kriteret për Vleftësim si një oficer përgjegjës për një shërbim inxhinierik dhe:

.1.1 për Çertifikim si zëvendës kryeinxhinier, të ketë jo më pak se 12 muaj shërbim të miratuar detar si oficer asistent inxhinier, dhe

.1.2 për Çertifikim si oficer kryeinxhinier**,** të ketë jo më pak se 24 muaj shërbimi të miratuar detar nga të cilat jo më pak se 12 muaj të jenë shërbim gjatë kohës që është i kualifikuar për të shërbyer si oficer inxhinier i dytë; dhe

.2 të ketë mbaruar edukim dhe kualifikim të miratuar dhe të përmbushë Standardet e kompetencës të parashikuar në seksionin A – III/3 të Kodit STCW.

3 Çdo oficer inxhinier i cili është i kualifikuar të shërbejë si oficer inxhinier i dytë në anije që vihen në lëvizje me anë të një makinerie kryesore shtytëse me fuqi shtytëse 3 000 KW ose më shumë mund të shërbejë si oficer kryeinxhinier në anije që vihen në lëvizje me anë të një makinerie kryesore shtytëse me fuqi shtytëse me pak se 3 000 KW, me kusht që Çertifikata të miratohet në atë mënyrë.

Rregullorja III/4

Kriteret minimale të detyrueshme për Vleftësimin e gradave që janë pjesë e një shërbimi në një dhomë motorësh me drejtim manual ose të caktuar për të kryer detyra në një dhomë motorësh me drejtim periodik automatik

1 Çdo gradë që është pjesë e një shërbimi në një dhomë motorësh ose i caktuar për të kryer detyra në një dhomë motorësh me drejtim periodik automatik në një anije që vihet në lëvizje me anë të një makinerie kryesore shtytëse me fuqi shtytëse prej 750 kW ose më shumë, tjetër përveç gradave që janë nën kualifikim dhe gradave detyrat e të cilave janë të një natyre të pakualifikuar, duhet të Çertifikohet si duhet për të kryer detyra të tilla.

2. Çdo kandidat për Çertifikim duhet të:

.1 të mos jetë më pak se 16 vjeç;

.2 ketë plotësuar:

.2.1 shërbim të miratuar detar përfshirë jo më pak se gjashtë muaj kualifikim dhe përvojë, ose

.2.2 kualifikim të veçantë, ose para daljes në det ose në bordin e anijes, përfshirë një periudhë të miratuar të shërbimit detar i cili nuk duhet të jetë më i shkurtër se dy muaj; dhe

.3 të përmbushë Standardet e kompetencës të përcaktuar në seksionin A-III/4 të Kodit STCW.

3 Shërbimi, kualifikimi dhe përvoja e lundrimit e kërkuar nga nën – paragrafët 2.2.1 dhe 2.2.2 të jetë i lidhur me funksionet e shërbimit në dhomën e motorëve dhe përfshin përmbushjen e detyrave të kryera nën mbikëqyrjen direkte të një oficeri inxhinier të kualifikuar ose të një grade të kualifikuar.

Rregullorja III/5

Kriteret minimale të detyrueshme për Vleftësimin e gradave si detar i zotë motorësh në një dhomë motorësh me drejtim manual ose të caktuar për të kryer detyra në një sallë motorësh me drejtim periodik automatik

1 Çdo detar i aftë motorësh që shërben në një anije që vihet në lëvizje me anë të një makinerie kryesore shtytëse me fuqi shtytëse prej 750 kW ose më shumë, duhet të Çertifikohet si duhet.

2. Çdo kandidat për Çertifikim duhet të:

.1 mos jetë më pak se 18 vjeç;

.2 përmbushë kriteret për Çertifikim si një gradë që është pjesë e një shërbimi në një dhomë motorësh me drejtim manual ose të caktuar për të kryer detyra në një dhomë motorësh me drejtim periodik automatik;

.3 ndërsa i kualifikuar për të shërbyer si një gradë që është pjesë e një shërbimi inxhinierik, ka shërbim të miratuar detar në departamentin e motorëve prej:

.3.1 jo më pak se 12 muaj, ose

.3.2 jo më pak se 6 muaj dhe ka mbaruar kualifikim të miratuar; dhe

.4 përmbushë Standardet e kompetencës të përcaktuar në seksionet A- III/5 të Kodit STCW.

3 Çdo Palë krahason Standardet e kompetencës të cilat kërkon nga gradat në departamentin e motorëve për Çertifikatat e lëshuara para datës 1 janar 2012 me ato të përcaktuara për Çertifikatat në seksionin A – III/5 të Kodit STCW, dhe vendos nevojën, nëse ka, për t'i kërkuar këtij personeli të përditësoje kualifikimet e tyre.

4 Detarët mund të konsiderohen nga Pala se kanë përmbushur kriteret e kësaj rregulloreje nëse ata kanë shërbyer në një kapacitet përkatës në departamentin e motorëve për një periudhë jo më të vogël se 12 muaj gjatë 60 muajve të fundit para hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje për atë Palë.

Rregullorja III/6

Kriteret minimale të detyrueshme për Vleftësimin e oficerëve elektro teknikë

1 Çdo oficer elektro teknik që shërben në një anije detare që vihet në lëvizje nga makineri kryesore shtytëse me fuqi shtytëse prej 750 kW ose më shumë duhet të ketë një Çertifikatë kompetence.

2 Çdo kandidat për Vleftësim:

.1 është jo më pak se 18 vjeç;

.2 ka mbaruar jo më pak se 12 muaj kualifikim të kombinuar aftësish dhe shërbim të miratuar detar prej të cilit jo më pak se 6 muaj është shërbim detar si pjesë e një programi të miratuar kualifikimi që përmbush kriteret e seksionit A – III/6 të Kodit STCW dhe të jetë dokumentuar në një libër të miratuar të dhënash, ose ndryshe jo më pak se 36 muaj kualifikimi të kombinuar aftësish dhe shërbim të miratuar detar nga të cilat jo më pak se 30 muaj të jenë shërbim detar në departamentin e motorëve;

.3 ka mbaruar edukim dhe kualifikim të miratuar dhe ka përmbushur Standardet e kompetencës të përcaktuar në seksionin A- III/6 të Kodit STCW; dhe

.4 ka përmbushur Standardet e kompetencës të parashikuara në seksionin A- VI/1, paragrafi 2, seksioni A- VI/2, paragrafët 1 deri më 4, seksioni A – VI/3, paragrafët 1 deri më 4 dhe seksioni A – VI/4, paragrafët 1 deri më 3 të Kodit STCW.

3 Çdo Palë krahason Standardet e kompetencës të cilat ajo kërkon për oficerët elektro teknikë për Çertifikatat e lëshuara para datës 1 janar 2012 me ato të parashikuara për Çertifikim në seksionin A – III/6 të Kodit STCW, dhe vendos nevojën për t'i kërkuar këtij personeli të përditësojë kualifikimet e tyre.

4 Pala mund të gjykojë se detarët kanë përmbushur kriteret e kësaj rregulloreje nëse kanë shërbyer në një kapacitet përkatës në bordin e një anije për një periudhë jo më pak se 12 muaj brenda 60 muajve të fundit para hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje për atë Palë dhe përmbushin Standardet e kompetencës të parashikuara në seksionin A – III/6 të Kodit STCW.

5 Pavarësisht kritereve të mësipërme të paragrafëve 1 deri në 4, një person i kualifikuar si duhet mund të konsiderohet nga një Palë se është në gjendje të kryejë funksione të caktuara të seksionit A – III/6.

Rregullorja III/7

Kriteret minimale të detyrueshme për Vleftësim gradash elektro teknike

1 Çdo gradë elektro teknike që shërben në një anije detare që vihet në lëvizje nga makineri kryesore shtytëse me fuqi shtytëse prej 750 kW ose më shumë duhet të çertifikohet si duhet.

2 Çdo kandidat për Vleftësim:

.1 është jo më pak se 18 vjeç;

.2 ka:

.2.1 mbaruar shërbim të miratuar detar që përfshin jo më pak se 12 muaj kualifikim dhe përvojë ose

.2.2 mbaruar kualifikim të miratuar, që përfshin një periudhë të miratuar shërbimi detar i cili duhet të jetë jo më pak se 6 muaj, ose

.2.3 kualifikime që përmbushin kompetencat teknike në tabelën A – III/7 dhe një periudhë të miratuar shërbimi detar, i cili duhet të jetë jo më pak se 3 muaj; dhe

.3 përmbush Standardet e kompetencës të parashikuar në seksionin A – III/7 të Kodit STCW.

3 Çdo Palë krahason Standardet e kompetencës të cilat ajo kërkon për gradat elektro teknike për Çertifikatat e lëshuara para datës 1 janar 2012 me ato të parashikuara për Çertifikatën në seksionin A – III/7 të Kodit STCW, dhe përcakton nevojën, nëse ka, për t'i kërkuar këtij personeli të përditësojë kualifikimet e tyre

4 Pala mund të gjykojë se detarët kanë përmbushur kriteret e kësaj rregulloreje nëse kanë vepruar në një kapacitet përkatës në bordin e një anijeje për një periudhë jo më pak se 12 muaj brenda 60 muajve të fundit para hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje për atë Palë dhe përmbushin Standardet e kompetencës të parashikuara në seksionin A – III/7 të Kodit STCW.

5 Pavarësisht kritereve të mësipërme të paragrafëve 1 deri në 4, një person i kualifikuar si duhet mund të konsiderohet nga një Palë se është në gjendje të kryejë funksione të caktuara të seksionit A – III/7.

Kapitulli IV

Radio komunikimi dhe operatorët e radiondërlidhjes

Shënim shpjegues

Dispozitat e detyrueshme në lidhje me shërbimin e radiondërlidhjes detare parashikohen në Rregulloret e Radiondërlidhjes dhe në Konventën Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det, 1974 (SOLAS), e ndryshuar. Dispozitat për mirëmbajtjen e radiondërlidhjes janë parashikuar në Konventën

Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det, 1974 (SOLAS), e ndryshuar, dhe në udhëzimet e miratuara nga Organizata.*

Rregullorja IV/1

Zbatimi

1 Përveç rasteve të parashikuara në paragrafin 2, dispozitat e këtij kapitulli zbatohen për operatorët e radiondërlidhjes detare në anije që operojnë në sistemin global të fatkeqësive dhe shpëtimit në det (GMDSS) siç parashikohet nga Konventa Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det, 1974, e ndryshuar.

2 Operatorët e radiondërlidhjes në anije që nuk u kërkohet të plotësojnë dispozitat e GMDSS në kapitullin IV të Konventës SOLAS nuk janë të detyruar të përmbushin dispozitat e këtij kapitulli. Pavarësisht kësaj, operatorëve të radiondërlidhjes në këto anije u kërkohet të përmbushin Rregulloret e Radiondërlidhjes. Administrata siguron që të lëshohen dhe respektohen Çertifikatat e duhura sipas Rregulloreve të Radiondërlidhjes për këto operatorë radio ndërlidhës.

Rregullorja IV/2

Kriteret minimale të detyrueshme për vleftësimin e operatorëve ndërlidhës GMDSS

1 Çdo person përgjegjës për ose që kryen detyra të radiondërlidhjes në një anije i detyruar të marrë pjesë në GMDSS duhet të ketë një Çertifikatë të duhur në lidhje me GMDSS, të lëshuar ose të njohur nga Administrata sipas dispozitave të Rregulloreve të Radiondërlidhjes.

2 Përveç kësaj, çdo kandidat për vleftësim kompetence sipas kësaj rregulloreje për shërbim në një anije, që është e kërkuar të ketë një instalim radiondërlidhje nga Konventa Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det, 1974, e ndryshuar, duhet:

.1 të jetë jo më pak se 18 vjeç; dhe

.2 të këtë edukim dhe kualifikim të miratuar të mbaruar dhe të përmbushë Standardet e kompetencës të specifikuar në seksionin A-IV/2 të Kodit STCW.

* I referohet udhëzimeve të mirëmbajtjes së Radio ndërlidhjes për Sistemin Global të Fatkeqësisë dhe të Shpëtimit në Det (GMDSS) në lidhje me zonat detare A3 dhe A4 të miratuara nga Organizata me anë të rezolutës A.702 (17) e ndryshuar.

Kapitulli V

Kriteret për kualifikim të posaçëm

për personelin në lloje të caktuara anijesh

Rregullorja V/1-1

Kriteret minimale të detyrueshme për kualifikimin dhe trajnimin e kapitenëve,

Oficerëve dhe gradave në anijet naftë mbajtëse dhe anijet çisternë për lëndë kimike

1 Oficerët dhe gradat që u janë caktuar detyra dhe përgjegjësi të posaçme në lidhje me ngarkesa apo pajisje ngarkesash në anijet naftë mbajtëse dhe ato çisternë për lëndë kimike kanë një Çertifikatë për kualifikim bazë për operime ngarkesash të anijeve naftëmbajtëse dhe atyre çisternë për lëndë kimike.

2 Çdo kandidat për një Çertifikatë kualifikimi bazë për operime ngarkesash të anijeve naftëmbajtëse dhe atyre çisternë për lëndë kimike kanë kualifikim të përfunduar bazë në përputhje me dispozitat e pjesës A-VI/1 të Kodit STCW dhe ka plotësuar:

.1 të paktën tre muaj shërbim të miratuar detar për anijet naftë mbajtëse dhe anijet çisternë për lëndë kimike dhe përmbushin Standardet e kompetencës të parashikuar në seksionin A- V/1-1, paragrafi 1 i Kodit STCW; ose

.2 një kualifikim të miratuar bazë për operime ngarkesash të anijeve naftëmbajtëse dhe atyre çisternë për lëndë kimike dhe përmbush Standardet e kompetencës të parashikuara në seksionin A-V/1-1, paragrafi 1 i Kodit STCW.

3 Kapitenët, oficerët kryeinxhinierë, zëvendës kapitenët, oficerët zëvendës kryeinxhinier (oficerët e dytë) dhe çdo person më përgjegjësi të drejtpërdrejtë për ngarkimin, shkarkimin, kujdesin në transit, manovrimin e ngarkesës, pastrimin e çisternës apo veprime të tjera që kanë lidhje me ngarkesën në një anije naftë mbajtëse kanë një Çertifikatë kualifikimi të avancuar për operime ngarkesash të anijeve naftëmbajtëse.

4 Çdo kandidat për një Çertifikatë në kualifikim të avancuar për operime ngarkesash të anijeve naftëmbajtëse:

.1 përmbush kriteret për Çertifikim në kualifikim bazë për operime ngarkesash të anijeve naftëmbajtëse dhe atyre çisternë për lëndë kimike; dhe

.2 ndërsa është i kualifikuar për Çertifikim në kualifikim bazë për operime ngarkesash të anijeve naftëmbajtëse dhe atyre çisternë për lëndë kimike, ka:

.2.1 të paktën tre muaj shërbimi të miratuar detar në anije naftëmbajtëse, ose

.2.2 të paktën një muaj trajnim të miratuar në bord në anije naftëmbajtëse, në një kapacitet zëvendësi të përkohshëm, që përfshin të paktën tre operime ngarkimi dhe tre operime shkarkimi dhe që është i dokumentuar në një libër të miratuar të dhënash kualifikimi duke pasur parasysh udhëzimin në seksionin B-V/1; dhe

.3 ka përfunduar kualifikim të avancuar të miratuar për operime ngarkesash të anijeve naftëmbajtëse dhe përmbush Standardet e kompetencës të parashikuara në seksionin A-V/1-1, paragrafi 2 i Kodit STCW.

5 Kapitenët, oficerët kryeinxhinierë, zëvendës kapitenët, oficerët zëvendës kryeinxhinierë (oficerë të dytë) dhe çdo person më përgjegjësi të drejtpërdrejtë për ngarkimin, shkarkimin, kujdesin në transit, manovrimin e ngarkesës, pastrimin e çisternës ose veprime të tjera që kanë lidhje me ngarkesën në një anije naftë mbajtëse kanë një Çertifikatë kualifikimi të avancuar për operime ngarkesash të anijeve çisternë për lëndë kimike.

6 Çdo kandidat për një Çertifikatë në kualifikim të avancuar për operime ngarkesash të anijeve çisternë për lëndë kimike:

.1 përmbush kriteret për Çertifikim në kualifikim bazë për operime ngarkesash të anijeve naftëmbajtëse dhe atyre çisternë për lëndë kimike; dhe

.2 ndërsa është i kualifikuar për Çertifikim në kualifikim bazë për operime ngarkesash të anijeve naftëmbajtëse dhe atyre çisternë për lëndë kimike, ka:

.2.1 të paktën tre muaj shërbimi të miratuar detar në anije çisternë për lëndë kimike, ose

.2.2 të paktën një muaj kualifikim të miratuar në bord në anije çisternë për lëndë kimike, në një kapacitet zëvendësi të përkohshëm, që përfshin të paktën tre operimi ngarkimi dhe tre operimi shkarkimi dhe që është i dokumentuar në një libër të miratuar të dhënash kualifikimi duke pasur parasysh udhëzimin në seksionin B-V/1; dhe

.3 ka përfunduar kualifikim të avancuar të miratuar për operime ngarkesash të anijeve çisternë për lëndë kimike dhe përmbush Standardet e kompetencës të parashikuara në seksionin A-V/1-1, paragrafi 3 i Kodit STCW.

7 Administratat sigurojnë që të lëshohet një Çertifikatë aftësie për detarët të cilët janë të kualifikuar në përputhje me paragrafët 2, 4 ose 6 sipas rastit, ose të miratohet siç duhet një Çertifikatë ekzistuese aftësie ose Çertifikatë kompetence.

Rregullorja V/1-2

Kriteret minimale të detyrueshme për trajnimin dhe kualifikimin e kapitenëve,

oficerëve dhe gradave për anijet çisternë për gazin e lëngshëm

1 Oficerët dhe gradat që u janë caktuar detyra dhe përgjegjësi të posaçme në lidhje me ngarkesa apo pajisje ngarkesash në anijet çisternë për gaz të lëngshëm kanë një Çertifikatë për kualifikim bazë për operime ngarkesash të anijeve në anijet çisternë për gaz të lëngshëm.

2 Çdo kandidat për një Çertifikatë kualifikimi bazë për operime ngarkesash të anijeve në anijet çisternë për gaz të lëngshëm ka kualifikim të përfunduar bazë në përputhje me dispozitat e seksionit A-VI/1 të Kodit STCW dhe ka plotësuar:

.1 të paktën tre muaj shërbim të miratuar detar për anijet çisternë për gaz të lëngshëm dhe përmbush Standardet e kompetencës të parashikuar në seksionin A- V/1-2, paragrafi 1 i Kodit STCW; ose

.2 një kualifikim të miratuar bazë për operime ngarkesash të anijeve anijet çisternë për gaz të lëngshëm dhe përmbush Standardet e kompetencës të parashikuara në seksionin A-V/1-2, paragrafi 1 i Kodit STCW.

3 Kapitenët, oficerët kryeinxhinierë, zëvendës kapitenët, oficerët zëvendës kryeinxhinier (oficerët e dytë) dhe çdo person më përgjegjësi të drejtpërdrejtë për ngarkimin, shkarkimin, kujdesin në transit, manovrimin e ngarkesës, pastrimin e çisternës apo veprime të tjera që kanë lidhje me ngarkesën në një anije anijet çisternë për gaz të lëngshëm kanë një Çertifikatë kualifikimi të avancuar për operime ngarkesash të anijeve anijet çisternë për gaz të lëngshëm.

4 Çdo kandidat për një Çertifikatë në kualifikim të avancuar për operime ngarkesash të anijeve çisternë për gaz të lëngshëm:

.1 përmbush kriteret për Çertifikim në kualifikim bazë për operime ngarkesash të anijeve naftëmbajtëse dhe atyre çisternë për lëndë kimike; dhe

.2 ndërsa është i kualifikuar për Çertifikim në kualifikim bazë për operime ngarkesash të anijeve çisternë për gaz të lëngshëm, ka:

.2.1 të paktën tre muaj shërbimi të miratuar detar në anije çisternë për gaz të lëngshëm, ose

.2.2 të paktën një muaj trajnim të miratuar në bord në anije çisternë për gaz të lëngshëm, në një kapacitet zëvendësi të përkohshëm, që përfshin të paktën tre operime ngarkimi dhe tre operime shkarkimi dhe që është i dokumentuar në një libër të miratuar të dhënash kualifikimi duke pasur parasysh udhëzimin në seksionin B-V/1; dhe

.3 ka përfunduar kualifikim të avancuar të miratuar për operime ngarkesash të anijeve çisternë për gaz të lëngshëm dhe përmbush Standardet e kompetencës të parashikuara në seksionin A-V/1-2, paragrafi 2 i Kodit STCW.

5 Administratat sigurojnë që të lëshohet një Çertifikatë aftësie për detarët të cilët janë të kualifikuar në përputhje me paragrafët 2 ose 4 sipas rastit, ose të miratohet siç duhet një Çertifikatë ekzistuese aftësie ose Çertifikatë kompetence.

Rregullorja V/2

Kriteret minimale të detyrueshme për trajnimin dhe kualifikimin e kapitenëve,

oficerëve, gradave dhe personelit tjetër në anije pasagjerësh

1 Kjo rregullore zbatohet për *kapitenët,* oficerët, gradat dhe personelin tjetër në bordin e anijes së pasagjerëve të angazhuar në udhëtime ndërkombëtare. Administratat vendosin zbatueshmërinë e këtyre kritereve për personelin që shërben në anijet e pasagjerëve të angazhuar në udhëtime të brendshme.

2 Përpara se t'u caktohen detyra lundrimi në bordin e anijeve për pasagjerë, detarët kanë plotësuar kualifikimin e kërkuar nga paragrafët 4 deri në 7 më poshtë në përputhje me kapacitetin, detyrat dhe përgjegjësitë e tyre.

3 Detarët të cilëve u kërkohet të jenë të kualifikuar në përputhje me paragrafët 4, 6 dhe 7 më poshtë, në intervale kohë që nuk i kalon pesë vitet, kryejnë kualifikim rifreskues të përshtatshëm ose u kërkohet të japin të dhëna se kanë arritur Standardin e kërkuar të kompetencës brenda pesë viteve të mëparshme.

4 Kapitenët, oficerët dhe personeli tjetër i caktuar në listat e inspektimit për të ndihmuar pasagjerët në situatë emergjente në bordin e anijeve për pasagjerë kanë përfunduar kualifikim për menaxhimin e turmës siç parashikohet në seksionin A-V/2, paragrafi 1 i Kodit STCW.

5 Personeli që ofron shërbim direkt për pasagjerët në hapësirat e pasagjerëve në bordin e anijeve për pasagjerë ka përfunduar kualifikimin e sigurisë të parashikuar në seksionin A –V/2, paragrafi 2 i Kodit STCW.

6 Kapitenët, oficerët kryeinxhinierë, zëvendës kapitenët, oficerët zëvendës kryeinxhinierë (oficerë të dytë) dhe çdo person tjetër i caktuar në listat e inspektimit për të pasur përgjegjësi për sigurinë e pasagjerëve në situatë emergjente në bordin e anijeve për pasagjerë kanë përfunduar kualifikim të miratuar për menaxhimin e krizës dhe sjelljen njerëzore siç parashikohet në seksionin A-V/2, paragrafi 3 i Kodit STCW.

7 Kapitenët, oficerët kryeinxhinierë, zëvendës kapitenët, oficerët zëvendës kryeinxhinierë (oficerë të dytë) dhe çdo person tjetër që i është caktuar përgjegjësi e drejtpërdrejtë për hipjen dhe zbritjen e pasagjerëve nga anija, ngarkimin, shkarkimin apo sigurimin e ngarkesës, ose mbylljen e hapjeve të trupit të anijes në bordin e anijeve ro – ro për pasagjerë kanë përfunduar kualifikim të miratuar për sigurinë e pasagjerëve, sigurinë e ngarkesës dhe integritetin e trupit të anijes siç parashikohet në seksionin A-V/2, paragrafi 4 i Kodit STCW.

8 Administratat sigurojnë që t'u lëshohen të dhëna dokumentare për kualifikimin e përfunduar çdo personi që është konstatuar i kualifikuar sipas dispozitave të kësaj rregulloreje.

Kapitulli VI

Emergjenca, siguria në punë, siguria,

kujdesi shëndetësor dhe funksionet e mbijetesës

Rregullore VI/1

Kriteret minimale të detyrueshme për kualifikimin për njohjen me sigurinë dhe kualifikimin bazë

dhe udhëzimet për të gjithë detarët

1 Detarët marrin kualifikim për njohjen me sigurinë dhe kualifikim bazë ose udhëzime në lidhje seksionin A- VI/1 të Kodit STCW dhe përmbushin Standardet e duhura të kompetencës të parashikuar këtu.

2 Kur trajnimi bazë nuk përfshihet në kualifikimin për Çertifikatën që do lëshohet, lëshohet një Çertifikatë aftësie që tregon që mbajtësi i saj ka ndjekur kursin e kualifikimit bazë.

Rregullore VI/2

Kriteret minimale të detyrueshme për lëshimin e Çertifikatave të aftësisë

në barkat e mbijetesës, barkat e shpëtimit dhe barkat e shpejta të shpëtimit

1 Çdo kandidat për një Çertifikatë aftësie për barkat e mbijetesës, dhe barkat e shpëtimit përveç barkave të shpejta të shpëtimit:

.1 nuk është më pak se 18 vjeç;

.2 ka shërbim të miratuar detar prej jo më pak se 12 muajsh ose ka ndjekur një kurs kualifikimi të miratuar dhe ka shërbim të miratuar detar prej jo më pak se gjashtë muajsh; dhe

.3 përmbush Standardet e kompetencës për Çertifikata aftësie për barka të shpejta shpëtimi, të parashikuara në seksionin A-VI/2, paragrafi 7 deri në 10 të Kodit STCW.

Rregullore VI/3

Kriteret minimale të detyrueshme për kualifikim të avancuar në shuarje zjarri

1 Detarët e caktuar për të kontrolluar operacionet e shuarjes së zjarrit kanë përfunduar më sukses kualifikim të avancuar në teknikat e shuarjes së zjarrit, më theks të veçantë në organizimin,

taktikat dhe komandën, në përputhje me dispozitat e seksionit A-VI/3, paragrafët 1 deri në 4 të Kodit STCW dhe përmbushin Standardet e kompetencës të specifikuar aty.

2 Kur trajnimi i avancuar në shuarjen e zjarrit nuk përfshihet në kualifikimet për Çertifikatën që do lëshohet, lëshohet një Çertifikatë aftësie që tregon që mbajtësi i saj ka ndjekur kursin e kualifikimit të avancuar në shuarjen e zjarrit.

Rregullorja VI/4

Kriteret minimale të detyrueshme në lidhje me ndihmën e parë mjekësore dhe kujdesin mjekësor

1 Detarët e caktuar për të dhënë ndihmën e parë mjekësore në bordin e anijes përmbushin Standardet e kompetencës për ndihmën e parë mjekësore të parashikuara në seksionin A-VI/4, paragrafët 1 deri në 3 të Kodit STCW.

2 Detarët e caktuar për të qenë përgjegjës për kujdesin mjekësor në bordin e anijes përmbushin Standardet e kompetencës për kujdesin mjekësor në bordin e anijeve të parashikuara në seksionin A-VI/4, paragrafët 4 deri në 6 të Kodit STCW

3 Kur trajnimi për ndihmën e parë mjekësore dhe kujdesin shëndetësor nuk përfshihet në kualifikimet për Çertifikatën që do lëshohet, lëshohet një Çertifikatë aftësie që tregon që mbajtësi i saj ka ndjekur kursin e kualifikimit për ndihmën e parë mjekësore dhe kujdesin mjekësor.

Rregullorja VI/5

Kriteret minimale të detyrueshme për lëshimin e Çertifikatave të aftësisë

për oficerët e sigurisë në anije

1 Çdo kandidat për një Çertifikatë aftësie si oficer sigurie në anije:

.1 ka shërbim të miratuar detar prej jo më pak se 12 muajsh ose shërbim të përshtatshëm detar dhe njohuri në operacionet e anijes; dhe

.2 përmbush Standardet e kompetencës Çertifikimin e aftësisë si oficer sigurie anijeje, të parashikuara në seksionin A-VI/5, paragrafët 1 deri në 4 të Kodit STCW.

2 Administratat sigurojnë që t'i lëshohet një Çertifikatë aftësie çdo personi të konstatuar i kualifikuar sipas dispozitave të kësaj rregulloreje.

Rregullorja VI/6

Kriteret minimale të detyrueshme për kualifikim dhe udhëzim të lidhur më sigurinë

për të gjithë detarët

1 Detarët marrin kualifikim ose udhëzime për njohjen që ka lidhje me sigurinë në përputhje me seksionin A- VI/6, paragrafët 1 deri në 4 të Kodit STCW dhe përmbushin Standardet e duhura të kompetencës të parashikuar këtu.

2 Kur trajnimi bazë nuk përfshihet në kualifikimin për Çertifikatën që do lëshohet, lëshohet një Çertifikatë aftësie që tregon që mbajtësi i saj ka ndjekur një kursin kualifikimi për çështjet e sigurisë.

3 Secila Palë krahason kualifikimin ose udhëzimet e lidhura me sigurinë që u kërkohen kandidatëve të cilët kanë ose mund të dokumentojnë kualifikimet përpara hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje me ato të përcaktuara në seksionin A –VI/6, paragrafi 4 i Kodit STCW, dhe përcakton nevojën për t'u kërkuar këtyre detarëve të përditësojnë kualifikimet e tyre.

Detarët me detyra sigurie të caktuara

4 Detarët me detyra sigurie të caktuara përmbushin Standardet e duhura të kompetencës të parashikuar në seksionin A-VI/6, paragrafët 6 deri në 8 të Kodit STCW.

5 Kur kualifikimi për detyra sigurie të caktuara nuk përfshihet në kualifikimin për Çertifikatën që do lëshohet, lëshohet një Çertifikatë aftësie që tregon që mbajtësi i saj ka ndjekur një kursin kualifikimi për me detyra sigurie të caktuara.

6 Secila Palë krahason Standardet e kualifikimit të sigurisë që u kërkohen detarëve me detyra sigurie të caktuara të cilët kanë ose mund të dokumentojnë kualifikimet përpara hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje me ato të përcaktuara në seksionin A –VI/6, paragrafi 8 i Kodit STCW, dhe përcakton nevojën për t'u kërkuar këtyre detarëve të përditësojnë kualifikimet e tyre.

Kapitulli VII

Vleftësimi alternativ

Rregullorja VII/1

Lëshimi i Çertifikatave alternative

1 Pavarësisht kritereve për vleftësim të parashikuar në kapitujt II dhe II të kësaj shtojcë, Palët mund të zgjedhin të lëshojnë ose autorizojnë lëshimin e Çertifikatave të tjera përveç atyre të përmendura në rregulloret e atyre kapitujve, me kusht që:

.1 funksionet shoqëruese dhe nivelet e përgjegjësisë që konstatohen në Çertifikata dhe në miratime të jenë përzgjedhur nga dhe të jenë identike me ato të shprehura në seksionin A –II/1, A – II/2, A-II/3, A-II/4, A – II/5, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4, A-III/5 dhe A-IV/2 të Kodit STCW;

.2 kandidatët të kenë plotësuar edukim dhe kualifikim të miratuar dhe të përmbushin kriteret për Standardet e kompetencës të paraqitura në seksionet përkatëse të Kodit

STCW dhe të parashikuara në seksionin A-VII/1 të këtij Kodi, për funksionet dhe nivelet që do të paraqiten në Çertifikatat dhe miratimet.

.3 kandidatët të kenë plotësuar shërbim të miratuar detar të përshtatshëm për kryerjen e funksioneve dhe niveleve që do shprehen në Çertifikatë. Kohëzgjatja minimale e shërbimit detar të jetë e barasvlefshme me kohëzgjatjen e shërbimit detar të përshkruar në kapitujt II dhe III të kësaj shtese. Megjithatë, kohëzgjatja minimale e shërbimit detar të jetë jo më pak se ajo e parashikuar në seksionin A-VII/2 të Kodit STCW;

.4 kandidatët për Çertifikim të cilët do të kryejnë funksionin e lundrimit në nivel operacional përmbushin kriteret e zbatueshme të rregulloreve në kapitullin IV, sipas rastit, për kryerjen e detyrave të caktuara të radiondërlidhjes në përputhje me Rregulloret e Radiondërlidhjes; dhe

.5 Çertifikatat lëshohen në përputhje me kriteret e rregullores I/2 dhe dispozitat e parashikuara në kapitullin VII të Kodit STCW.

2 Asnjë Çertifikatë nuk lëshohet sipas këtij kapitulli nëse Pala nuk i komunikon informacion Organizatës në përputhje me nenin IV dhe rregulloren I/7.

Rregullore VII/2

Vleftësimi i detarëve

1 Çdo detar i cili kryen cilindo funksion apo grup funksionesh të parashikuar në tabelat A –II/1, A – II/2, A-II/3, A-II/4, ose A – II/5 të kapitulli II ose në tabelat A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4 ose A-III/5 të kapitulli III ose A-IV/2 të kapitulli IV të Kodit STCW ka një Çertifikatë kompetence ose Çertifikatë aftësie, siç është e zbatueshme.

Rregullore VII/3

Parimet që drejtojnë çështjen e Çertifikatave alternative

1 Çdo Palë e cila zgjedh të lëshojë ose autorizojë lëshimin e Çertifikatave alternative siguron që të vëzhgohen parimet e mëposhtme:

.1 nuk zbatohet asnjë sistem alternative Çertifikimi nëse nuk sigurohet një nivel sigurie në det dhe nuk ka një efekt parandalues për sa i përket ndotjes të paktën të barazvlefshme me atë të parashikuar nga kapitujt e tjerë; dhe

.2 çdo organizim për Çertifikim alternative të lëshuar sipas këtij kapitulli parashikon ndërkëmbyeshmërinë e Çertifikatave me ato të lëshuara sipas kapitujve të tjerë.

2 Parimi i ndërkëmbyeshmërisë në paragrafin 1 siguron që:

.1 detarët e Çertifikuar sipas parashikimeve të kapitujve II dhe/ose III dhe ato të Çertifikuar sipas kapitulli VII të jenë të aftë të shërbejnë në anijet të cilat kanë ose organizim tradicional ose forma të tjera organizimi në bordin e anijes; dhe

.2 detarët të mos jenë të kualifikuar për organizime të veçanta në bordin e anijes në një mënyrë që do të cenonte mundësinë e tyre për t'i përdorur aftësitë e tyre diku tjetër.

3 Në lëshimin e çdo Çertifikate sipas dispozitave të këtij kapitulli, duhet të kihen parasysh parimet e mëposhtme:

.1 lëshimi i Çertifikatave alternative nuk duhet të përdoret në vetvete:

.1.1 për të ulur numrin e ekuipazhit në bord.

.1.2 për të ulur integritetin e profesionit ose "për të ulur aftësitë" e detarëve, ose

.1.3 për të justifikuar caktimin e detyrave të kombinuara të oficerëve të shërbimit të motorëve dhe të kuvertës te një mbajtës Çertifikate të vetme gjatë çdo shërbimi të veçantë; dhe

.2 personi në komandë caktohet si kapiten; dhe pozicioni dhe autoriteti ligjor i kapitenit dhe të tjerëve nuk duhet të ndikohet në mënyrë negative nga zbatimi i çdo organizimi për Çertifikim alternativ.

4 Parimet që përmbajnë paragrafët 1 dhe 2 të kësaj rregulloreje sigurojnë që të ruhet kompetenca e oficerëve të kuvertës dhe e oficerëve inxhinierë.

Kapitulli VIII

Shërbimi

Rregullorja VIII/1

Gjendja e mirë shëndetësore për detyrë

1 Secila Administratë, për qëllim të parandalimit të lodhjes:

.1 vendos dhe zbaton periudha pushimi për personelin e shërbimit dhe për ato detyrat e të cilëve përfshijnë detyra të caktuara të sigurisë, mbrojtjes dhe parandalimit të ndotjes në përputhje me dispozitat e seksionit A – VIII/1 të Kodit STCW; dhe

.2 kërkon që sistemet e shërbimit të organizohen në mënyrë të tillë që efikasiteti i gjithë personelit të shërbimit të mos dëmtohet nga lodhja dhe që detyrat të organizohen në mënyrë të tillë që shërbimi i parë në nisje të një udhëtimi dhe shërbimet pasuese ndihmëse të kenë pushuar mjaftueshëm ose ndryshe të jenë përshtatshëm për detyrën.

2 Secila Administratë, me qëllim parandalimin e abuzimit me alkool dhe drogë, siguron që të vendosen masa të përshtatshme në përputhje me dispozitat e seksionit A-VIII/1 ndërsa merr në konsideratë udhëzimin e dhënë në seksionin B-VIII/1 të Kodit STCW.

Rregullorja VIII/2

Organizimet e shërbimit dhe parimet që duhen respektuar

1 Administratat drejtojnë vëmendjen e shoqërive, kapitenëve, oficerit kryeinxhinier dhe të gjithë personeli të shërbimit ndaj kritereve, parimeve dhe udhëzimit të parashikuara në Kodin STCW të cilat duhet të respektohen për të siguruar që të mbahet një shërbim ose shërbime të sigurta të vazhdueshme të përshtatshme për të parandaluar rrethana dhe kushte në të gjitha anijet detarë gjatë gjithë kohës.

2 Administratat u kërkojnë kapitenëve të çdo anijeje të sigurojnë që organizimet e shërbimit të jenë të përshtatshme për mbajtjen e një shërbimi apo shërbimeve të sigurta, duke pasur parasysh rrethanat dhe kushtet mbizotëruese dhe që, nën drejtimin e përgjithshëm të kapitenit:

.1 oficerët përgjegjës për shërbimin navigacional janë përgjegjës për lundrimin e sigurt të anijes gjatës periudhës së tyre në detyrë, kur ata janë fizikisht të pranishëm gjatë gjithë kohës në urën e lundrimit (navigacionit) apo në një vendndodhje drejtpërdrejt të lidhur më të si p.sh. në dhomën e hartave apo dhomën e kontrollit të urës;

.2 operatorët e radiondërlidhjes janë përgjegjës për mbajtjen e vazhdueshme të shërbimit të radiondërlidhjes në frekuencat e duhura gjatë periudhës së tyre në detyrë;

.3 oficerët përgjegjës për një shërbim inxhinierik, siç përcaktohet në Kodin STCW, nën drejtimin e oficerit kryeinxhinier, është menjëherë i disponueshëm dhe në gatishmëri për të ndjekur hapësirat e makinerive dhe, kur kërkohet, është fizikisht i pranishëm në hapësirën e makinerive gjatë periudhës së tyre të përgjegjësisë;

.4 mbahet një shërbim ose shërbime efikase të përshtatshme për qëllim të sigurisë gjatë gjithë kohës, ndërsa anija është në spirancë ose e ankoruar, nëse anija po transporton ngarkesë të rrezikshme, organizimi i shërbimit apo shërbimeve të tilla merr plotësisht në konsideratë natyrën, cilësinë, paketimin dhe vendosjen e ngarkesës së rrezikshme dhe të çdo kushti të veçantë që mbizotëron në bord, në det apo në breg; dhe

.5 siç zbatohet, mbahet një shërbim ose shërbime efikase dhe të përshtatshme për qëllimet e sigurisë.

Shtesa 3 e

Aktit Përfundimtar të Konferencës STCW 2010

Rezoluta 3

Shprehja e vlerësimit për Qeverinë pritëse

KONFERENCA 2010 MANILA,

DUKË SHËNUAR me vlerësim ftesën e sjellshme të Qeverisë së Filipineve për Organizatën Ndërkombëtare Detare për të mbajtur Konferencën Ndërkombëtare për të miratuar amendamentet e Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit të Detarëve, 1978, dhe të Kodit të Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit të Detarëve,

DUKE PRANUAR kontributin bujar financiar dhe në natyrë dhe organizimet e shkëlqyera të bëra nga Qeveria e Filipineve për Konferencën, si dhe mikpritjen, mirësjelljen dhe lehtësirat e dhëna për Pjesëmarrësit e Konferencës,

1. SHPREH mirënjohjen dhe falënderimet e thella për Qeverinë e Popullit të Filipineve për kontributin e saj të vlefshëm në suksesin e Konferencës.

2. VENDOS, duke njohur më mirënjohje këtë kontribut, të quajë amendamentet e miratuara nga Konferenca si:

> "Amendamentet Manila të Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, 1978".

Rezoluta 4

Dispozitat kalimtare dhe zbatimi i hershëm

KONFERENCA 2010 MANILA,

PASI KA MIRATUAR amendamentet Manila të Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimi dhe Shërbimit të Detarëve, 1978, dhe Kodin për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimi dhe Shërbimit të Detarëve, i ndryshuar (Konventa dhe Kodi STCW),

PASI KA RËNË DAKORD për të përfshirë rregulloren I/15 për dispozitat Kalimtare, e cila lejon për një interval prej pesë vjetësh, ose deri në kohën e rivlerësimit të ardhshëm të Çertifikatës/ Çertifikatave të kompetencës pasi amendimet kanë hyrë në fuqi, cilado të jetë më e vona, përpara se Palëve t'u kërkohet të lëshojnë, njohin dhe miratojnë Çertifikatat në përputhje me amendamentet e miratuara nga Konferenca,

DUKE NJOHUR se, me qëllim arritjen e përputhshmërisë së plotë deri më 1 janar 2017, është e nevojshme që Palët të fillojnë menjëherë marrjen e masave të duhura për zbatimin e Konventës dhe Kodit STCW në kualifikimet, vleftësimet dhe sistemet e administrimi të tyre kombëtare,

DUKE QENË TË SHQETËSUAR se vështirësitë, të cilat mund të dalin në lidhje me zbatimin e kritereve të Konventës dhe Kodit STCW, mund të minojnë objektivin e futjes së Standardeve më të larta praktike të kompetencës sa më shpejt të jetë e mundur.

1. NXIT secilën Palë të mbajë të informuar Komitetin e Sigurisë Detare të Organizatës Ndërkombëtare Detare mbi progresin e bërë në lidhje me dispozitat kalimtare të rregullores I/15 sipas sistemit të saj kombëtar për të zbatuar kriteret e amendamenteve të Konventës dhe Kodit STCW, të miratuara nga Konferenca, si edhe për çdo vështirësi të hasur në këtë aspekt;

2. NXIT MË TEJ secilën Palë të marrë hapat e duhur për zbatimin e shpejtë të amendamenteve të Konventës dhe Kodit STCW të miratuar nga Konferenca;

3. FTON Komitetin e Sigurisë Detare të Organizatës Ndërkombëtare Detare, me qëllim promovimin e futjes së Standardeve më të larta praktike sa më shpejt të jetë e mundur, të monitorojë

progresin në drejtim të zbatimit të Konventës dhe Kodit STCW nga të gjitha Palët, me qëllim për të inkurajuar një faze kalimtare të qetë dhe për të parashikuar ndërlikimet të cilat mund të minonin zbatimin e plotë dhe efektiv.

Rezoluta 5

Verifikimi i Çertifikatave

të kompetencës dhe miratimeve

KONFERENCA MANILA 2010,

PASI MIRATOI amendamentet Manila të Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, 1978, dhe të Kodit për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, të ndryshuar,

DUKE NJOHUR rëndësinë e edukimit dhe kualifikimit të përshtatshëm për, dhe përvojën e përfituara nga, të gjithë detarët,

DUKE NJOHUR GJITHASHTU nevojës që të gjitha anijet të kenë ekuipazhin dhe të operohen nga detarë të kualifikuar dhe Çertifikuar si duhet,

DUKE NJOHUR MË TEJ që verifikimi i Çertifikatave të kompetencës dhe miratimeve të lëshuara për detarët është thelbësor gjithashtu nga pikëpamja e parandalimit të praktikave të paligjshme të lidhura më lëshimin e Çertifikatave të tilla si edhe për mbështetjen e aktiviteteve të kontrollit të Shtetit port,

REKOMANDON që Administrata të marrë hapat e duhur për:

.1 të krijuar baza të dhënash elektronike për të ndihmuar për verifikimin e vërtetësisë dhe vlefshmërisë së Çertifikatave të kompetencës dhe miratimeve të lëshuara; dhe

.2 t'iu përgjigjur si duhet dhe në kohë çdo kërkese nga Administratat e tjera për verifikimin e vërtetësisë dhe vlefshmërisë së Çertifikatave të kompetencës dhe miratimeve.

Rezoluta 6

Standardet e kualifikimit dhe vleftësimit

dhe nivelet e personelit të anijeve

KONFERENCA MANILA 2010

PASI MIRATOI amendamentet Manila të Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, 1978, dhe të Kodit për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, të ndryshuar (Konventa dhe Kodi STCW),

DUKE NJOHUR rëndësinë e edukimit dhe kualifikimit të përshtatshëm për, dhe përvojën e fituar nga të gjithë detarët

DUKE NJOHUR GJITHASHTU nevojës që të gjitha anijet të kenë ekuipazhin dhe të operohen nga detarë të kualifikuar dhe Çertifikuar si duhet,

DUKË I KUSHTUAR VËMENDJE faktit se Konventa dhe Kodi STCW vendosin Standarde kualifikimi, vleftësimi dhe shërbimi për detarët,

1. RIAFIRMON së Konventa dhe Kodi STCW janë instrumente që merren më Standardet e kualifikimit dhe vleftësimit dhe nuk përcaktojnë nivelet e personelit të anijeve;

2. RIAFIRMON GJITHASHTU se çdo vendim në lidhje me nivelet e personelit të anijeve është përgjegjësi e Administratave dhe pronarëve të anijeve në fjalë duke pasur parasysh parimet e personelit të sigurt[*] të miratuara nga Organizata Ndërkombëtare Detare.

Rezoluta 7

Promovimi i njohurive teknike, aftësive

dhe profesionalizmit të detarëve

KONFERENCA MANILA 2010

PASI MIRATOI amendamentet Manila të Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, 1978, dhe të Kodit për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, të ndryshuar (Konventa dhe Kodi STCW),

DUKE VËNË RE me shqetësim mungesën e raportuar dhe të parashikuar të oficerëve të kualifikuar për të plotësuar me staf dhe për të operuar në mënyrën e duhur anijet e angazhuara në tregti ndërkombëtare,

DUKE VLERËSUAR se efikasiteti i përgjithshëm i procesit të përzgjedhjes, kualifikimit dhe vleftësimit mund të vlerësohet vetëm nëpërmjet aftësive, zotësisë dhe kompetencës së shfaqur nga detarët gjatë shërbimit të tyre në bordin e anijes,

REKOMANDON qe Administratat të bëjnë organizime për të siguruar që shoqëritë e transportit:

1. të vendosin kritere dhe procese për përzgjedhjen e detarëve që shfaqin Standardet më të larta praktike të njohurive teknike, aftësive dhe profesionalizmit;

.2 të monitorojnë Standardet e shfaqura nga personeli i anijeve në kryerjen e detyrave të tyre;

.3 të inkurajojnë të gjithë oficerët që shërbejnë në anijet e tyre të marrin pjesë aktivisht në kualifikimin e personelit të ri;

.4 të monitorojnë më kujdes dhe rishikojnë herë pas here progresin e bërë nga personeli i ri në përthithjen e njohurive dhe aftësive gjatë shërbimit të tyre në bordin e anijeve;

.5 të ofrojnë kualifikim të rifreskuar dhe të përditësuar në intervale të përshtatshme, siç mund të kërkohet; dhe

[*] I referohet rezolutës A.890(21), të ndryshuar, për Parimet e personelit të sigurt, të miratuar nga Asambleja e Organizatës Ndërkombëtare Detare më 25 nëntor 1999.

.6 të marrin masat e duhura për të rrënjosur krenari në profesionin e detarit dhe për të inkurajuar krijimin e një kulture sigurie dhe vetëdije mjedisore tek të gjithë ata që shërbejnë në anijet e tyre.

Rezoluta 8

Zhvillimi i udhëzimeve për të zbatuar Standardet ndërkombëtare

të gjendjes mjekësore për detarët

KONFERENCA MANILA 2010

PASI MIRATOI amendamentet Manila të Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, 1978, dhe të Kodit për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, të ndryshuar (Konventa dhe Kodi STCW),

DUKE NJOHUR rëndësinë e gjendjes së përgjithshme mjekësore të kapitenëve dhe ekuipazhit të anijeve për sigurinë e jetës dhe pronës në det dhe për mbrojtjen e mjedisit detar,

DUKE MARRË DIJENI për Standardet ndërkombëtare të gjendjes mjekësore për detarët të përfshirë në Konventën dhe Kodin STCW dhe Konventën e Punës Detare (në Det), 2006,

FTON Organizatën Ndërkombëtare Detare, në bashkëpunim me Organizatën Ndërkombëtare të Punës dhe Organizatën Botërore të Shëndetësisë, të hartojnë udhëzimet për të zbatuar Standardet e sipërpërmendura.

Rezoluta 9

Rishikimi i kurseve model ekzistuese të publikuara nga

Organizata Ndërkombëtare Detare dhe

zhvillimi i kurseve të reja model

KONFERENCA MANILA 2010,

PASI MIRATOI amendamentet Manila të Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, 1978, dhe të Kodit për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, të ndryshuar (Konventa dhe Kodi STCW),

DUKE NJOHUR kontributin e rëndësishëm për kualifikimin dhe vleftësimin e detarëve nëpërmjet kurseve model, të vlerësuara dhe publikuara nga Organizata Ndërkombëtare Detare (IMO), duke dhënë kurrikulën bazë të bazuar në kriteret minimale të Konventës dhe Kodit STCW,

DUKE VLERËSUAR se kurset model të sipërpërmendura kanë ndihmuar shumë institucione kualifikimi për të përmirësuar cilësinë e kualifikimeve të ofruara prej tyre dhe janë përdorur për të përmirësuar procedurat për vlerësimin e kompetencës,

DUKE DËSHIRUAR që të arrihet uniformitet më i zgjeruar në zbatimin e dispozitave të kualifikimit dhe vlerësimit të Konventës dhe Kodit STCW,

FTON:

.1 IMO të marrë masa për të rishikuar dhe përditësuar kurset ekzistuese model dhe për të zhvilluar kurse të reja model, të cilat ofrojnë udhëzim për zbatimin e dispozitave të kualifikimit dhe vlerësimit të Konventës dhe Kodit STCW,

.2 Qeveritë dhe organizatat ndërkombëtare të ofrojnë financim për, ose ndryshe të ndihmojnë, rishikimin, përditësimin e kurseve ekzistuese model dhe zhvillimin e kurseve të reja model.

Rezoluta 10

Promovimi i bashkëpunimit teknik

KONFERENCA MANILA 2010,

PASI MIRATOI amendamentet Manila të Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, 1978, dhe të Kodit për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, të ndryshuar (Konventa dhe Kodi STCW),

DUKE RISJELLË NË KUJTESË rezolutën e Asamblesë së IMO A.998 (25) mbi Nevojën për ngritjen e kapaciteteve për zhvillimin dhe zbatimin e instrumenteve të rinj dhe amendamenteve të instrumenteve ekzistuese,

DUKE NJOHUR rëndësinë e edukimit dhe kualifikimit të duhur për, dhe përvojën e fituar nga, të gjithë detarët,

DUKE NJOHUR MË TEJ se, në disa raste, mund të ketë lehtësira të kufizuara për ofrimin e programeve të specializuara të kualifikimit dhe fitimin e përvojës së kërkuar, veçanërisht në vendet në zhvillim,

DUKE BESUAR se promovimi i bashkëpunimit teknik do të ndihmojë vendet që nuk kanë ekspertizën e përshtatshme ose lehtësirat në ofrimin e kualifikimit të duhur dhe përvojë për të zbatuar Konventën dhe Kodin STCW,

1. NXIT FUQIMISHT Palët të ofrojnë, ose të marrin masa për të ofruar, në bashkëpunim me Organizatën Ndërkombëtare Detare (IMO), ndihmë për ato Shtete të cilat kanë vështirësi për të përmbushur kriteret e rishikuara të Konventës dhe Kodit STCW dhe që kërkojnë asistencë të tillë;

2. FTON IMO të intensifikojë përpjekjet e saj për t'u ofruar Shteteve asistencën që ato mund të kërkojnë dhe të marrë masat e duhura për atë qëllim brenda programit të bashkëpunimit teknik.

Rezoluta 11

Masat për të siguruar kompetencën e kapitenëve dhe oficerëve

të anijeve që operojnë në ujërat polare

KONFERENCA MANILA 2010,

PASI MIRATOI amendamentet Manila të Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, 1978, dhe të Kodit për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, të ndryshuar (Konventa dhe Kodi STCW),

DUKE VËNË RE se, si rezultat i rritjes së trafikut detar në ujërat polare, atje kanë ndodhur disa aksidente vitet e fundit,

DUKE VËNE RE MË TEJ largësinë, karakteristikat e pazakonshme hidrografike, oqeanografike, meteorologjike dhe glaciologjike të ujërave polare, deri në atë masë sa kërkimi dhe shpëtimi, kujdesi dhe evakuimi i personave dhe adresimi i pasojave të ndotjes përfshijnë probleme të konsiderueshme operacionale dhe logjistike,

DUKE NJOHUR se operimi i anijeve që lundrojnë në ujërat polare kërkon edukim, kualifikim dhe përvoje të posaçme dhe kualifikime të lidhura me to për kapitenët dhe oficerët në bordin e anijeve të tilla,

DUKE NJOHUR GJITHASHTU përpjekjet e bëra nga qeveritë për të trajnuar kapitenët dhe oficerët nëpërmjet kurseve të dedikuara për këtë kategori të veçantë lundrimi,

DUKE NJOHUR MË TEJ si Udhëzimet për anijet që operojnë në ujërat polare[*] dhe nevojën për kritere të detyrueshme kualifikimi kur të miratohet Kodi Polar në zhvillim nga Organizata Ndërkombëtare Detare,

REKOMANDON që qeveritë të miratojnë masa të favorshme për të siguruar që kapitenët dhe oficerët e anijeve që operojnë në ujërat polare të kenë kualifikimin dhe përvojën e duhur, që të jenë të aftë të:

.1 planifikojnë udhëtime në ujërat polare, duke marrë në konsideratë faktorët glaciologjikë, hidrografikë, oqeanografikë dhe metereologjikë;

.2 lundrojnë në mënyrë të sigurt në ujërat polare, veçanërisht në zona të kufizuara të mbuluara nga akulli në kushte të pafavorshme ere dhe dukshmërie (vizibiliteti); dhe

.3 mbikëqyrin dhe sigurojnë përputhshmëri me kriteret që rrjedhin nga marrëveshjet ndër – qeveritare dhe ato që lidhen me sigurinë e jetës në det dhe mbrojtjen e mjedisit detar.

Rezoluta 12

Tërheqja e personave për t'u bërë detarë, dhe mbajtja e detarëve në

profesionin e detarit

KONFERENCA MANILA 2010,

PASI MIRATOI amendamentet Manila të Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, 1978, dhe të Kodit për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, të ndryshuar (Konventa dhe Kodi STCW),

[*] I referohet rezolutës A.1024 (26) – Udhëzime për anijet që operojnë në ujërat polare, të miratuar nga Asambleja e Organizatës Ndërkombëtare Detare më 2 dhjetor 2009.

DUKE QENË TË VETËDIJSHËM se më shumë se 90% e tregtisë botërore kryhet nga deti dhe që industria e transportit operon në mënyrë të sigurt, të mbrojtur, dhe efikase dhe në një mënyrë të shëndoshë mjedisore,

DUKE NJOHUR shërbimin thelbësor që ofrojnë detarët në transport, një industri që kontribuon shumë në zhvillimin dhe prosperitetin global dhe të qëndrueshëm,

DUKE NJOHUR GJITHASHTU nevojën që anijet e sotme gjithnjë e më të sofistikuara t'u besohen detarëve të cilët janë kompetentë në të gjitha aspektet për t'i operuar ato në një mënyrë të sigurt, efikase dhe të shëndoshë nga ana mjedisore,

DUKE NJOHUR MË TEJ se çdo legjislacion diskriminues i miratuar dhe praktikat e dekretuara kanë potencialin për të shkurajuar të rinjtë për t'iu bashkuar profesionit dhe për të shkurajuar detarët që shërbejnë që të rrinë akoma në atë profesion,

DUKE VËNË RE me vlerësim fushatën "Shko në Det!" të nisur në nëntor 2008, nga Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës Ndërkombëtare Detare, në bashkëpunim me Organizatën Ndërkombëtare të Punës, BIMCO, Dhomën Ndërkombëtare të Anijeve, Federatën Ndërkombëtare të Anijeve, INTERCARGO, INTERTANKO dhe Federatën Ndërkombëtare të Punonjësve të Transportit,

DUKE VLERËSUAR përpjekjet e përgjithshme të industrisë së anijeve për të promovuar mes të rinjve një karrierë në det,

REKOMANDON që Administratat, shoqëritë e anijeve, pronarët e anijeve, menaxherët e anijeve dhe organizatat e detarëve dhe çdo entitet tjetër i interesuar të bëjnë maksimumin për të promovuar mes të rinjve një karrierë në det dhe për të mbajtur detarët ekzistues brenda industrisë duke:

.1 sjellë një perceptim më të favorshëm publik, në veçanti mes të rinjve, për industrinë detare;

.2 promovuar një vetëdije dhe njohuri më të madhe mes të rinjve për mundësitë që ofron një karrierë në det;

.3 përmirësuar cilësinë e jetës në det duke e sjellë atë më afër në linjë me alternativat për karrierë të disponueshme në breg dhe duke rritur lehtësirat e ofruara në bordin e anijeve, përfshirë aksesin në Internet;

.4 inkurajuar të gjithë oficerët që shërbejnë në anijet e tyre që të marrin pjesë aktive në kualifikimin dhe këshillimin e personelit të ri gjatë shërbimit të tyre në bordin e anijes;

.5 inkurajuar ofrimin e akomodimit të duhur në ndërtesa të reja për stazhierët që po kualifikohen; dhe

.6 marrë të gjitha masat e duhura për të rrënjosur krenarinë për profesionin e detarit dhe duke inkurajuar krijimin e një kulture të sigurt dhe vetëdije mjedisore mes të gjithë atyre që shërbejnë në anijet e tyre.

Rezoluta 13

Akomodimi i stazhierëve

KONFERENCA MANILA 2010

PASI MIRATOI amendamentet Manila të Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, 1978, dhe të Kodit për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, të ndryshuar (Konventa dhe Kodi STCW),

DUKE VËNË RE me shqetësim mungesën e raportuar dhe të parashikuar të oficerëve të kualifikuar për të plotësuar me staf dhe për të operuar në mënyrën e duhur anijet e angazhuara në tregti ndërkombëtare,

DUKE NJOHUR GJITHASHTU nevojën që anijet e sotme gjithnjë e më të sofistikuara t'u besohen detarëve të cilët janë kompetentë në të gjitha aspektet për t'i operuar ato në një mënyrë të sigurt, efikase dhe të shëndoshë nga ana mjedisore,

DUKE NJOHUR MË TEJ se mungesa e akomodimit të përshtatshëm për stazhierët në bordin e anijeve përbën një pengesë të rëndësishme për t'i kualifikuar ato si duhet dhe si rrjedhim për t'i mbajtur ato në det, dhe në këtë mënyrë duke i shtuar mungesës së sipërpërmendur,

NXIT pronarët e anijeve, menaxherët e anijeve dhe shoqëritë e anijeve të ofrojnë akomodim të përshtatshëm për stazhierët në bordin e anijeve të tyre si të atyre ekzistues dhe të stazhierëve të rinj.

Rezoluta 14

Promovimi i pjesëmarrjes së grave

në industrinë detare

KONFERENCA MANILA 2010,

PASI MIRATOI amendamentet Manila të Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, 1978, dhe të Kodit për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, të ndryshuar,

DUKE I KUSHTUAR VËMENDJE Planeve Afat – Gjata dhe Afat- Mesme për Integrimin e Grave në Sektorin Detar të zhvilluara nga Organizata Ndërkombëtare Detare,

DUKE I KUSHTUAR VËMENDJE GJITHASHTU rezolutës në lidhje me promovimin e mundësive për gratë detare të miratuar nga Konferenca Ndërkombëtare e Punës e Organizatës Ndërkombëtare të Punës më 22 shkurt 2006,

DUKE SHPREHUR MBËSHTETJE për synimet e kësaj të fundit për të promovuar kualifikimin e grave në sektorin detar,

DUKE E KONSIDERUAR SHUMË TË DËSHIRUESHME që si burrat dhe gratë të kenë mundësi të barabarta aksesi në kualifikimin detar dhe në punësimin në bordin e anijes,

1. FTON Qeveritë:

   .1 t'i kushtojnë vëmendje të veçantë sigurimit të aksesit të barabartë për burrat dhe gratë në të gjithë sektorët e industrisë detare; dhe

   .2 të theksojnë rolin e grave në profesionin e detarisë dhe të promovojnë pjesëmarrjen e tyre më të gjerë në kualifikimet detare dhe në të gjitha nivelet e industrisë detare;

2. FTON MË TEJ Qeveritë dhe industrinë:

.1 të përpiqen të marrin në konsideratë mënyra për të identifikuar dhe kapërcyer, në nivel ndërkombëtar, kufizimet ekzistuese, të tilla si mungesa e lehtësirave për gratë në bordin e anijeve që ofrojnë kualifikim, që gratë të marrin pjesë plotësisht dhe pa pengesë në aktivitetet detare me qëllim lehtësimin efikas për të arritur Synimet e Mileniumit për Zhvillim (MDG) 3 (Promovimi i barazisë gjinore dhe fuqizimi i grave);

.2 të mbështesin ofrimin e mundësive për kualifikim në vendin e punës që gratë të mund të fitojnë nivelet e duhura të përvojës praktike të kërkuar për të përmirësuar aftësitë profesionale detare.

Rezoluta 15

Amendimet e ardhshme të

Konventës dhe Kodit STCW

KONFERENCA MANILA 2010,

PASI MIRATOI amendamentet Manila të Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, 1978, dhe të Kodit për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, të ndryshuar,

DUKE VËNË RE se teknologjitë dhe metodologjitë kualifikuese në zhvillim të shpejtë kërkojnë një qasje konsekuente drejt rishikimit, amendimit dhe përditësimit të Konventës dhe Kodit STCW,

DUKE VËRË RE MË TEJ amendimet e herë pas hershme të Konventës dhe Kodit STCW mund të jenë problematike për Administratën Detare, pronarët e anijeve, institucionet kualifikuese dhe edukuese detare dhe/ose për detarët, dhe si rrjedhim duhet të shmangen,

1. REKOMANDON që amendimet e rëndësishme dhe të zgjeruara të Konventës dhe Kodit STCW duhet, sa të jetë e mundur, të zhvillohen dhe miratohen në bazë të një cikli pesë vjeçar;

2. REKOMANDON MË TEJ që të kryhet çdo dhjetë vjet një rishikim gjithëpërfshirës i Konventës dhe Kodit STCW për të adresuar papërputhshmëritë e identifikuara në të shkuarën, dhe për të siguruar që ato të përditësohen me teknologjitë e reja.

Rezoluta 16

Kontributi i Organizatës Ndërkombëtare të Punës

KONFERENCA MANILA 2010,

PASI MIRATOI amendamentet Manila të Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, 1978, dhe të Kodit për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, të ndryshuar,

DUKE NJOHUR rolin, kompetencën dhe ekspertizën e Organizatës Ndërkombëtare të Punës (ILO) në çështje që kanë lidhje me sigurinë dhe shëndetin në vendin e punës të detarë,

DUKE NJOHUR GJITHASHTU përfitimin e madh të arritjes së objektivit të Organizatës Ndërkombëtare Detare dhe të industrisë së anijeve nga Konventa e Punës Detare (2006) (MLC 2006), sapo të hyjë në fuqi dhe të zbatohet,

1. SHPREH vlerësimin e tij për kontributin e dhënë nga ILO gjatë zhvillimit të amendamenteve të sipërpërmendur të Konventës dhe Kodit STCW;

2. U REKOMANDON FUQIMISH Qeverive, të cilat nuk e kanë bërë këtë akoma, të ratifikojnë menjëherë MLC 2006 për të mundësuar hyrjen e saj të shpejtë në fuqi dhe, pas kësaj zbatimin e saj të gjerë dhe efikas.

Rezoluta 17

Roli i Universitetit Botëror Detar, IMO

Institutit Ndërkombëtar të Ligjit Detar dhe Akademisë Ndërkombëtare të Sigurisë,

Mbrojtjes dhe Mjedisit Detar (IMSSEA)

në promovimin e Standardeve të përmirësuar detare

KONFERENCA MANILA 2010,

PASI MIRATOI amendamentet Manila të Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, 1978, dhe të Kodit për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, të ndryshuar,

DUKE QENË E VETËDIJSHME për vështirësitë e vendeve, veçanërisht të vendeve në zhvillim, në arritjen e Standardeve të kualifikimit dhe vlerësimit të kërkuara nga Konventa dhe Kodit STCW,

DUKE NJOHUR kontributin e madh të të diplomuarve të Universitetit Botëror Detar (WMU) dhe të Institutit Ndërkombëtar të Ligjit Detar IMO (IMLI) dhe të Akademisë Ndërkombëtare të Sigurisë, Mbrojtjes dhe Mjedisit Detar (IMSSEA) për zbatimin global dhe uniform të Standardeve të përfshira në instrumentet e sigurisë detare ato të lidhur më parandalimin e ndotjes të miratuara nga Organizata Ndërkombëtare Detare (IMO), përfshirë Konventën dhe Kodin STCW,

DUKE NJOHUR GJITHASHTU nevojën për të ruajtur nivelin e kërkuar të kompetencës së personelit në fushën detare ndërkombëtare me qëllim arritjen e objektivave të Organizatës për transport detar të sigurt në një mënyrë të shëndoshë mjedisore në të gjithë botën,

DUKE NJOHUR MË TEJ dëshirueshmërinë e qasjeve të përbashkëta dhe të koordinuara në programet e edukimit dhe kualifikimit detar të organizatave dhe institucioneve akademike në përputhje me ato të WMU, IMLI dhe IMSSEA për zbatimin global të Standardeve të përmirësuara të Konventës dhe Kodit STCW,

DUKE VLERËSUAR kontributin bujar të entiteteve dhe donatorëve të ndryshëm (në veçanti të Qeverive të Kinës, Italisë, Maltës, Suedisë dhe Fondacionit Nippon të Japonisë), të cilët, përgjatë shumë viteve, kanë dhënë mbështetje financiare dhe bursa për kandidatë nga vendet në zhvillim të regjistruar në kurse në WMU, IMLI dhe IMSSEA,

1. NXIT IMO të vazhdojë promovimin e rolit të WMU, IMLI dhe IMSSEA në edukimin, kualifikimin dhe kërkimin detar në aspektin e zbatimit botëror të instrumenteve të IMO, përfshirë Standardet e përmirësuar të Konventës dhe Kodit STCW;

2. REKOMANDON FUQIMISHT që Qeveritë, organizata ndërkombëtare dhe industria e anijeve të ruajnë dhe zhvillojnë më tej mbështetjen e tyre për WMU, IMLI dhe IMSSEA për t'i mundësuar ato që të vazhdojnë të ofrojnë lektorë, administratorë dhe juristë shumë të kualifikuar detarë; dhe të vazhdojnë të ofrojnë edukim, kualifikim dhe kërkim shkencor detar në dobi të industrisë detare, veçanërisht për kandidatët nga vendet në zhvillim;

3. LËVDON stafin (si atë akademik dhe atë administrativ) e WMU, IMLI dhe IMSSEA për dedikimin dhe angazhimin ndaj detyrave të tilla dhe për kontributin e tyre për arritjen e objektivave të institucioneve.

Rezoluta 18

Viti i Detarit

KONFERENCA MANILA 2010,

PASI MIRATOI amendamentet Manila të Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, 1978, dhe të Kodit për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, të ndryshuar,

DUKE QENË E VETËDIJSHME për vendimin e Organizatës Ndërkombëtare Detare (IMO) për të quajtur vitin 2010 si "Viti i Detarit",

DUKE QENË NJËLLOJ E VETËDIJSHME për kontributin që japin detarët nga e gjithë bota për tregtinë detare botërore, ekonominë botërore dhe shoqërinë civile si e tërë,

DUKE NJOHUR PLOTËSISHT rrezikun e jashtëzakonshëm që mbajnë mbi vete detarët në kryerjen e detyrave të tyre të përditshme në një mjedis shpesh të pafavorshëm,

TË NDËRGJEGJSHËM për privimet e detarëve gjatë kalimit të periudhave të gjatë të jetës së tyre profesionale në det larg nga familjet dhe miqtë e tyre,

DUKE QENË E SHQETËSUAR për rastet e raportuara në të cilat detarët janë trajtuar në mënyrë të padrejtë kur anijet e tyre janë përfshirë në aksidente; janë braktisur në porte të huaja; u është refuzuar leja për të zbritur në tokë për arsye sigurie; dhe kanë qenë objekt rreziku serioz ndërsa anijet e tyre kanë qenë duke lundruar nëpër zona të mbushura me piratë dhe ndaj trajtimi potencialisht të dëmshëm ndërsa janë në duart e piratëve,

DUKË DËSHIRUAR për t'iu bashkuar festimeve të IMO dhe të komunitetit detar për të falenderuar si duhet detarët për kontributin e referuar më sipër,

1. SHPREH VLERËSIM TË THELLË ndaj IMO për vendimin e saj të duhur dhe në kohë për t'ia dedikuar vitin aktual Detarit;

2. SHPREH GJITHASHTU VLERËSIM DHE MIRËNJOHJE TË THELLË për detarët nga e gjithë bota për kontributin e tyre unik në tregtinë ndërkombëtare detare, ekonominë botërore dhe shoqërinë civile si e tërë;

3. SHPREH NJËLLOJ VLERËSIM TË THELLË për marinarët, operatorët VTS, organizatat e mirëqenies së detarëve dhe për të gjithë ata që kontribuojnë për të ndihmuar anijet dhe detarët që të hyjnë, qëndrojnë, ose të largohen nga portet dhe terminalet në breg dhe për të lundruar në ujëra të rrezikshme dhe me kujdesin e duhur për mjedisin detar;

4. NXIT Qeveritë, organizatat dhe shoqëritë e anijeve dhe të gjitha palët e tjera të interesuara të ndërmarrin veprimet e duhura për të njohur kontributin e detarëve siç nënvizohet më sipër, edhe duke punuar së bashku, nën kujdesin e IMO dhe të Organizatës Ndërkombëtare të Punës (ILO), për promovimin e detarisë si një zgjedhje karriere për të rinjtë dhe për të inkurajuar ato që janë në këtë profesion të vazhdojnë të shërbejnë në këtë industri;

5. GJITHASHTU NXIT Qeveritë, organizatat dhe shoqëritë e anijeve dhe të gjitha palët e interesuara, të punojnë së bashku nën kujdesin e IMO dhe ILO, për të ndërmarrë veprimet e duhura për të promovuar dhe zbatuar sa më gjerësisht të jetë e mundur:

.1 Udhëzimet e IMO/ILO për trajtimin e drejtë të detarëve në rastin e një aksidenti detar;

.2 Udhëzimet e IMO/ILO për sigurimin e sigurisë financiare në rast braktisje të detarëve; dhe

.3 Udhëzimet e IMO/ILO për përgjegjësitë e pronarëve të anijeve në lidhje me pretendimet kontraktuale për dëmtim personal, ose vdekje të detarëve;

6. NXIT MË TEJ Qeveritë dhe industrinë e anijeve të ndërmarrin veprimet e duhura për të zbatuar:

.1 Kodin e Sigurisë Ndërkombëtare të Anijeve dhe Objekteve Portuale (ISPS);

.2 Udhëzimet e miratuara dhe të dekretuara nga IMO për të parandaluar dhe ndaluar aktet e piratimit dhe vjedhjeve të anijeve; dhe

.3 Konventën Ndërkombëtare për Ndalimin e Akteve të Paligjshme Kundër Sigurisë së Lundrimit Detar, 1988 (1988 Konventa SUA), dhe Protokolli i Konventës Ndërkombëtare për Ndalimin e Akteve të Paligjshme Kundër Sigurisë së Platformave Fikse të Vendosura në Shelfin Kontinental, 1988 (Protokolli SUA 1988), e ndryshuar nga Protokolli 2005 i Konventës SUA 1988 dhe Protokolli 2005 i Protokollit SUA 1988,

në mënyrë që të mos i bëjë detarët objekt të ndonjë trajtim të padrejtë dhe shqetësimi të panevojshëm, ndërsa siguron që t'u jepet atyre mbrojtje maksimale;

7. GJITHASHTU NXIT Qeveritë të ratifikojnë, pranojnë, miratojnë dhe aderojnë në, dhe pastaj të zbatojnë në mënyrë efikase, Konventën e Punës Detare, 2006;

8. FTON IMO, ILO dhe organizatat e industrisë të intensifikojnë përpjekjet e tyre për të dorëzuar Plan Veprimin e Vitit të Detarit në interesin e plotë dhe më të mirë të detarëve.

Rezoluta 19

Dita e Detarit

KONFERENCA MANILA 2010,

PASI MIRATOI amendamentet Manila të Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, 1978, dhe të Kodit për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, të ndryshuar,

DUKE NJOHUR PLOTËSISHT kontributin unik që japin detarët nga e gjithë bota për tregtinë detare botërore, ekonominë botërore dhe shoqërinë civile si e tërë,

DUKE NJOHUR NË MËNYRË TË NJËJTË rrezikun e jashtëzakonshëm që mbajnë mbi vete detarët në kryerjen e detyrave të tyre të përditshme në një mjedis shpesh të pafavorshëm,

TË NDËRGJEGJSHËM për privimet e detarëve gjatë kalimit të periudhave të gjatë të jetës së tyre profesionale në det larg nga familjet dhe miqtë e tyre,

THELLËSISHT VLERËSUES që, në njohje të sa më sipër, Organizata Ndërkombëtare Detare e ka quajtur vitin 2010 si "Viti i Detarit", me qëllim që ajo dhe komuniteti detar si i tërë të falenderojnë detarët në njohje të sa më sipër,

DUKE DËSHIRUAR të sigurojnë shprehjen e vazhdueshme të vlerësimit dhe mirënjohjes së saj të thellë për çdo vit për detarët nga e gjithë bota për arsyet e shpjeguara më sipër,

DUKE NJOHUR që miratimi i amendamenteve të sipërpërmendura të Konventës dhe Kodit STCW për këtë, në 25 qershor 2010, e bën këtë një ditë shumë domethënëse për komunitetin detar dhe për ata që shërbejnë në bordin e anijeve,

1. VENDOS të emërtojë 25 qershorin e çdo viti në vijim si "**Dita e Detarit"**;

2. INKURAJON Qeveritë, organizatat dhe shoqëri të e anijeve, pronarët e anijeve dhe të gjitha palët e interesuara të promovojnë siç duhet Ditën e Detarit dhe të ndërmarrin veprime për ta festuar atë në mënyrë kuptimplotë;

3. FTON Sekretarin e Përgjithshëm të Organizatës Ndërkombëtare Detare ta sjellë këtë rezolutë në vëmendjen e Asamblesë së IMO për miratim dhe për çdo veprim tjetër që mund ta çmojë të nevojshëm për promovimin e Ditës në frymë dhe në përmbajtje.

KODI STCW

Kodi për Kualifikimin, Vleftësimin dhe Shërbimin për Detarët, i ndryshuar

përfshirë rezolutën 2 të Konferencës së Palëve 2010 të Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët, 1978

Përmbajtja

Faqe

Paradhënie 69

Shtesa 2 e Aktit të Përgjithshëm të Konferencës STCW 2010

Rezoluta 2 Amendamentet Manila të Kodit të Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit të Detarëve (STCW) 71

Pjesa A Standardet e detyrueshme në lidhje me dispozitat e Shtojcës së Konventës STCW

Hyrje..... 73

Kapitulli I Standardet në lidhje me dispozitat e përgjithshme 75

Kapitulli II Standardet në lidhje me kapitenin dhe departamentin e kuvertës 97

Kapitulli III Standardet në lidhje me departamentin e motorëve 141

Kapitulli IV Standardet në lidhje me operatorët e radio – ndërlidhjes 183

Kapitulli V Standardet në lidhje me kriteret e posaçme të kualifikimi për personelin e llojeve të caktuara të anijeve 185

Kapitulli VI Standardet në lidhje me emergjencat, sigurinë në vendin e punës, mbrojtjen, kujdesin shëndetësor dhe funksionet e mbijetesës 217

Kapitulli VII Standardet në lidhje me Çertifikimin alternative 247

Kapitulli VII Standardet në lidhje me shërbimin 251

Pjesa B Udhëzim i rekomanduar në lidhje me dispozitat e Konventës STCW dhe të Shtojcës së saj

Hyrje 269

Udhëzim në lidhje me dispozitat e neneve 270

Udhëzim në lidhje me dispozitat e Shtojcës së Konventës STCW 273

Kapitulli I Udhëzim në lidhje me dispozitat e përgjithshme 273

Kapitulli II Udhëzim në lidhje me kapitenin dhe departamentin e kuvertës 311

Kapitulli III Udhëzim në lidhje me departamentin e motorëve 317

Kapitulli IV Udhëzim në lidhje me radio komunikimin dhe operatorët e radio – ndërlidhjes 319

Kapitulli V Udhëzim në lidhje me kriteret e posaçme të kualifikimi për personelin e llojeve të caktuara të anijeve 329

Kapitulli VI Udhëzim në lidhje me emergjencat, sigurinë në vendin e punës, mbrojtjen, kujdesin shëndetësor dhe funksionet e mbijetesës 329

Kapitulli VII Udhëzim në lidhje me Çertifikimin alternativ 349

Kapitulli VII Udhëzim në lidhje me shërbimin 351

Tabelat

A-1/9 Standardet minimale të shikimi gjatë detyrës për detarët 91

A-II/1 Specifikimet për Standardet minimale të kompetencës së oficerëve përgjegjës për

Një shërbim navigacional në anije tonazhi prej 500 tonë bruto e më shumë 99

Funksioni: Lundrimi në nivel operacional 99

Funksioni: Administrimi i ngarkesës dhe kapaciteti ngarkimit në nivel operacional.... 107

Funksioni: Kontrolli i operimit të anijes dhe kujdesi për personat

në bord në nivel operacional 108

A-II/2 Specifikimet për Standardet minimale të kompetencës së kapitenëve dhe zëvendës kapitenëve anije tonazhi prej 500 tonë bruto e më shumë 112

Funksioni: Lundrimi në nivel menaxherial..... 112

Funksioni: Administrimi i ngarkesës dhe kapaciteti ngarkimit në nivel drejtues.. 118

Funksioni: Kontrolli i operimit të anijes dhe kujdesi për personat

në bord në nivel menaxherial..... 120

A-II/3 Specifikimet për Standardet minimale të kompetencës së oficerëve përgjegjës për një shërbim navigacional dhe për kapitenët në anije tonazhi prej 500 tonë bruto e më shumë të angazhuar në udhëtime afër - brigjeve..... 125

Funksioni: Lundrimi në nivel operacional 125

Funksioni: Administrimi i ngarkesës dhe kapaciteti ngarkimit në nivel operacional.. 129

Funksioni: Kontrolli i operimit të anijes dhe kujdesi për personat

në bord në nivel operacional 130

A-II/4 Specifikimet për Standardet minimale të kompetencës për gradat që janë pjesë

e shërbimit navigacional..... 133

Funksioni: Lundrimi në nivel ndihmësi..... 133

A-II/5 Specifikimet e Standardeve minimale të kompetencës së gradave si detarë të aftë kuverte..... 135

Funksioni: Lundrimi në nivel ndihmësi 135

Funksioni: Administrimi i ngarkesës dhe kapaciteti ngarkimit në nivel ndihmësi. 136

Funksioni: Kontrolli i operimit të anijes dhe kujdesi për personat

në bord në nivel ndihmësi..... 137

Funksioni: Mirëmbajtja dhe riparimi në nivel ndihmësi 139

A-III/1 Specifikimet e Standardeve minimale të kompetencës së oficerëve përgjegjës për një shërbim inxhinierik në një dhomë motorësh me drejtim manual ose në detyra të caktuara inxhinierike në një dhomë motorësh më drejtim periodik automatik 143

Funksioni: Inxhinieri marine në nivel operacional 143

Funksioni: Inxhinieri elektrike, elektronike dhe kontrolli në nivel operacional 146

Funksioni: Mirëmbajtja dhe riparimi në nivel operacional 148

Funksioni: Kontrolli dhe operimi i anijeve dhe kujdesi për personat

në bordin në nivel operacional..... 149

A-III/2 Specifikimet e Standardeve minimale të kompetencës së oficerëve kryeinxhinier dhe oficerëve zëvendës kryeinxhinier në anije të vëna në lëvizje nga makineri kryesore shtytëse me fuqi shtytëse prej 3,000 kW ose me shumë 153

Funksioni: Inxhinieri marine në nivel menaxherial..... 153

Funksioni: Inxhinieri elektrike, elektronike dhe kontrolli në nivel menaxherial 156

Funksioni: Mirëmbajtja dhe riparimi në nivel menaxherial 157

Funksioni: Kontrolli dhe operimi i anijeve dhe kujdesi për personat

në bordin në nivel menaxherial..... 158

A-III/4 Specifikimet e Standardeve minimale të kompetencës për gradat që janë pjesë

e një shërbimi inxhinierik..... 163

Funksioni: Inxhinieri marine në nivel ndihmësi..... 163

A-III/5 Specifikimet e Standardeve minimale të kompetencës për gradat si detarë të aftë
në një dhomë motorësh me drejtim manual ose të caktuar për të kryer detyra
në një dhomë motorësh më drejtim periodik automatik 165

Funksioni: Inxhinieri marine në nivel ndihmësi 165

Funksioni: Inxhinieri elektrike, elektronike dhe kontrolli në nivel ndihmësi..... 166

Funksioni: Mirëmbajtja dhe riparimi në nivel ndihmësi..... 167

Funksioni: Kontrolli dhe operimi i anijeve dhe kujdesi për personat

në bordin në nivel ndihmësi..... 168

A-III/6 Specifikimet e Standardeve minimale të kompetencës për oficerët elektro teknikë..... 170

Funksioni: Inxhinieri elektrike, elektronike dhe kontrolli në nivel operacional..... 170

Funksioni: Mirëmbajtja dhe riparimi në nivel operacional 173

Funksioni: Kontrolli dhe operimi i anijeve dhe kujdesi për personat

në bordin në nivel operacional..... 176

A-III/7 Specifikimet e Standardeve minimale të kompetencës për gradat elektro teknike..... 179

Funksioni: Inxhinieri elektrike, elektronike dhe kontrolli në nivel ndihmësi..... 179

Funksioni: Mirëmbajtja dhe riparimi në nivel ndihmësi.... 181

Funksioni: Kontrolli dhe operimi i anijeve dhe kujdesi për personat

në bordin në nivel ndihmësi..... 182

A-IV/2 Specifikimet e Standardit minimal të kompetencës për operatorët
radio –ndërlidhës GMDSS..... 184

Funksioni: Radio komunikimet në nivel operacional 184

A-V/1-1-1 Specifikimet e Standardit minimal të kompetencës në kualifikim baze për

	operimet e ngarkesës në anije naftëmbajtëse dhe ato çisternë për lëndë kimike..	186
A-V/1-1-2	Specifikimet e Standardit minimal të kompetencës në kualifikim të avancuar për operimet e ngarkesës në anije naftëmbajtëse	190
A-V/1-1-3	Specifikimet e Standardit minimal të kompetencës në kualifikim të avancuar për operimet e ngarkesës në anije çisternë për lëndë kimike.....	194
A-V/1-2-1	Specifikimet e Standardit minimal të kompetencës në kualifikim baze për operimet e ngarkesës në anije çisternë për gaz të lëngët.....	199
A-V/1-2-2	Specifikimet e Standardit minimal të kompetencës në kualifikim të avancuar për operimet e ngarkesës në anije në anije çisternë për gaz të lëngët.....	203
A-V/2	Specifikimet e Standardit minimal të kompetencës në menaxhimin e krizë dhe sjelljes njërëzore.....	212
A-VI/1-1	Specifikimet e Standardit minimal të kompetencës në teknikat e mbijetesës së përsonit.....	219
A-VI/1-2	Specifikimet e Standardit minimal të kompetencës në parandalimin e zjarrit dhe shuarjen e zjarrit	220
A-VI/1-3	Specifikimi i Standardit minimal të kompetencës në ndihmën e parë elementare..	222
A-VI/1-4	Specifikimi i Standardit minimal të kompetencës në sigurinë personale dhe përgjegjësinë sociale.....	223
A-VI/2-1	Specifikimi i i Standardit minimal të kompetencës në barkat e mbijetesës dhe barkat e shpëtimit tjetër përveç barkave të shpejta të shpëtimit.....	227
A-VI/2-2	Specifikimi i Standardit minimal të kompetencës në barkat e shpejta të shpëtimit.	229
A-VI/3	Specifikimi i Standardit minimal të kompetencës në shuarje zjarri të avancuar.	232
A-VI/4-1	Specifikimet e Standardit minimal të kompetencës në ndihmën e parë mjekësore..	234
A-VI/4-2	Specifikimi i Standardit minimal të kompetencës në kujdesin shëndetësor	235
A-VI/5	Specifikimi i Standardit minimal të kompetencës për oficerët e sigurisë në anije.	238

A-VI/6-1 Specifikimi i Standardit minimal të kompetencës në ndërgjegjësimin e sigurisë.. 243

A-VI/6-2 Specifikimi i Standardit minimal të kompetencës për detarët me detyra të caktuara sigurie 244

B-1/-2 Lista e Çertifikatave ose dëshmive dokumentare të kërkuara sipas Konventës STCW..... 281

B-I/9 Vlerësimi i nivelit minimal të hyrjes dhe të aftësive fizike në detyrë për detarët.. 290

Parathënie

Kodi i Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit të Detarëve (STCW) u miratua më 7 korrik 1995 nga një Konferencë Palësh të Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët. Është ndryshuar në vitin 1997, 1998, 2000, 2003, 2004, 2005, dhe 2006.

Në vitin 2010, një Konferencë Palësh e Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët u mbajt në Manila, Filipine (Konferenca STCW 2010). Rezoluta 2 e Konferencës STCW 2010 dhe amendamentet 2010 të shtuara, të cilat zëvendësojnë plotësisht Kodin STCW dhe amendamentet e tij, përmbajnë shtesën 2 të Aktit Përfundimtar të Konferencës.

Kodi STCW, i cili i referohet direkt neneve dhe rregulloreve të, dhe duhet të lexohet në ndërthurje me, Konventën STCW, përmban, në:

- **Pjesën A,** dispozitat e detyrueshme të cilave iu referohet specifikisht në Shtojcën e Konventës STCW dhe që paraqesin me detaje Standardet minimale të kërkuara që të mbahen nga Palët me qëllim që t'u jepen efekt të plotë dhe tërësor dispozitave të Konventës STCW; dhe, në

- **Pjesën B,** udhëzim të rekomanduar për të ndihmuar Palët në Konventës STCW dhe palët e interesuara për të zbatuar ose përdorur masat e tyre për t'i dhënë efekt të plotë dhe tërësor në një mënyrë uniform Konventës STCW.

Kjo pjesë e botimit përmban tekst të:

- pjesa A e Kodit, e ndryshuar

- pjesa B e Kodit, e ndryshuar.

Shënimet në fund të faqes (fusnotat) të tekstit të Kodit STCW, që janë shtuar nga Sekretariati i IMO, nuk janë pjesë e atij Kodi dhe janë futur për lehtësi reference. Sekretariatit të IMO –s i është kërkuar

të përditësojë këto shënime në fund të faqeve si dhe kur shihet e nevojshme. Në të gjitha rastet, lexuesi duhet të përdorë botimet më të fundit të teksteve të referuara, duke pasur parasysh që tekste të tilla mund të jenë rishikuar ose zëvendësuar nga material i përditësuar që nga botimi i Kodit.

Shtesa 2 e

Aktit Përfundimtar të Konferencës STCW 2010

Rezoluta 2

Amendamentet Manila të Kodit të Kualifikimit,

Vleftësimit dhe Shërbimit të Detarëve (STCW)

KONFERENCA MANILA 2010,

PASI KA MIRATUAR rezolutën 1 për Miratimin e amendamenteve Manila në shtojcën e Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët (STCW), 1978,

DUKE NJOHUR rëndësinë e vendosjes së Standardeve të detajuara të detyrueshme të kompetencës dhe dispozitave të tjera të detyrueshme të nevojshme për të siguruar që të gjithë detarët të jenë të edukuar dhe kualifikuar si duhet, me përvojën, aftësinë dhe kompetencën e duhur për të kryer detyrat e tyre në një mënyrë të tillë që merr masa për sigurinë e jetës, pronës dhe sigurisë në det dhe mbrojtjen e mjedisit detar,

DUKE NJOHUR GJITHASHTU nevojën për të lejuar amendimet në kohën e duhur të Standardeve dhe dispozitave të tilla të detyrueshme me qëllim që t'i përgjigjen në mënyrë efikase ndryshimeve në teknologjinë, operacionet, praktikat dhe procedurat e përdorura në bordin e anijeve,

DUKE RIKUJTUAR që një përqindje e madhe e viktimave detare dhe incidenteve të ndotjes janë shkaktuar nga gabimi njerëzor,

DUKE VLERËSUAR se një mënyrë efikase për të ulur rreziqet e lidhura me gabimin njerëzor në operimin e anijeve detare është të sigurohet që të ruhen standardet më të larta praktike të kualifikimit, vleftësimit dhe kompetencës në lidhje me detarët të cilët janë apo do të punësohen në anije të tilla,

DUKE DËSHIRUAR të arrihen dhe ruhen Standarde më të larta praktike për sigurinë e jetës, pronës dhe sigurisë në det dhe në port dhe për mbrojtjen e mjedisit,

DUKE I KONSIDERUAR amendamentet e Kodit për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët (STCW) , të përfshirë në pjesën A – Standardet e detyrueshme në lidhje me dispozitat e shtojcës së Konventës STCW 1978, të ndryshuar, dhe pjesën B – Udhëzime të rekomanduara në lidhje me dispozitat e Konventës STCW 1978, të ndryshuar, të propozuar dhe të qarkulluar tek të gjithë Anëtaret e Organizatës dhe te të gjitha Palët e Konventës,

DUKE VËNË RE se rregullorja I/1, paragrafi 2, i shtojcës së Konventës STCW 1978 parashikon që amendamentet e pjesës A të Kodit STCW të miratohen, të hyjnë në fuqi dhe të marrin efekt në përputhje me dispozitat e nenit XII të Konventës në lidhje me procedurën e amendimit të zbatueshme për shtojcën,

DUKE I KONSIDERUAR amendamentet e Kodit STCW të propozuara dhe të qarkulluara tek Anëtarët e Organizatës dhe tek të gjitha Palët në Konventë,

1. ADOPTON amendamentet e Kodit të Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit për Detarët (STCW), të parashikuar në shtojcën e rezolutën aktuale;

2. VENDOS, në përputhje me nenin XII (1)(a)(vii) të Konventës, që amendamentet e pjesës A të Kodit STCW gjykohen të pranuara më 1 korrik 2011, me përjashtim nëse, para asaj date, më shumë se një e treta e Palëve apo e Palëve flota tregtare e kombinuar e të cilave përbën jo më pak se 50% e tonazhit bruto të anijeve të transportit tregtar botërore prej 100 tonësh bruto të regjistruar apo më shumë kanë njoftuar Sekretarin e Përgjithshëm se ata kanë kundërshtime ndaj amendamenteve;

3. FTON Palët të vërejnë se, në përputhje me nenin XII(1)(a)(ix) të Konventës, amendamentet e pjesës A të Kodit STCW shtojcë këtu hyjnë në fuqi më 1 janar 2012 pasi çmohen të jenë pranuar në përputhje me paragrafin 2 më sipër;

4. REKOMANDON që udhëzimi i paraqitur në pjesën B të Kodit STCW, të ndryshuar, duhet të merret në konsideratë nga të gjitha Palët e Konventës STCW 1978 që nga data e hyrjes në fuqi të amendamenteve të pjesës A të Kodit STCW;

5. I KËRKON Komitetit të Sigurisë Detare ta mbajë në rishikim dhe të amendojë Kodin STCW sipas nevojës;

6. GJITHASHTU I KËRKON Sekretarit të Përgjithshëm të Organizatës të transmetojë kopje të rezolutës aktuale dhe të tekstit të amendamenteve te Kodit STCW që ndodhet në shtojcë tek të gjitha Palët e Konventës;

7. I KËRKON MË TEJ Sekretarit të Përgjithshëm t'u transmetojë kopje të kësaj rezolute dhe të shtojcës së saj të gjithë Anëtarëve të Organizatës të cilët nuk janë Palë të Konventës.

Shtojca

Amendamentet Manila të Kodit të Kualifikimit, Vleftësimit

dhe Shërbimit të Detarëve (STCW)

Pjesa A

Standarde e detyrueshme në lidhje me dispozitat

e shtojcës së Konventës STCW

Hyrje

1 Kjo pjese e Kodit STCW përmban dispozita të detyrueshme të cilave iu referohet specifikisht në shtojcën e Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Kualifikimit, Vleftësimit dhe Shërbimit të Detarëve, 1978, e ndryshuar, këtu e më poshtë e quajtur Konventa STCW. Këto dispozita paraqesin me detaje Standardet minimale të kërkuara që të respektohen nga Palët me qëllim që t'i jepet efekt i plotë dhe tërësor Konventës.

2 Gjithashtu kjo pjesë përmban Standardet e kompetencës së kërkuar për t'u demonstruar nga kandidatët për lëshimin dhe rivlerësimin e Çertifikatave të kompetencës sipas dispozitave të Konventës STCW. Për të sqaruar lidhjen midis dispozitave të Çertifikimit alternative të kapitullit VII dhe dispozitave të Çertifikimit të kapitujve II, III dhe IV, aftësitë e specifikuara në Standardet e kompetencës janë grupuar, sipas nevojës, në shtatë funksionet e mëposhtme:

.1 Lundrimi

.2 Ngarkim shkarkimi dhe administrimi (stivimi) i ngarkesës

.3 Kontrolli i operimeve të anijes dhe kujdesi për personat në bord

.4 Inxhinieria detare

.5 Inxhinieria elektrike, elektronike dhe e kontrollit

.6 Mirëmbajtja dhe riparimi

.7 Radio komunikimet

në nivelet e mëposhtme të përgjegjësisë:

.1 niveli drejtues

.2 niveli operacional

.3 niveli ndihmës

Funksionet dhe nivelet e përgjegjësisë identifikohen me anë të nëntitujve në tabelat e Standardeve të kompetencës të dhënë në kapitujt II, III dhe IV të kësaj pjese. Fusha e veprimit e funksioneve në nivel përgjegjësie të shprehur në një nëntitull përcaktohet nga aftësitë e renditura nën të në kolonën 1 të tabelës. Kuptimi i "funksion" dhe "nivel përgjegjësie" përcaktohet në terma të përgjithshëm në seksionin A-1/1 më poshtë.

3 Numërtimi që i është dhënë seksioneve të kësaj pjese korrespondon me numërimin që i është dhënë rregulloreve që ndodhen në shtojcën e Konventës STCW. Teksti i seksioneve mund të ndahet në pjesë dhe paragrafë me numra të caktuar, por ai numërim është unik vetëm për atë tekst.

Kapitulli I

Standardet në lidhje me dispozitat e përgjithshme

Seksioni A-I/1

Përkufizimet dhe sqarimet

1 Përkufizimet dhe sqarimet që përmban neni II dhe rregullorja I/1 zbatohen njëlloj me termat e përdorur në pjesët A dhe B të këtij Kodi. Për më tepët, përkufizimet shtesë të mëposhtme zbatohen vetëm për këtë Kod:

.1 *Standard kompetence* do të thotë niveli i aftësisë që duhet arritur për kryerjen e duhur të funksioneve në bordin e anijeve në përputhje me kriteret e pranuara ndërkombëtarisht siç parashikohet këtu dhe përfshirja e Standardeve të përshkruara ose niveleve të njohurive, kuptimit dhe aftësive të treguara;

.2 *Nivel menaxhimi* do të thotë niveli i përgjegjësisë i lidhur me:

.2.1 shërbimin si kapiten, zëvendës kapiten, oficer kryeinxhinier ose oficer zëvendës kryeinxhinier (oficer i dytë) në bordin e një anijeje detare, dhe

.2.2 bërjen të mundur që të gjitha funksionet brenda zonave të caktuara të përgjegjësisë të kryhet si duhet;

.3 *Nivel operacional* do të thotë niveli i përgjegjësisë i lidhur me:

.3.1 shërbimin si oficer përgjegjës për një shërbim navigacional ose inxhinierik ose si oficer i caktuar në detyrë për hapësira makinerie të drejtuara periodikisht në mënyrë automatike ose si operator radioje në bordin e anijes detare, dhe

.3.2 ruajtjen e kontrollit direkt për kryerjen e të gjitha funksioneve brenda fushës së caktuar të përgjegjësisë në përputhje me procedurat e duhura dhe nën drejtimin e një individi që shërben në nivel menaxhimi/drejtimi për atë fushë përgjegjësie;

.4 *Nivel ndihmës* do të thotë niveli i përgjegjësisë së lidhur me kryerjen e detyrave, përgjegjësive të caktuara në bordin e anijeve detare nën drejtimin e një individi që shërben në nivel operacional ose menaxhimi;

.5 *Kriteret e vlerësimit* janë shënimet që ndodhen në kolonën 4 të tabelës "Specifikimi i Standardit Minimal të Kompetencës" në pjesën A dhe japin mjetet për një vlerësues për të gjykuar nëse një kandidat mundet ose jo të kryejë detyrat, dhe përgjegjësitë në fjalë; dhe

.6 *Vlerësim i pavarur* do të thotë një vlerësim i kryer nga persona të kualifikuar si duhet, të pavarur, ose të jashtëm nga njësia apo aktiviteti që po vlerësohet, për të verifikuar nëse procedurat administrative dhe operacionale në të gjitha nivelet janë menaxhuar, organizuar, ndërmarrë dhe monitoruar së brendshmi me qëllim që të sigurohet se janë në lartësisë e qëllimit dhe të sigurohet arritja e objektivave të shpallura.

Seksioni A-I/2

Çertifikatat dhe miratimet

1 Aty ku, siç parashikohet në rregulloren I/2, paragrafi 6, miratimi i kërkuar nga neni VI i Konventës ndërfutet në formulimin për vetë Çertifikatën, Çertifikata lëshohet në formatin e treguar këtu më poshtë, me kusht që fjalët "ose deri në datën e mbarimit të afatit të çdo shtyrje të vlefshmërisë së kësaj Çertifikate si mund të tregohet në anën e pasme të saj" që ndodhen në faqen e parë të formatit dhe dispozitave për mbajtjen e të dhënave të shtyrjes së vlefshmërisë që paraqiten në anën e pasme të formatit të hiqen kur kërkohet që Çertifikata të zëvendësohet pasi i mbaron afati.

(Vula Zyrtare)

(VENDI)

ÇERTIFIKATË E LËSHUAR SIPAS DISPOZITAVE TË

KONVENTËS NDËRKOMBËTARE PËR STANDARDET E KUALIFIKIMIT,

VLEFTËSIMIT DHE SHËRBIMIT PËR DETARËT, 1978,

E NDRYSHUAR

Qeveria e .....vërteton që..... është konstatuar i kualifikuar si duhet në përputhje me dispozitat e rregullores .....të Konventës së mësipërme, e ndryshuar, dhe është konstatuar kompetent për kryerjen e funksioneve të mëposhtme, në nivelet e specifikuara, objekt i çdo kufizimi të shënuar deri ..... ose deri në datën e mbarimit të afatit të çdo shtyrje të vlefshmërisë së kësaj Çertifikate siç mund të tregohet në pjesën e pasme të saj:

FUNKSIONI	NIVELI	KUFIZIMET E ZBATUESHME (NËSE KA)

Mbajtësi i ligjshëm i kësaj Çertifikatë mund të shërbejë në kapacitetin ose kapacitetet e mëposhtme të specifikuara në kriteret e zbatueshme të personelit të sigurt të Administratës:

KAPACITETI	KUFIZIMET E ZBATUESHME (NËSE KA)

Çertifikatë Nr ..... e lëshuar më .....

(Vula Zyrtare)

.....

Nënshkrimi i oficerit të autorizuar përkatës

.....

Emri i oficerit të autorizuar përkatës

Origjinalja e kësaj Çertifikate duhet të mbahet në dispozicion në përputhje me rregulloren I/2, paragrafi 11, i Konventës gjatë kohës që mbajtësi po shërben në një anije.

Data e lindjes e mbajtësit të Çertifikatës .....

Nënshkrimi i mbajtësit të Çertifikatës .....

Fotografia e mbajtësit të Çertifikatës

Vlefshmëria e kësaj Çertifikate me anë të kësaj shtyhet deri me .....

(Vula Zyrtare) .....

Nënshkrimi i oficerit përkatës të autorizuar

Data e rivlerësimit ....

Emri i oficerit përkatës të autorizuar

Vlefshmëria e kësaj Çertifikate me anë të kësaj shtyhet deri me .....

(Vula Zyrtare) .....

Nënshkrimi i oficerit përkatës të

autorizuar

Data e rivlerësimit ....

Emri i oficerit përkatës të autorizuar

2 Përveç siç parashikohet në paragrafin 1, formulari i përdorur për të vërtetuar lëshimin e një Çertifikate është ai i paraqitur këtu më poshtë, me kusht që fjalët "ose deri në datën e mbarimit të afatit të çdo shtyrje të vlefshmërisë së këtij miratimi siç mund të tregohet në anën e pasme të tij" që ndodhen në faqen e parë të formatit dhe dispozitave për mbajtjen e të dhënave të shtyrjes së vlefshmërisë që paraqiten në anën e pasme të formatit të hiqen kur kërkohet që miratimi të zëvendësohet pasi i mbaron afati. Udhëzimi për plotësimin e formularit ndodhet në seksionin B-I/2 të këtij Kodi.

(Vula Zyrtare)

(VENDI)

MIRATIM QË VËRTETON LËSHIMIN E NJË ÇERTIFIKATE SIPAS DISPOZITAVE TË KONVENTËS NDËRKOMBËTARE PËR STANDARDET E KUALIFIKIMIT,

VLEFTËSIMIT DHE SHËRBIMIT PËR DETARËT, 1978, E NDRYSHUAR

Qeveria e .....vërteton që Çertifikata Nr ..... i është lëshuar ..... i cili është konstatuar i kualifikuar si duhet në përputhje me dispozitat e rregullores ..... të Konventës së mësipërme, të ndryshuar, dhe është konstatuar kompetent për kryerjen e funksioneve të mëposhtme, në nivelet e specifikuara, objekt i çdo kufizimi të shënuar deri ..... ose deri në datën e mbarimit të afatit të çdo shtyrje të vlefshmërisë së këtij miratimi siç mund të tregohet në pjesën e pasme të tij:

FUNKSIONI	NIVELI	KUFIZIMET E ZBATUESHME (NËSE KA)

Mbajtësi i ligjshëm i këtij miratimi mund të shërbejë në kapacitetin ose kapacitetet e mëposhtme të specifikuara në kriteret e zbatueshme të personelit të sigurt të Administratës:

KAPACITETI	KUFIZIMET E ZBATUESHME (NËSE KA)

Miratim Nr ..... e lëshuar më .....

(Vula Zyrtare)

.....

Nënshkrimi i oficerit të autorizuar përkatës

.....

.....

Emri i oficerit të autorizuar përkatës

Origjinalja e këtij miratimi duhet të mbahet në dispozicion në përputhje me rregulloren I/2, paragrafi 11, i Konventës gjatë kohës që mbajtësi po shërben në një anije.

Data e lindjes e mbajtësit të Çertifikatës

.....

Nënshkrimi i mbajtësit të Çertifikatës

.....

Fotografia e mbajtësit të Çertifikatës

Vlefshmëria e këtij miratimi me anë të kësaj shtyhet deri me .....

(Vula Zyrtare) .....

Nënshkrimi i oficerit përkatës të autorizuar

Data e rivlerësimit ....

Emri i oficerit përkatës të autorizuar

Vlefshmëria e këtij miratimi me anë të kësaj shtyhet deri me	.....
(Vula Zyrtare)	.....
	Nënshkrimi i oficerit përkatës të autorizuar
Data e rivlerësimit	.....
	Emri i oficerit përkatës të autorizuar

3 Formulari i përdorur për të vërtetuar lëshimin e një Çertifikate është ai i paraqitur këtu më poshtë, me përjashtim që fjalët "ose deri në datën e mbarimit të afatit të çdo shtyrje të vlefshmërisë së këtij miratimi siç mund të tregohet në anën e pasme të tij" që ndodhen në faqen e parë të formatit dhe dispozitave për mbajtjen e të dhënave të shtyrjes së vlefshmërisë që paraqitet në anën e pasme të formatit të hiqen kur kërkohet që miratimi të zëvendësohet pasi i mbaron afati. Udhëzimi për plotësimin e formularit ndodhet në seksionin B-I/2 të këtij Kodi.

(Vula Zyrtare)

(VENDI)

MIRATIM QË VËRTETON NJOHJEN E NJË ÇERTIFIKATE SIPAS DISPOZITAVE TË KONVENTËS NDËRKOMBËTARE PËR STANDARDET E KUALIFIKIMIT,

VLEFTËSIMIT DHE SHËRBIMIT PËR DETARËT, 1978, E NDRYSHUAR

Qeveria e ....vërteton që Çertifikata Nr ..... e lëshuar për ..... nga dhe në emër të Qeverisë së .....është njohur siç duhet në përputhje me dispozitat e rregullores I/10 të Konventës së mësipërme, e ndryshuar, dhe mbajtësi i saj i ligjshëm autorizohet të kryejë funksioneve të mëposhtme, në nivelet e specifikuara, objekt i çdo kufizimi të shënuar deri ..... ose deri në datën e mbarimit të afatit të çdo shtyrje të vlefshmërisë së këtij miratimi siç mund të tregohet në pjesën e pasme të saj:

FUNKSIONI	NIVELI	KUFIZIMET E ZBATUESHME (NËSE KA)

Mbajtësi i ligjshëm i këtij miratimi mund të shërbejë në kapacitetin ose kapacitetet e mëposhtme të specifikuara në kriteret e zbatueshme të personelit të sigurt të Administratës:

KAPACITETI	KUFIZIMET E ZBATUESHME (NËSE KA)

Miratim Nr ..... lëshuar më .....

(Vula Zyrtare)

.....

Nënshkrimi i oficerit të autorizuar përkatës

.....

Emri i oficerit të autorizuar përkatës

Kopja origjinalja e këtij miratimi duhet të mbahet në dispozicion në përputhje me rregulloren I/2, paragrafi 11, i Konventës gjatë kohës që mbajtësi po shërben në një anije.

Data e lindjes e mbajtësit të Çertifikatës
.....

Nënshkrimi i mbajtësit të Çertifikatës .....

Fotografia e mbajtësit të Çertifikatës

Vlefshmëria e këtij miratimi me anë të kësaj shtyhet deri me .....

(Vula Zyrtare) .....

Nënshkrimi i oficerit përkatës të autorizuar

Data e rivlerësimit ....

Emri i oficerit përkatës të autorizuar

Vlefshmëria e këtij miratimi me anë të kësaj shtyhet deri me	.....
(Vula Zyrtare)	.....
	Nënshkrimi i oficerit përkatës të autorizuar
Data e rivlerësimit	.....
	Emri i oficerit përkatës të autorizuar

4 Kur përdoren formate të cilat mund të jenë të ndryshme nga ato të përshkruara në këtë seksion, në përputhje me rregulloren I/2, paragrafi 10, Palët sigurojnë që në të gjitha rastet:

.1 i gjithë informacioni në lidhje me identitetin dhe përshkimin personal të mbajtësit, përshirë emrin, datën e lindjes, fotografinë dhe nënshkrimin, së bashku me datën në të cilën është lëshuar dokumenti, paraqitet në të njëjtën anë të dokumenteve; dhe

.2 i gjithë informacioni në lidhje me kapacitetin apo kapacitetet në të cilat është i lejuar të shërbejë mbajtësi i dokumentit, në përputhje me kriteret e zbatueshme të Administratës për personelin e sigurt, si dhe çdo kufizim, duhet të paraqiten dukshëm dhe të jenë lehtësisht të identifikueshme.

Lëshimi dhe regjistrimi i Çertifikatave

Miratimi i shërbimit detar

5 Kur miratojnë shërbimin detar të kërkuar nga Konventa, Palët duhet të sigurojnë që shërbimi në fjalë të jetë i lidhur me kualifikimin për të cilin po aplikohet, duke pasur parasysh, përveç njohjes me shërbimin në anijet detare, se qëllimi i një shërbimi të tillë është të lejojë detarin të mësohet dhe të praktikojë, nën mbikëqyrjen e duhur, ato praktika, procedura dhe rutina të sigurta dhe të përshtatshme që janë të lidhura me kualifikimin për të cilin po zbatohet.

Miratimi i kurseve të kualifikimit

6 Kur miratojnë kurset e kualifikimit, Palët duhet të kenë parasysh se Kurset Model të IMO mund të ndihmojnë në përgatitjen e kurseve dhe programeve të tilla dhe sigurojnë që objektivat e detajuara të të nxënit të rekomanduara aty të mbulohen në mënyrë të përshtatshme.

Aksesi elektronik në regjistra

7 Gjatë mirëmbajtjes së regjistrave elektronikë në përputhje me paragrafin 15 të rregullores I/2, duhet të krijohen dispozita për të lejuar akses elektronik të kontrolluar në një regjistër apo regjistra të tillë për të lejuar Palët dhe shoqëritë të konfirmojë:

.1 emrin e detarit të cilit po i lëshohet Çertifikata, miratimi apo ndonjë kualifikim tjetër, numrin përkatës, datën e lëshimit dhe datën e mbarimit të afatit;

.2 kapaciteti në të cilin mund të shërbejë mbajtësi i dokumentit dhe çdo kufizim i tij; dhe

.3 funksionet që mund të kryeje mbajtësi i dokumentit, nivelet e autorizuara dhe çdo kufizim përkatës.

Përgatitja e një baze të dhënash për regjistrimin e Çertifikatave

8 Gjatë zbatimit të kriterit në paragrafin 14 të rregullores I/2 për mirëmbajtjen e një regjistri të Çertifikatave dhe miratimeve, nuk është e nevojshme një bazë Standard të dhënash me kusht që i gjithë informacioni përkatës të regjistrohet dhe të jetë i disponueshëm në përputhje me rregulloren I/2.

9 Pjesët e mëposhtme të informacionit duhet të regjistrohen dhe të jenë të disponueshme, ose në letër ose në formë elektronike, në përputhje me rregulloren I/2:

.1 **Statusi i Çertifikatës**

E vlefshme

E pezulluar

E anuluar

Raportuar e humbur

E prishur

me të dhëna ndryshimesh të statusit për t'u mbajtur, përfshirë datat e ndryshimeve

.2 **Detajet e Çertifikatës**

Emri i detarit

Data e lindjes

Kombësia

Gjinia

Mundësisht një fotografi

Numri përkatës i dokumentit

Data e lëshimit

Data e mbarimit të afatit

Data e fundit e rivlerësimit

Detajet e lejes (lejeve) së posaçme

.3 Detajet e kompetencës

Standardi STCW i kompetencës (p.sh rregullorja II/1)

Kapaciteti

Funksioni

Niveli i përgjegjësisë

Miratimet

Kufizimet

.4 Detajet mjekësore

Data e lëshimit të çetifikatës më të fundit mjekësore në lidhje me çështjen e rivlerësimit të Çertifikatës së kompetencës.

Seksioni A-I/3

Parimet drejtuese të udhëtimeve afër – brigjeve

1 Kur një Palë përcakton udhëtimet afër – brigjeve, ndër të tjera, për qëllim të zbatimit të variacioneve të temave të renditura në kolonën 2 të tabelave të Standardit të kompetencës që janë paraqitur në kapitujt II dhe III të pjesës A të Kodit, për lëshimin e Çertifikatave të vlefshme për shërbimin në anijet e lejuara të mbajnë flamurin e asaj Pale dhe të angazhuara në udhëtime të tilla, duhet të merren parasysh faktorët e mëposhtëm, duke pasur parasysh efektin mbi sigurinë dhe mbrojtjen e të gjitha anijeve dhe mbi mjedisin detar:

.1 lloji i anijes dhe tregtia në të cilën është e angazhuar ajo;

.2 tonazhi bruto i anijes dhe fuqia shtytëse në kilovat e makinerisë kryesore;

.3 natyra dhe gjatësia e udhëtimeve;

.4 distanca maksimale nga një port për ku anija duhet të devijohet në rast emergjence;

.5 përshtatshmëria e mbulimit dhe saktësia e pajisjeve navigacionale që përcaktojnë pozicionin;

.6 kushtet e motit që mbizotërojnë zakonisht në zonat e udhëtimeve afër – brigjeve;

.7 sigurimi i lehtësirave të komunikimeve në bordin e anijes dhe atyre në breg për kërkimin dhe shpëtimin; dhe

.8 gatishmëria e elementit mbështetës në breg, në lidhje me mirëmbajtjen teknike në bord.

2 Nuk synohet që anijet e angazhuara në udhëtime afër – brigjeve të zgjerojnë udhëtimet e tyre në mbarë botën, nën justifikimin se po lundrojnë vazhdimisht brenda kufijve të udhëtimeve të caktuara afër – brigjeve të Palëve fqinje.

Seksioni A-I/4

Procedurat e Kontrollit

1 Procedura e vlerësimit të parashikuar në rregulloren I/4, paragrafi 1.3, që rezulton nga çdo ngjarje e përmendur këtu merr formën e një verifikimi nëse anëtarët e ekuipazhit të cilëve u kërkohet të jenë kompetentë kanë në fakt aftësitë e nevojshme në lidhje me atë ngjarje.

2 Kur bëhet ku vlerësim duhet të kihet parasysh që procedurat në bord kanë lidhje me Kodin e Ndërkombëtar të Menaxhimit të Sigurisë (ISM) dhe që dispozitat e kësaj Konvente janë të kufizuara me kompetenca për ekzekutimin e sigurt të këtyre procedurave.

3 Procedurat e kontrollit sipas kësaj Konvente janë të kufizuara me Standardet e kompetencës së detarëve individuale në bord dhe aftësitë e tyre në lidhje me shërbimin siç përcaktohet në pjesën A të këtij Kodi. Vlerësimi në bord i kompetencës nis me verifikimin e Çertifikatave të detarëve.

4 Pavarësisht nga verifikimi i Çertifikatës, vlerësimi sipas rregullores I/4, paragrafi 1.3, mund t'i kërkojë detarit të demonstrojë kompetencën përkatëse në vendin e punës. Një demonstrim i tillë mund të përfshijë verifikimin nëse janë përmbushur kriteret operacionale në lidhje me Standardet e shërbimit dhe nëse ka reagim të duhur ndaj situatave emergjente brenda nivelit të kompetencë së detarit.

5 Në vlerësim përdoren vetëm metoda për demonstrimin e kompetencës së bashku me kriteret për vlerësimin e saj dhe fusha e veprimit e Standardeve të dhënë në pjesën A të këtij Kodi.

6 Vlerësimi i kompetencës në lidhje me sigurinë kryhet për ato detarë me detyra të veçanta sigurie në rast arsyesh të qarta, siç parashikohet në kapitullin XI-2 të Konventës Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det (SOLAS). Në të gjitha rastet e tjera kufizohet në verifikimin e Çertifikatave dhe/ose miratimeve të detarëve.

Seksioni A-I/5

Dispozitat kombëtare

Dispozitat e rregullores I/5 nuk interpretohen si penguese për akordimin e detyrave për kualifikim nën mbikëqyrje ose në raste *force madhore*.

Seksioni A-I/6

Kualifikimi dhe vlerësimi

1 Çdo Palë siguron që i gjithë kualifikimi dhe vlerësimi i detarëve për Çertifikim sipas Konventës është:

.1 i strukturuar në përputhje me programet e shkruara, përfshirë metoda të tilla dhe mjete komunikimi, procedura, dhe materiale kursi kualifikimi sa janë të nevojshme për të arritur standardin e përshkruar të kompetencës; dhe

.2 i kryer, monitoruar, vlerësuar dhe mbështetur nga persona të kualifikuar në përputhje me paragrafët 4, 5 dhe 6.

2 Personat që drejtojnë kualifikim ose vlerësim gjatë shërbimit në bordin e anijes e bëjnë këtë vetëm kur një kualifikim dhe vlerësim i tillë nuk ndikon negativisht operimin normal të anijes dhe ata kur ata mund t'ia dedikojnë kohën dhe vëmendjen e tyre kualifikimit dhe vlerësimit.

Kualifikimi i instruktorëve, mbikëqyrësve dhe vlerësuesve*

3 Çdo Palë siguron që instruktorët, mbikëqyrësit dhe vlerësuesit të jenë të kualifikuar si duhet për llojet dhe nivelet e veçanta të kualifikimit ose vlerësimit të kompetencës së detarëve ose në det ose në breg, siç kërkohet sipas Konventës, në përputhje me dispozitat e këtij seksioni.

Kualifikim gjatë ushtrimit të detyrës (në shërbim)

4 Çdo person që drejton kualifikim gjatë ushtrimit të detyrës për një detar, ose në det ose në breg, që synon të përdoret në kualifikimin për Çertifikim sipas Konventës:

.1 ka një vlerësim për programin e kualifikimit dhe një kuptim të objektivave specifike të kualifikimit për llojin e caktuar të kualifikimit që po kryhet;

.2 është i kualifikuar në detyrën për të cilën po kryhet kualifikimi; dhe

.3 nëse kryen kualifikim duke përdorur një simulator:

.3.1 ka marrë udhëzimin e duhur në teknikat mësimore që përfshijnë përdorimin e simulatorëve; dhe

.3.2 ka fituar përvojë operacionale praktike mbi llojin e caktuar të simulatorit që po përdoret.

5 Çdo person përgjegjës për mbikëqyrjen e kualifikimit gjatë ushtrimit të detyrës të një detari që synon të përdoret në kualifikimin për Çertifikim sipas Konventës ka një kuptim të plotë të programit kualifikues dhe të objektivave specifike për secilin lloj kualifikimi që po kryhet.

Vlerësimi i kompetencës

* Kursi (kurset Model përkatëse të IMO mund të ndihmojë në përgatitjen e kurseve.

6 Çdo person që kryen vlerësim në shërbim të kompetencës së një detari, ose në det ose në breg, që synon të përdoret në kualifikimin për Çertifikim sipas Konventës:

.1 ka një nivel të përshtatshëm njohurish dhe kuptimi të kompetencës që po vlerësohet;

.2 është i kualifikuar në detyrën për të cilën po kryhet vlerësimi;

.3 ka marrë udhëzim të përshtatshëm mbi metodat dhe praktikat e vlerësimit;

.4 ka fituar përvojë praktike vlerësimi; dhe

.5 nëse po kryhet një operacion që përfshin përdorimin e simulatorëve, ka fituar përvojë praktike vlerësimi mbi llojin e caktuar të simulatorit nën mbikëqyrjen dhe pranimin si të plotësuar nga një vlerësues me përvojë.

Kualifikimi dhe vlerësimi brenda një institucioni

7 Çdo Palë e cila njeh një kurs kualifikimi, një institucion kualifikimi apo një kualifikim të dhënë nga një institucion kualifikimi, si pjesë e kritereve të tij për lëshimin e një Çertifikate të kërkuar sipas Konventës, siguron që kualifikimet dhe përvoja e instruktorëve dhe vlerësuesve të mbulohen në zbatimin e dispozitave të Standardit të cilësisë të seksionit A-I/8. Një kualifikim, përvojë dhe zbatim i tillë i Standardeve të cilësisë ndërthur kualifikim të përshtatshëm në teknika mësimore, dhe metoda e praktika kualifikimi dhe vlerësimi, dhe duhet të jetë në përputhje me kriteret e zbatueshme të paragrafëve 4 deri në 6.

Seksioni A-I/7

Komunikimi i informacionit

1 Informacioni i kërkuar nga rregullorja 1/7, paragrafi 1, i komunikohet Sekretarit të Përgjithshëm në formatin e përshkruar në paragrafët më poshtë.

Pjesa 1 – Komunikimi fillestar i informacionit

2 Brenda një vitit kalendarik të hyrjes në fuqi të rregullores I/7, secila Palë raporton mbi hapat që ka marrë për t'i dhënë Konventës efekt të plotë dhe tërësor, raport i cili përmban pika e mëposhtme:

.1 detajet e kontaktit dhe organigramën e ministrisë, departamentit ose agjencisë qeveritare përgjegjëse për administrimin e Konventës.

.2 një shpjegim konciz të masave ligjore dhe administrative të ofruara dhe të marra për të siguruar përputhshmëri, veçanërisht me rregulloret I/2, I/6 dhe I/9;

.3 një deklaratë të qartë të politikave të miratuara të edukimit, kualifikimit, shqyrtimit, vlerësimit të kompetencës dhe Çertifikimit;

.4 një përmbledhje koncize e kurseve, programeve të kualifikimit, shqyrtimeve dhe vlerësimeve të siguruara për secilën Çertifikatë të lëshuar në zbatim të Konventës;

.5 një përvijim konciz të procedurave të ndjekura për të autorizuar, akreditуar ose miratuar kualifikimet dhe shqyrtimet, gjendjen shëndetësore dhe vlerësimet e kompetencës të kërkuara nga Konventa, kushtet bashkëngjitur këtij dokumenti, dhe një listë e autorizimeve, akreditimeve dhe miratimeve të dhëna;

.6 një përmbledhje koncize e procedurave të ndjekura në dhënien e lejeve të posaçme sipas nenit VIII të Konventës; dhe

.7 rezultatet e krahasimit të kryer në zbatim të rregullores I/11 dhe një përvijim konciz i kualifikimit të rifreskuar dhe përditësuar të mandatuar.

Pjesa 2 – Raportet vijuese

3 Çdo Palë brenda gjashtë muajve nga:

.1 mbajtja ose miratimi i çdo mase edukimi ose kualifikimi të barasvlefshëm në zbatim të nenit IX, ofron një përshkrim të plotë të masave të tilla;

.2 njohja e Çertifikatave të lëshuara nga një Palë tjetër, ofron një raport që përmbledh masat e marra për të siguruar përputhshmëri me rregulloren I/10; dhe

.3 autorizimi i punësimit të detarëve që kanë Çertifikata alternative të lëshuara sipas rregullores VII/1 në anije që kanë të drejtë të mbajnë flamurin e saj, i japin Sekretarit të Përgjithshëm një kopje model të llojit të dokumenteve të personelit të sigurt të lëshuar për anije të tilla.

4 Çdo Palë raporton rezultatet e çdo vlerësimi të kryer në zbatim të rregullores I/8, paragrafi 2, brenda gjashtë muajve të përfundimit të saj. Raporti i vlerësimit përfshin informacionin e mëposhtëm:

.1 kualifikimet dhe përvoja e atyre që kanë drejtuar vlerësimin (p.sh. Çertifikatat e kompetencës të mbajtura, përvoja si një detar dhe vlerësues i pavarur, përvoja në fushën e kualifikimit dhe vlerësimit detar, përvoja në administrimin e sistemeve të Çertifikimit, ose çdo kualifikim/përvojë tjetër përkatëse);

.2 termat e referencës për vlerësimin e pavarur dhe ato të vlerësuesve;

.3 një listë e institucioneve/qendrave të kualifikimit të mbuluara nga vlerësimi i pavarur; dhe

.4 rezultatet e vlerësimit të pavarur, përfshin:

.1 vlerësim që:

.1.1 të gjitha dispozitat e zbatueshme të Konventës dhe Kodit STCW, përfshirë amendamentet, mbulohen nga sistemi i Standardeve të Palës në përputhje me seksionin A-I/8, paragrafi 3.1; dhe

.1.2 të gjitha masat e monitorimit dhe kontrollit të menaxhimit të brendshëm dhe veprimet vijuese janë në përputhje me masat e

planifikuara dhe procedurat e dokumentuara dhe janë efikase në sigurimin e arritjeve të objektivave të përcaktuara në përputhje me seksionin A-I/8, paragrafi 3.2;

.2 një përshkrim të shkurtër të:

.2.1 mos – përputhshmërive të konstatuara, nëse ka, gjatë vlerësimit të pavarur,

.2.2 masave korrektuese të rekomanduara për të adresuar mos – përputhshmëritë e identifikuara, dhe

.2.3 masave korrektuese të kryera për të adresuar mos – përputhshmëritë e identifikuara.

5 Palët raportojnë hapat e marra për të zbatuar çdo amendament vijues të detyrueshëm të Konventës dhe Kodit STCW, që nuk është përfshirë më parë në raportin e komunikimin fillestar të informacionit në zbatim të rregullores I/7 ose në çdo raport të mëparshëm në zbatim të rregullores I/8. Informacioni përfshihet në raportin e ardhshëm në zbatim të rregullores I/8, paragrafi 3, në vijim të hyrjes në fuqi të amendamentit.

6 Informacioni rreth hapave të marra për të zbatuar amendamentet e detyrueshme të Konventës dhe Kodit STCW përfshijnë pikat e mëposhtme, aty ku është e zbatueshme:

.1 një shpjegim konciz të masave ligjore dhe administrative të siguruara dhe të marra për të siguruar përputhshmërinë me amendamentin;

.2 një përmbledhje koncize e çdo kursi, programi kualifikimi, Provimi dhe vlerësimi të siguruar për të qenë në përputhje me amendamentin;

.3 një përvijim konciz i procedurave të ndjekura për të autorizuar, akreditar apo miratuar kualifikimet dhe shqyrtimet, gjendjen mjekësore dhe vlerësimet e kompetencës të kërkuara sipas amendamentit;

.4 një përvijim konciz i çdo kualifikimi të rifreskuar dhe kualifikimi të përditësuar të kërkuar për të respektuar amendamentet; dhe

.5 një krahasim midis masave për të zbatuar amendamentin dhe masave ekzisekzistuese të raporteve të mëparshme në zbatim të rregullores I/7, paragrafi 1, dhe/ose rregullores I/8, paragrafi 2, aty ku është e zbatueshme.

Pjesa 3 – Paneli i personave kompetentë

7 Sekretari i Përgjithshëm mban një listë personash kompetentë të miratuar nga Komiteti i Sigurisë Detare, përfshirë personat kompetentë të vënë në dispozicion ose të rekomanduar nga Palët, të cilët mund të thërriten për të vlerësuar raportet e dërguara në zbatim të rregullores I/7 dhe rregullores I/8 dhe mund të thërriten për të ndihmuar në përgatitjen e raportit të kërkuar nga

rregullorja I/7, paragrafi 2. Këto persona janë rregullisht të disponueshëm gjatë sesioneve përkatëse të Komitetit të Sigurisë Detare ose të organeve në varësi të tij, por nuk është e nevojshme ta kryejnë punën e tyre vetëm gjatë sesioneve të tilla.

8 Në lidhje me rregulloren I/7, paragrafi 2, personat kompetentë duhet të jenë të njohur me kriteret e Konventës dhe të paktën një prej tyre duhet të ketë njohuri të sistemit të kualifikimit dhe Çertifikimit të Palës së interesuar.

9 Kur merret një raport nga secila Palë sipas rregullores I/8, paragrafi 3, Sekretari i Përgjithshëm do të caktojë personat kompetentë nga lista e mbajtur në përputhje me paragrafin 7 më sipër, për të shqyrtuar raportin dhe për të dhënë pikëpamjet e tyre nëse:

.1 raporti është i plotë dhe tregon që Pala ka kryer një vlerësim të pavarur të njohurive, dijeve, aftësive dhe kompetencës së përftuar dhe aktiviteteve të vlerësimit, dhe të administrimit të sistemit të Çertifikimit (përfshirë miratimin dhe rivlerësimin), në përputhje me seksionin A-I/8, paragrafi 3;

.2 raporti është i mjaftueshëm për të treguar që:

.2.1 vlerësuesit ishin të kualifikuar,

.2.2 termat e referencës ishin të qarta sa duhet për të siguruar që:

.2.2.1 të gjitha dispozitat e zbatueshme të Konventës dhe Kodit STCW, përfshirë amendamentet e tyre, janë mbuluar nga sistemi i Standardeve të cilësisë së Palës; dhe

.2.2.2 zbatimi i objektivave të përcaktuara qartë në përputhje me rregulloren I/8, paragrafi 1, mund të verifikohet në gamën e plotë të aktiviteteve përkatëse,

.2.3 procedurat e ndjekura gjatë vlerësimit të pavarur ishin të përshtatshme për të identifikuar çdo mospërputhje domethënëse në sistemin e kualifikimit, vlerësimit të kompetencës dhe Çertifikimit të detarëve të Palës, siç mund të jetë e zbatueshme për Palën në fjalë, dhe

.2.4 veprimet që po merren për të korrigjuar çdo mospërputhje të vërejtur janë në kohën e duhur dhe të përshtatshme. [*]

10 Çdo takim i personave kompetentë:

.1 mbahet në diskrecionin e Sekretarit të Përgjithshëm;

.2 përbëhet nga një numër tek anëtarësh, zakonisht që nuk kalon pesë persona;

[*] *Veprimet korrektuese duhet të jenë në kohën e duhur dhe të përshtatshme,* do të thotë ato veprime duhet të fokusohen tek shkaqet në burim të mospërputhshmërisë dhe duhet të organizohen të ndodhin brenda një programi të përshkruar.

.3 cakton drejtuesin e tij; dhe

.4 i vë në dispozicion Sekretarit të Përgjithshëm mendimin për të cilin kanë rënë dakord anëtarët e tij, ose nëse nuk është arritur një marrëveshje, i jep pikëpamjet e shumicës dhe të pakicës.

11 Personat kompetentë, mbi baza konfidenciale, shprehin pikëpamjet e tyre me shkrim për:

.1 një krahasim të fakteve të raportuara në informacionin e komunikuar tek Sekretari i Përgjithshëm nga Pala me të gjitha kriteret përkatëse të Konventës;

.2 raportin e çdo vlerësimi përkatës të dërguar sipas rregullores I/8, paragrafi 3;

.3 raportin e çdo hapi të marrë për të zbatuar amendamentet e Konventës dhe Kodit STCW të dërguar sipas paragrafit 5; dhe

.4 çdo informacion shtesë të dhënë nga Pala.

Pjesa 4 – Raport për Komitetin e Sigurisë Detare

12 Gjatë përgatitjes së raportin për Komitetin e Sigurisë Detare të kërkuar nga rregullorja I/7, paragrafi 2, Sekretari i Përgjithshëm:

.1 kërkon dhe merr parasysh pikëpamjet e shprehura nga personat kompetentë të zgjedhur nga lista e krijuar në zbatim të paragrafit 7;

.2 kërkon sqarim, kur është e nevojshme, nga Pala për çdo çështje në lidhje me informacionin e siguruar sipas rregullores I/7, paragrafi 1; dhe

.3 identifikon çdo fushë në të cilën Palë ka kërkuar ndihmë për të zbatuar Konventën.

13 Pala e interesuar informohet mbi organizimet për takimet e personave kompetentë, dhe përfaqësuesit e saj kanë të drejtë të jenë të pranishëm për të sqaruar çdo çështje në lidhje me informacionin e siguruar sipas rregullores I/7, paragrafi 1.

14 Nëse Sekretari i Përgjithshëm nuk është në pozitë të dërgojë raportin e kërkuar nga paragrafi 2 i rregullores I/7, Pala e interesuar mund t'i kërkoje Komitetit të Sigurisë Detare të marrë masat e parashikuara në paragrafin 3 të rregullores I/7, duke pasur parasysh informacionin e dërguar në zbatim të këtij seksioni dhe pikëpamjet e shprehura në përputhje me paragrafët 10 dhe 11.

Seksioni A-I/8

Standardet e cilësisë

Objektivat kombëtare dhe Standardet e cilësisë

1 Çdo Palë siguron që objektivat e edukimit dhe kualifikimi në lidhje me Standardet e kompetencës që duhen arritur të jenë të përcaktuara qartë dhe të identifikohen nivelet e njohurive, dijeve dhe aftësive të duhura për shqyrtimet dhe vlerësimet e kërkuara sipas Konventës. Objektivat

dhe Standardet e cilësisë që lidhen me to mund të specifikohen veçmas për kurse dhe programe kualifikimit të ndryshme dhe mbulojnë administrimin e sistemit të Çertifikimit.

2 Fusha e zbatimit të Standardeve të cilësisë mbulon administrimin e sistemit të Çertifikimit, të gjitha kurset dhe programet e kualifikimit, shqyrtimet dhe vlerësimet e kryera nga ose nën autoritetin e një Pale dhe kualifikimet dhe përvojën e kërkuar për instruktoret dhe vlerësuesit, duke pasur në konsideratë politikat, sistemet, kontrollet dhe rishikimet e brendshme të sigurimit të cilësisë të caktuara për të siguruar arritjen e objektivave të përcaktuar.

3 Çdo Palë siguron që në intervale prej jo më shumë se pesë vjetësh të kryhet një vlerësim i pavarur i njohurive, dijeve, aftësive dhe përvetësimit të kompetencës dhe aktiviteteve të vlerësimit, dhe të administrimit të sistemit të vleftësimit me qëllim që të verifikohet se:

.1 të gjitha dispozitat e zbatueshme të Konventës dhe Kodit STCW, përfshirë amendamentet e tyre, janë mbuluar nga sistemi i Standardeve të cilësisë;

.2 të gjitha masat e kontrollit të menaxhimit të brendshëm dhe të monitorimit dhe aktivitetet vijuese janë në përputhje me masat e planifikuara dhe procedurat e dokumentuara dhe janë efikase për të siguruar arritjen e objektivave të përcaktuar;

.3 rezultatet e secilit vlerësim të pavarur janë dokumentuar dhe sjellë në vëmendjen e atyre që janë përgjegjës për fushën që është vlerësuar; dhe

.4 janë ndërmarrë veprime në kohën e duhur për të korrigjuar mangësitë.

Seksioni A-I/9

Standardet mjekësore

1 Palët, kur vendosin Standardet e gjendjes së mirë mjekësore për detarët siç kërkohet nga rregullorja I/9, iu përmbahet Standardeve minimale të të parit gjatë kohës së shërbimit të përcaktuar në tabelën A-I/9 dhe merr në konsideratë kriteret e gjendjes së mirë fizike dhe mjekësore të parashikuara në paragrafin 2. Gjithashtu ato duhet të kenë parasysh udhëzimin e dhënë në seksionin B-I/9 të këtij Kodi dhe tabelën B-I/9 në lidhje me vlerësimin e aftësive minimale fizike.

Këto Standarde, deri në masën e përcaktuar nga Pala pa pasoja për sigurinë e detarëve apo të anijeve, mund të diferencohen midis atyre personave që kërkojnë të fillojnë një karrierë në det dhe atyre detarëve që shërbejnë ndërkohë në det dhe midis funksioneve të ndryshme në bord, duke pasur parasysh detyrat e ndryshme të detarëve. Ato gjithashtu duhet të marrin në konsideratë çdo dëmtim apo sëmundje që do të kufizojë mundësinë e detarit për të kryer me efikasitet detyrat e tij/ saj gjatë periudhës së vlefshmërisë së Çertifikatës mjekësore.

2 Standardet e gjendjes së mirë fizike dhe mjekësore (shëndetësore) të vendosura nga Pala sigurojnë që detarët të plotësojnë kriteret e mëposhtme:

.1 kanë kapacitetin fizik, duke pasur parasysh paragrafin 5 më poshtë, të përmbushin të gjitha kriteret e kualifikimit bazë siç kërkohet nga seksioni A-VI/1, paragrafi2;

.2 demonstrojnë aftësi fizike, duke pasur parasysh paragrafin 5 më poshtë, për të përmbushur të gjitha kriteret e kualifikimit bazë të kërkuar nga seksioni A- VI/1, paragrafi 2;

.3 nuk kanë ndonjë problem shëndetësor, çrregullim apo dëmtim që do të pengonte kryerjen efikase dhe të sigurt të detyrave të tyre rutinë dhe detyrave të emergjencës në bord gjatë periudhës së vlefshmërisë së Çertifikatës mjekësore;

.4 nuk po vuajnë nga një gjendje mjekësore që mund të përkeqësohet nga shërbimi në anije ose që e bëjnë detarin të paaftë për këtë shërbim, ose që rrezikon shëndetin dhe sigurinë e personave të tjerë në bord; dhe

.5 nuk janë duke marrë ndonjë medikament që ka efekte anësore që do të dëmtonte gjykimin, balancën apo ndonjë kriter tjetër për kryerjen efikase dhe të sigurt të detyrave rutine dhe të emergjencës ne bord.

3 Kontrollet e gjendjes shëndetësore të detarëve kryhen nga mjekë me kualifikimin dhe përvojën e duhur dhe të njohur nga Pala.

4 Çdo Palë vendos dispozita për njohjen e mjekëve. Mbahet nga Pala një regjistër i mjekëve të njohur dhe sipas kërkesës i vihet në dispozicion Palëve të tjera, shoqërive dhe detarëve.

5 Çdo Palë jep udhëzim për kryerjen e kontrolleve mjekësore dhe lëshimin e Çertifikatave mjekësore, duke pasur parasysh dispozitat e përcaktuara në seksionin B-I/9 të këtij Kodi. Çdo Palë përcakton masën e të drejtave që u jepet mjekëve të njohur për zbatimin e Standardeve mjekësore, duke pasur parasysh detyrat e ndryshme të detarëve, përveç faktit që nuk kanë të drejta në lidhje me Standardet minimale të shikimit për pamjen në distancë me anë të mjeteve ndihmëse, pamja afër/direkt dhe pamja e ngjyrës në tabelën A-I/9 për detarët në departamentin e kuvertës të kërkuar të kryejnë detyra vrojtimi. Një Palë mund të lejojë liri veprimi për zbatimin e këtyre Standardeve në lidhje me detarët në departamentin e motorëve, me kusht që pamja e kombinuar e detarëve përmbush kriteret e përcaktuara në tabelën A-I/9.

6 Çdo Palë vendos proceset dhe procedurat për të mundësuar detarët, të cilët pas kontrollit, nuk përmbushin Standardet e gjendjes mjekësore ose kanë pasur një kufizim të vendosur mbi aftësinë e tyre për punë, veçanërisht në lidhje me kohën, fushën e punës ose fushën e tregtisë, që të kenë mundësi rishikimi të rastit të tyre në përputhje me dispozitat e Palës për apelim.

7 Çertifikata mjekësore e parashikuar në rregulloren I/9, paragrafi 3, përfshin, minimalisht informacionin e mëposhtëm:

.1 **Autoriteti autorizues** dhe kriteret sipas të cilave është lëshuar dokumenti

.2 **Informacione të detarit**

.2.1 Emri: (mbiemri, emri, emri i dytë)

.2.2 Data e lindjes: (Dita/muaji/viti)

.2.3 Gjinia: (Mashkull/Femër)

.2.4 Kombësia

.3 Deklarimi i mjekut të njohur

.3.1 Konfirmim nëse dokumentet e identitetit janë kontrolluar në pikën e kontrollit mjekësor: Po/Jo

.3.2 Seanca dëgjimore plotëson Standardet në seksionin A-I/9? Po/Jo

.3.3 Lëshimi pa mjete ndihmëse i kënaqshëm? Po/Jo

.3.4 Mprehtësia e shikimit përmbush Standardet në seksionin A-I/9? Po/Jo

.3.5 Pamja e ngjyrës* përmbush Standardet në seksionin A-I/9? Po/Jo

.3.5.1 Data e testit të fundit të pamjes së ngjyrës.

.3.6 I aftë për detyra vrojtimi? Po/Jo

.3.7 S'ka kufizime apo frenime të aftësisë? Po/Jo

Nëse "Jo", specifikoni kufizimet apo frenimet.

.3.8 A është i lirë detari nga çdo gjendje mjekësore që mund të përkeqësohet nga shërbimi në det ose që e bën detarin të paaftë për këtë shërbim ose rrezikon shëndetin e personave të tjerë në bord? Po/Jo

.3.9 Data e kontrollit: (dita/muaji/viti)

.3.10 Data e afatit të mbarimit të Çertifikatës: (dita/muaji/viti)

.4 Detajet e autoritetit që lëshon dokumentin

.4.1 Vula zyrtare (përfshirë emrin) e autoritetit që lëshon dokumentin

.4.2 Nënshkrimi i personit të autorizuar

.5 **Nënshkrimi i detarit** – që konfirmon se detari është informuar për përmbajtjen e Çertifikatës dhe për të drejtën e rishikimi në përputhje me paragrafin 6 të seksionit A-I/9

8 Çertifikatat mjekësore janë në gjuhën zyrtare të vendin që lëshon Çertifikatën. Nëse gjuha e përdorur nuk është anglisht, teksti duhet të përmbajë dhe një përkthim në gjuhën angleze.

Tabela A-I/9

* Shënim: Vlerësimi i pamjes së ngjyrës duhet të kryhet vetëm çdo gjashtë vjet.

Standardet minimale të shikimi gjatë kohës së shërbimit për detarët

Rregullo-re e Konvent-ës STCW	**Kategoria e detarit**	**Shikim në distance me mjete ndihmëse[1]**		**Shikim afër/direkt**	**Shikimi i ngjyrës[3]**	**Fushat e shikimit[4]**	**Verbëria e natës[4]**	**Diplopia (shikimi dysh)[4]**
		Njëri sy	**Syri tjetër**	**Të dy sytë së bashku, me mjete ndihmëse ose pa mjete ndihmëse**				
I/11 II/1 II/2 II/3 II/4 II/5 VII/2	Kapitenët, oficerët e kuvertës dhe gradat që u kërkohet të kryejnë detyra vrojtimi	0.5[2]	0.5	Pamja e kërkuar për lundrimin e anijes (p.sh., referencë botimi detar dhe të skicave, përdorimi i instrumenteve dhe pajisjeve të urës, dhe identifikimi i ndihmës së lundrimit)	Shih Shënimin 6	Fushat normale të pamjes	Shikimi i kërkuar për të kryer të gjitha funksionet e nevojshme në errësirë pa kompromis	S'ka gjendje domethë nëse të dukshme
I/11 III/1 III/2 III/3 III/4 II/5 III/6 III/7 VII/2	Të gjithë oficerët inxhinierë, oficerët elektroteknikë, gradat elektroteknike dhe gradat ose pjesët e tjera përbërëse të shërbimit në dhomën e motorëve	0.4[5]	0.4 (shih Shënim5)	Shikimi i kërkuar për të lexuar instrumentet në afërsi, për të operuar pajisjet, dhe për të identifikuar sistemet/ komponentët sipas nevojës	Shih Shënimin 7	Fusha të mjaftueshme shikimi	Shikimi i kërkuar për të kryer të gjitha funksionet e nevojshme në errësirë pa kompromis	S'ka gjendje domethë nëse të dukshme
I/11 IV/2	Operatorët radio ndërlidhës GMDSS	0.4	0.4	Shikimi i kërkuar për të lexuar instrumentet në afërsi, për të operuar pajisjet, dhe për të identifikuar	Shih shënimin 7	Fushë e mjaftueshme shikimi	Shikimi i kërkuar për të kryer të gjitha funksionet e nevojshme në errësirë pa kompromis e	S'ka gjendje domethë nëse të dukshme

				sistemet/ komponentët sipas nevojës				

Shënime:

[1] Vlerat e dhëna në simbol dhjetor Snellen.

[2] Një vlerë prej të paktën 0.7 në njërin sy rekomandohet për të ulur riskun e sëmundjeve themelore të pazbulueshme të syve.

[3] Siç përcaktohet në *Rekomandimet Ndërkombëtare për Kriteret e Shikimit të Ngjyrës* për Transport nga Commission Internationale de l'Eclairage (CIE-143-2001 përfshirë çdo version pasues).

[4] Objekt vlerësimi nga një specialist klinik shikimi kur sugjerohet nga gjetjet e kontrolleve fillestare.

[5] Personeli i departamentit të motorëve ka një shikim të syve të kombinuar të paktën 0.4.

[6] Standardi CIE i shikimit të ngjyrës 1 ose 2.

[7] Standardi CIE i shikimit të ngjyrës 1, 2 or 3.

Seksioni A-I/10

Njohja e Çertifikatave

1 Dispozitat e rregullores I/10, paragrafi 4, në lidhje me mos – njohjen e Çertifikatave të lëshuara nga një jo – Palë nuk interpretohen që pengojnë një Palë, kur lëshon Çertifikatën e vet, të pranojë shërbimin, edukimin dhe kualifikimin detar të fituar nën autoritetin e një jo – Pale, me kusht që Pala të respektojë rregulloren I/2 në lëshimin e secilës Çertifikatë të tillë dhe siguron që të përmbushen kriteret e Konventës në lidhje me shërbimin, edukimin, kualifikimin detar dhe kompetencën detare.

2 Kur një Administratë e cila ka njohur një Çertifikatë tërheq miratimin e saj të njohjes për arsye disiplinore, Administrata njofton Palën që ka lëshuar Çertifikatën për rrethanat.

Seksioni A-I/11

Rivlerësimi i Çertifikatave

Kompetenca profesionale

1 Kompetenca profesionale e vazhdueshme, siç kërkohet nga rregullorja I/11, krijohet nga:

.1 shërbim i miratuar detar, kryerja e funksioneve të përshtatshme për Çertifikatën që mbahet, për një periudhë prej të paktën:

.1.1 dymbëdhjetë muajsh në total gjatë pesë viteve të fundit, ose

.1.2 tre muajsh në total gjatë gjashtë muajve të fundit menjëherë para rivlerësimit; ose

.2 kryerja e funksioneve të konsideruara të barasvlefshme me shërbimin detar të kërkuar në paragrafin 1.1; ose

.3 kalimi i një testi të miratuar; ose

.4 përfundimi me sukses i një kursi ose kursesh të miratuara kualifikimi; ose

.5 përfundimi i shërbimi të miratuar, kryerja e funksioneve të përshtatshme për Çertifikatën e mbajtur, për një periudhë jo më pak se tre muaj në një kapacitet zëvendësi, ose në një gradë oficeri më të ulët sesa ajo për të cilën Çertifikata është e vlefshme menjëherë para marrjes së gradës për të cilën ajo është e vlefshme.

2 Kurset e rifreskuara dhe të përditësuara të kërkuara nga rregullorja I/11 miratohen dhe përfshijnë ndryshime në rregulloret përkatëse kombëtare dhe ndërkombëtare në lidhje me sigurinë e jetës në det, sigurinë dhe mbrojtjen e mjedisit detar dhe merr parasysh çdo përditësim të Standardit të kompetencës në fjalë.

3 Kompetencë e vazhduar profesionale për anijet çisternë siç kërkohet sipas rregullores I/11, paragrafi 3, krijohet nga:

.1 shërbim i miratuar detar, kryerja e detyrave të përshtatshme për Çertifikatën ose miratimin e mbajtur për anijen çisternë, për një periudhë prej të paktën tre muajsh në total gjatë pesë viteve paraardhëse; ose

.2 kryerja me sukses e kursit apo kurseve përkatëse të kualifikimit të miratuara.

Seksioni A- I/12

Standardet që drejtojnë përdorimin e simulatorëve

Pjesa 1 – Standardet e performancës

Standardet e përgjithshme të performancës për simulatorët e përdorur gjatë kualifikimit

1 Çdo Palë siguron që çdo simulator i përdorur për kualifikimet e detyrueshme të bazuar në përdorimin e simulatorëve:

.1 është i përshtatshëm për objektivat e përzgjedhur dhe detyrat e kualifikimit;

.2 është i aftë të simulojë kapacitetet operative të pajisjeve të anijeve në fjalë, në një nivel realizmi fizik të përshtatshëm për objektivat e kualifikimit, dhe përfshin mundësi, kufizime dhe gabime të mundshme të pajisjeve të tilla;

.3 të ketë realizëm të mjaftueshëm sjellje për të lejuar një stazhier të fitojë aftësitë e duhura për objektivat e kualifikimit;

.4 të ofrojë një mjedis të kontrolluar operimi, i aftë për të prodhuar një llojshmëri kushtesh, të cilat mund të përfshijnë emergjencat, situatat e rrezikshme ose të pazakonshme që kanë lidhje me objektivat e kualifikimit;

.5 të ofrojë një ndërfaqe nëpërmjet të cilës një stazhier të mund të ndërveprojë me pajisjen, mjedisin simuluar dhe, sipas rastit, me instruktorin; dhe

.6 të lejojë një instruktor të kontrollojë, monitorojë dhe dokumentojë ushtrimet për informimin efikas të stazhierëve.

Standardet e përgjithshme të performancës për simulatorët e përdorur në vlerësimin e kompetencës

2 Çdo Palë siguron që çdo simulator i përdorur për vlerësimin e kompetencës së kërkuar sipas Konventës ose për çdo demonstrim aftësie të vazhdueshme të kërkuar po ashtu:

1. është i përshtatshëm për të plotësuar objektivat specifike të vlerësimit;

.2 është i aftë të simulojë kapacitetet operative të pajisjeve të anijeve të interesuara, në një nivel realizmi fizik të përshtatshëm për objektivat e vlerësimit, dhe përfshin mundësi, kufizime dhe gabime të mundshme të pajisjeve të tilla;

.3 të ketë realizëm të mjaftueshëm sjellje për të lejuar një kandidat të shfaqë aftësitë e duhura për objektivat e vlerësimit;

.4 të ofrojë një ndërfaqe nëpërmjet të cilës një kandidat të mund të ndërveprojë me pajisjen, mjedisin e simuluar;

.5 të ofrojë një mjedis të kontrolluar operimi, të aftë për të prodhuar një llojshmëri kushtesh, të cilat mund të përfshijnë emergjencat, situatat e rrezikshme ose të pazakonshme që kanë lidhje me objektivat e vlerësimit; dhe

.6 të lejojë një vlerësues të kontrollojë, monitorojë dhe dokumentojë ushtrimet për vlerësimin efikas të performancës së kandidatëve.

Standardet shtesë të performancës

3 Përveç përmbushjes së kritereve bazë të parashikuar në paragrafët 1 dhe 2, pajisjet simuluese të cilave u referohet ku seksion përmbushin Standardet e performancës të dhëna këtu më poshtë në përputhje me llojin e tyre specifik.

Simulimi me radar

4 Pajisjet e simulimit me radar mund të simulojnë aftësi operacionale të pajisjes së radarit të lundrimit e cila plotëson të gjitha Standardet e zbatueshme të performancës të miratuara nga Organizata* dhe inkorporon lehtësira për të:

.1 operuar në mënyrën lëvizje – relative e stabilizuar dhe mënyrat lëvizje – e vërtetë e stabilizuar det – dhe tokë;

.2 modeluar motin, valët, rrymat, sektorët në hije, jehonat e rreme dhe efekte të tjera përhapje, dhe për të gjeneruar vija bregdetare, bova dhe auto radiodhënëse-marrëse me impulse kërkimi dhe shpëtimi; dhe

.3 për të krijuar një mjedis operimi në kohë reale që inkorporon të paktën dy radiostacione anijesh me aftësi për të ndryshuar kursin dhe shpejtësinë e anijes, dhe përfshin parametra për të paktën 20 anije objekt dhe lehtësira të duhura komunikimi.

Simulimi i Ndihmës së Hedhjes Automatike në Skicë të të Dhënave të Radarit (ARPA)

5 Pajisja e simulimit ARPA është e aftë të simulojë aftësi operacionale të ARPA që përmbushin Standardet e zbatueshme të performancës të miratuara nga Organizata*, dhe inkorporon lehtësira për:

.1 përvetësim të synuar manual dhe automatik;

.2 informacione të mëparshme;

.3 përdorimin e zonave të përjashtuara;

.4 shkalla kohe vektor/grafike dhe shfaqja e të dhënave; dhe

.5 manovra prove.

Pjesa 2 – Dispozita të tjera

Objektivat e kualifikimit me simulator6 Çdo Palë siguron që synimet dhe objektivat e kualifikimit të bazuar në simulator të përcaktohen brenda një programi të përgjithshëm kualifikimi dhe që objektivat dhe detyrat specifike të kualifikimit të zgjidhen në mënyrë të tillë që të kenë sa më shumë lidhje të jetë e mundur me detyrat dhe praktikat në anije.

Procedurat e kualifikimit

7 Gjatë kryerjes së kualifikimit të detyruar të bazuar në simulator, instruktorët sigurojnë që:

.1 stazhierët të informohen paraprakisht në mënyrën e duhur mbi objektivat dhe detyrat e ushtrimit dhe u jepet kohë e mjaftueshme për planifikim para fillimit të ushtrimit;

* Shih standartet e performancës përkatëse/të duhura të miratuara nga Organizata.

.2 stazhierët të kenë kohë të mjaftueshme për t'u familjarizuar me simulimin dhe pajisjen e tij para se të fillojë çdo ushtrim kualifikimi apo vlerësimi;

.3 udhëzimi i dhënë dhe ushtrimet e simuluara të jenë të përshtatshme për objektivat dhe detyrat e ushtrimit të përzgjedhur dhe për nivelin e përvojës së stazhierit;

.4 ushtrimet të monitorohen në mënyrë efikase dhe të mbështeten si duhet nga vëzhgimet audio dhe vizive të aktivitetit të stazhierit dhe nëpërmjet raporteve të vlerësimit para dhe pas kryerjes së ushtrimit;

.5 stazhierët të informohen në mënyrë efikase për të siguruar që të arrihen objektivat e kualifikimit dhe që aftësitë operacionale të demonstruara të jenë të një Standardi të pranueshëm;

.6 inkurajohet përdorimi i vlerësimit të kolegëve gjatë informimit; dhe

.7 ushtrimet simuluese të jenë të përpiluara dhe të testuara në mënyrë të tillë për të garantuar përshtatshmërinë e tyre për objektivat e specifikuara të kualifikimit.

Procedurat e vlerësimit

8 Kur përdoren simulatorët për të vlerësuar aftësinë e kandidatëve për të demonstruar nivelet e kompetencës, vlerësuesit sigurojnë që:

.1 kriteret e performancës të identifikohen qartë dhe hollësisht dhe të jenë të vlefshme dhe të disponueshme për kandidatët;

.2 kriteret e performancës të identifikohen qartë dhe hollësisht që të garantojnë besueshmërinë dhe uniformitetin e vlerësimit dhe të optimizojnë matjen dhe vlerësimin objektiv, në mënyrë që gjykimet subjektive të mbahen në minimum.

.3 kandidatët të informohen qartë për detyrat dhe/ose aftësitë që do vlerësohen dhe për kriteret e detyrave dhe performancës bazuar mbi të cilat do të përcaktohet kompetenca e tyre;

.4 vlerësimi i performancës merr parasysh procedurat e operimit normal dhe çdo ndërveprim sjellje me kandidatët e tjerë për simulatorin ose me stafin e simulatorit;

.5 metodat e pikëve ose notave për të vlerësuar performancën të përdoren me kujdes deri në momentin që vërtetohen (sanksionohen); dhe

.6 kriteri kryesor është që një kandidat demonstron aftësinë për të kryer një detyrë në mënyrë të sigurt dhe efikase aq sa konsiderohet e kënaqshme nga vlerësuesi.

Kualifikimet e instruktoreve dhe vlerësuesve[*]

9 Çdo Palë garanton që instruktorët dhe vlerësuesit të jenë të kualifikuar sa duhet dhe të kenë përvojën e duhur për llojin dhe nivelin e caktuar dhe vlerësimin korrespondues të kompetencës siç përcaktohet në rregulloren I/6 dhe seksionin A-I/6.

Seksioni A – I/13

Kryerja e provave

(Nuk ka dispozita)

Seksioni A-I/14

Përgjegjësitë e shoqërive

1 Shoqëritë, kapitenët e anijeve dhe anëtarët e ekuipazhit kanë secili përgjegjësi për të garantuar që detyrimeve të përcaktuara në këtë seksion t'u jepet efekt i plotë dhe tërësor dhe që të merren masa siç mund të jetë e nevojshme për të siguruar që secili anëtar i ekuipazhit të mund të japë një kontribut të ditur dhe të informuar rreth operimit të sigurt të anijes.

2 Shoqëria i jep udhëzime me shkrim kapitenit të secilës anije për të cilën zbatohet Konventa, duke përcaktuar politikat dhe procedurat që duhen ndjekur për të siguruar që të gjithë detarët që janë punësuar rishtazi në bordin e anijes t'u jepen mundësi të arsyeshme për t'u familjarizuar me pajisjet në anije, procedurat operacionale dhe organizimet e tjera të nevojshme për kryerjen e duhur të detyrave të tyre, përpara se këto detyra t'u caktohen. Politika dhe procedura të tilla përfshijnë:

.1 akordimi i një periudhe të caktuar kohe gjatë së cilës secili detar i punësuar rishtazi të ketë mundësi për t'u familjarizuar me:

.1.1 pajisjet specifike që detari do të përdorë ose operojë;

.1.2 shërbimin, sigurinë, mbrojtjen e mjedisit, procedurat e sigurisë dhe emergjencës specifike për anijet dhe masat të cilat detari ka nevojë t'i dijë që të kryejë si duhet detyrat e caktuara; dhe

.2 caktimin e një anëtari të ditur të ekuipazhit që do të jetë përgjegjës për të siguruar që t'i jepet mundësi secilit detar të punësuar rishtazi të marrë informacion thelbësor në një gjuhë që kuptohet nga detari.

3 Shoqëritë sigurojnë që kapitenët, oficerët dhe personeli tjetër që u janë caktuar detyra dhe përgjegjësi specifike në bordin e anijeve ro – ro të pasagjerëve të kenë mbaruar kualifikimin e familjarizimit për të arritur aftësitë që janë të përshtatshme për kapacitetin që do zënë dhe detyrat dhe përgjegjësitë që do të marrin përsipër, duke pasur parasysh udhëzimin e dhënë në seksionin B-I/14 të këtij Kodi.

[*] Kursi Model përkatës i IMO dhe rezoluta MSC.64 (67), Rekomandimet për standartet e reja dhe të ndryshuara të performancës mund të ndihmojnë në përgatitjen e kurseve.

Seksioni A- I/15

Dispozitat kalimtare

(Nuk ka dispozita)

Kapitulli II

Standardet në lidhje me kapitenin dhe departamentin e kuvertës

Seksioni A- II/1

Kriteret minimale të detyrueshme për atestimin e oficerëve përgjegjës

për një shërbim navigacional në anije të tonazhit prej 500 tonë bruto ose më shumë

Standardi i kompetencës

1 Çdo kandidat për atestim:

.1 kërkohet të demonstrojë kompetencën që do marrë përsipër, në nivel operacional, detyrat, punët dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A – II/1;

.2 ka të paktën Çertifikatën e duhur për kryerjen e radio komunikimeve VHF në përputhje me kriteret e Rregulloreve të Radio – ndërlidhjes; dhe

.3 nëse caktohet të ketë përgjegjësi kryesore për radio – komunikimet gjatë incidenteve të fatkeqësive, ka Çertifikatën e duhur të lëshuar ose të njohur sipas dispozitave të Rregulloreve të Radio – ndërlidhjes.

2 Njohuritë, dijet dhe aftësitë minimale të kërkuara për atestim janë renditur në kolonën 2 të tabelës A-II/1.

3 Niveli i njohurive të temave të renditura në kolonën 2 të tabelës A-11/1 është i mjaftueshëm për oficerët e vrojtimit për të kryer detyrat e tyre të shërbimit.*

4 Kualifikimi dhe përvoja për të arritur nivelin e nevojshëm të njohurive, dijeve dhe aftësive teorike bazohet në seksionin A – VIII/2, pjesa 4-1 – Parimet që duhen vërejtur gjatë mbajtjes së një shërbimi navigacional – dhe merr parasysh kriteret përkatëse të kësaj pjese dhe udhëzimin e dhënë në pjesën B të këtij Kodi.

* Kursi (kurset) Model përkatës i IMO-s mund të ndihmojë në përgatitjen e kurseve.

5 Çdo kandidati për atestim i kërkohet të japë të dhëna se ka arritur Standardin e kërkuar të kompetencës në përputhje me metodat për demonstrimin e kompetencës dhe kriteret për vlerësimin e kompetencës të paraqitur në formë tabelore në kolonën 3 dhe 4 të tabelës A-II/1.

Kualifikimi në bord

6 Çdo kandidat për Çertifikim si oficer përgjegjës për një shërbim navigacional në anije me tonazh prej 500 tonë bruto ose më shumë shërbimi i të cilit, në përputhje me paragrafin 2.2 të këtij seksioni, është pjesë e një program kualifikimi të miratuar që ka përmbushur kriteret e këtij seksioni ndjek një program të miratuar kualifikimi në bord i cili:

.1 garanton që, gjatë periudhës së kërkuar të shërbimit detar, kandidati merr kualifikim sistematik praktik dhe përvojë në detyrat dhe përgjegjësitë e një oficeri përgjegjës për një shërbim navigacional, duke marrë në konsideratë udhëzimin e dhënë në seksionin B-II/1 të këtij Kodi.

.2 mbikëqyret dhe monitorohet nga afër nga oficerë të kualifikuar në bordin e anijeve në të cilën po kryhet shërbimi detar i miratuar; dhe

.3 dokumentohet si duhet në librin e ruajtjes së të dhënave të kualifikimit ose në libra të ngjashëm.*

Udhëtimet afër – brigjeve

7 Çështjet e mëposhtme mund të hiqen nga ato të renditura në kolonën 2 të tabelës A-II/1 për lëshimin e Çertifikatave të kufizuara për shërbim në udhëtime afër – brigjeve, duke pasur parasysh sigurinë e të gjitha anijeve që mund të jenë duke operuar në të njëjtat ujëra:

.1 orientimi me anë të yjeve (lundrimi ajror); dhe

.2 ato sisteme elektronike të gjetjes së pozicionit dhe të lundrimit që nuk mbulojnë ujërat për të cilat Çertifikata do të jetë e vlefshme.

Tabela A-II/1

Specifikimi i Standardeve minimale të kompetencës së oficerëve përgjegjës për

një shërbim navigacional në anije tonazhi prej 500 tonë bruto ose më shumë

Funksion: Lundrimi në nivel operacional

* Kursi (kurset) Model përkatës i IMO dhe dokumentet e tjera të ngjashme të nxjerra nga Federata Ndërkombëtare e Anijeve mund të ndihmojnë në përgatitjen e librave që dokumentojnë të dhënat e kualifikimit.

Kolona 1	Kolona 2	Kolona 3	Kolona 4
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për të demonstruar kompetencë**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**
Planifikimi dhe kryerja e një kalimi dhe përcaktimi i pozicionit	*Orientimi me anë të yjeve* Aftësia për të përdorur trupat qiellorë për të përcaktuar pozicionin e anijes *Lundrim tokësor dhe bregdetar* Aftësia për të përcaktuar pozicionin e anijes duke përdorur: .1 pika referimi .2 ndihmë për lundrimin, përfshirë faret, zjarrin sinjalizues dhe bovat .3 llogaritje e rrugës duke marrë në konsideratë erërat e llogaritura, baticat, rrymat dhe shpejtësinë e llogaritur. Njohja e plotë dhe aftësia për të përdorur tabelat detare dhe publikimet, të tilla si drejtimet e lundrimit, tabelat e baticës, njoftimet për marinarët, paralajmërimet e lundrimit në radio dhe informacionet e drejtimit të anijes *Sistemet elektronike të gjetjes së pozicionit dhe të lundrimit* Aftësia për të përcaktuar pozicionin e anijes duke përdorur mjete ndihmëse elektronike lundrimi *Aparat matës jehone* Aftësi për të përdorur pajisjet dhe për të aplikuar informacionin në mënyrë korrekte	Provimi dhe vlerësimi i të dhënave të marra nëpërmjet pikave të mëposhtme: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator kur është e përshtatshme .4 kualifikim i miratuar me pajisje laboratori Përdorimi i katalogëve të skicave, publikimeve detare, paralajmërimeve të lundrimit në radio, këndit matës, pajisjeve të lundrimit, pajisjeve të tingujve të zërit, busullës	Informacioni i përftuar nga tabelat detare dhe publikimet është i rëndësishëm, interpretohet në mënyrë korrekte dhe zbatohet siç duhet. Të gjitha rreziqet potenciale të lundrimit janë identifikuar me saktësi Metoda kryesore e gjetjes së pozicionit të anijes është më e përshtatshme për rrethanat dhe kushtet mbizotëruese Pozita përcaktohet brenda kufijve të pranueshëm të gabimeve të instrumentit / sistemit Besueshmëria e informacionit të marrë nga metoda kryesore e gjetjes së pozicionit kontrollohet në intervale të përshtatshme Llogaritjet dhe matjet e informacionit të lundrimit janë të sakta Skicat e përzgjedhura janë shkalla më e madhe e përshtatshme për zonën e lundrimit dhe skicat dhe botimet korrigjohen në përputhje me informacionet e fundit në dispozicion Kontrollet e performancës dhe testet për sistemet e lundrimit përputhen me rekomandimet e prodhuesit dhe praktikat e mira të lundrimit

Tabela A-II/1 *(vazhdim)*

Funksioni: Lundrimi në nivel operacional *(vazhdim)*

Kolona 1	Kolona 2	Kolona 3	Kolona 4
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për të demonstruar kompetencë**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**
Planifikimi dhe kryerja e një kalimi dhe përcaktimi i pozicionit *(vazhdim)*	*Busullat – magnetike dhe gjiro busullat* Njohja e parimeve të busullave magnetike dhe të gjiro busullave Aftësia për të përcaktuar gabimet e busullave magnetike dhe të gjiro busullave, duke përdorur mjete qiellore ose tokësore, dhe për t'i marrë parasysh këto gabime *Sistemi i kontrollit të drejtimit* Njohja e sistemeve të kontrollit të drejtimit, procedurat operacionale dhe ndryshimi nga kontrolli manual në atë automatik dhe anasjelltas. Përshtatja e kontrolleve për performancë optimale *Meteorologjia* Aftësia për të përdorur dhe interpretuar informacionet e marra nga instrumentet metrologjike në anije Njohja e karakteristikave të sistemeve të ndryshme të motit, procedurave të raportimit dhe sistemeve të regjistrimit Aftësia për të zbatuar informacionin meteorologjik të disponueshëm		Gabimet në busullat magnetike dhe në gjiro busullat përcaktohen dhe zbatohen në mënyrë korrekte për kurs drejtimet dhe koordinatat Zgjedhja e mënyrës së drejtimit që është më e përshtatshme për kushtet e motit, të detit dhe të trafikut dhe manovrat e synuara Matjet dhe vëzhgimet e kushteve të motit janë të sakta dhe të përshtatshme për kalimin Informacioni meteorologjik interpretohet dhe aplikohet si duhet

Tabela A-II/1 *(vazhdim)*

Funksioni: Lundrimi në nivel operacional *(vazhdim)*

Kolona 1	Kolona 2	Kolona 3	Kolona 4

Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për të demonstruar kompetencë**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**
Ruajta e një vrojtimi të sigurt navigacional	*Shërbimi* Njohja e plotë e përmbajtjes, zbatimit dhe qëllimit të Rregullores Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972, e ndryshuar Njohja e plotë e Parimeve që duhet të respektohen për të mbajtur një vrojtim navigacional Përdorimi i kursit në përputhje me Dispozitat e Përgjithshme të Kursit të Anijeve Përdorimi i informacionit nga pajisjet lundruese për ruajtjen e një vrojtimi të sigurt navigacional Njohuri të teknikave të pilotimit qorr (me shikueshmëri të ulët) Përdorimi i raportimit në përputhje me Parimet e Përgjithshme për Sistemet e Raportimit të Anijeve dhe me procedurat e VTS. *Menaxhimi i të gjitha burimeve të disponueshme (BRM)* Njohja e parimeve të menaxhimit të gjithë burimeve të disponueshme, duke përfshirë: .1 alokimin, caktimin dhe dhënia e prioritetit për burimet .2 komunikimi efikas .3 vetësiguria dhe lidershipi .4 sigurimi dhe ruajta e ndërgjegjësimit të situatë .5 shqyrtimi i përvojës së ekipit	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një nga të mëposhtmet: .1 përvojë gjatë kohës në shërbim e miratuar; .2 përvojë në anije mësimore e miratuar .3 kualifikim me simulator i miratuar ku është e përshtatshme .4 kualifikim i miratuar me pajisje laboratori Vlerësim i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet : .1 kualifikim i miratuar .2 përvojë e miratuar gjatë kohës në shërbim .3 kualifikim me simulator i miratuar	Kryerja, dorëzimi dhe shkarkimi i vrojtimit në përputhje me parimet dhe procedurat e pranuara Mbahet një vëzhgim i duhur në çdo kohë dhe në mënyrë të tillë që të përputhet me parimet dhe procedurat e pranuara Dritat, format dhe sinjalet e zërit janë në përputhje me kërkesat e përmbajtura në Rregulloret Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972, të ndryshuar, dhe janë të njohura në mënyrë korrekte Shpeshtësia dhe shtrirja e monitorimit të trafikut, anijes dhe mjedisit në përputhje me parimet dhe procedurat e pranuara Mbahet një regjistrim i duhur i lëvizjeve dhe aktiviteteve që lidhen me lundrimin e anijes Përgjegjësia për sigurinë e lundrimit është përcaktuar qartë në çdo kohë, duke përfshirë periudhat kur kapiteni është në urë dhe kur ai është gjatë pilotimit Burimet ndahen dhe caktohen sipas nevojës sipas prioritetit të saktë për të kryer detyrën e nevojshme Komunikimi është dhënë dhe pranuar në mënyrë të qartë dhe në mënyrë të paqartë Vendimet dhe / ose veprimet e diskutueshme sjellin sfida dhe reagime të përshtatshme Identifikohen sjellje efikase lidershipi Anëtarët e ekipit ndajnë kuptim të saktë të gjendjes aktuale dhe të parashikuar të anijes, itinerarit të lundrimit dhe mjedisit të jashtëm

Tabela A-II/1 *(vazhdim)*

Funksioni: Lundrimi në nivel operacional *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për të demonstruar kompetencë**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**
Përdorimi i radarit dhe ARPA për të ruajtur sigurinë e lundrimit Shënim: Kualifikimi dhe vlerësimi në përdorimin e ARPA nuk kërkohet për ata që shërbejnë ekskluzivisht në anije që nuk janë të pajisura me ARPA. Ky kufizim duhet të pasqyrohet në miratimin që i është dorëzuar detarit në fjalë	*Lundrimi me radar* Njohja e bazave të ndihmës së hedhjes automatike në skicë të të dhënave të radarit (ARPA) Aftësia për të operuar dhe për të interpretuar dhe analizuar informacionet e marra nga radarët, duke përfshirë edhe të mëposhtmet; Performanca, përfshin: .1 faktorët që ndikojnë performancën dhe saktësinë .2 ngritja dhe mirëmbajtja e indikatorëve .3 zbulimi i shtrembërimeve të informacionit, jehonave të rreme, reflektimit të sinjaleve, etj., sinjalizuesve të radarit që mund të lokalizohen nga reagimet e tyre ndaj një sinjali specifik radari dhe SART-et Përdorimi, përfshin: .1 rangun dhe koordinatat; kursin dhe shpejtësinë e anijeve të tjera; kohën dhe distancën e qasjes më të afërt të kalimit, takimi me anijet që parakalojnë .2 identifikimi i jehonave kritike; kursi i zbuluar dhe ndryshimet e shpejtësisë së anijeve të tjera; ndikimi i ndryshimeve në kursin e vetë anijes ose shpejtësia ose të dyja .3 zbatimi i Rregullave Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972, të ndryshuara .4 Teknikat e hedhjes në skicë dhe konceptet e lëvizjes relative dhe të vërtetë .5 indeksimi paralel	Vlerësimi i provave të marra nga simulatori i miratuar i radarit dhe simulatori ARPA plus përvojën në shërbim	Informacioni i marrë nga radari dhe ARPA interpretohet dhe analizohet në mënyrë korrekte duke marrë parasysh kufizimet e pajisjeve dhe rrethanave dhe kushteve mbizotëruese Veprimi i ndërmarrë për të shmangur një takim të afërt ose përplasje me anijet e tjera është në përputhje me Rregulloren Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972, e ndryshuar Vendimet për të ndryshuar kursin dhe / ose shpejtësinë janë në kohë dhe në përputhje me praktikën e pranuar të lundrimit Rregullimet e bëra në kursin dhe shpejtësinë e anijes ruajnë sigurinë e lundrimit Komunikimi është i qartë, konciz dhe i pranuar në çdo kohë në një mënyrë të zakonshme për detarët Sinjalet manovruese bëhen në kohën e duhur dhe janë në përputhje me Rregulloren Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972, të ndryshuar

Tabela A-II/1 *(vazhdim)*

Funksioni: Lundrimi në nivel operacional *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për të demonstruar kompetencë**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**
Përdorimi i radarit dhe ARPA për të ruajtur sigurinë e lundrimit *(vazhdim)*	Llojet kryesore të ARPA, karakteristikat e tyre të ekranit, standardet e performancës dhe rreziqet e mbështetjes më shumë se duhet te ARPA Aftësi për të përdorur dhe për të interpretuar dhe analizuar informacionet e marra nga ARPA, duke përfshirë: .1 performancën dhe saktësinë e sistemit, aftësitë dhe kufizimet e gjurmimit dhe vonesat në përpunim .2 përdorimi i paralajmërimeve operacionale dhe testeve të sistemit .3 metodat e përvetësimit të objektivave dhe kufizimet e tyre .4 vektorët e vërtetë dhe relativë, përfaqësimi grafik i informacionit të synuar dhe zonat e rrezikshme .5 nxjerrjen dhe analizimin e informacionit, jehonë kritike, zonat e përjashtimit dhe manovrat provë		

Tabela A-II/1 ***(vazhdim)***

Funksioni: Lundrimi në nivel operacional ***(vazhdim)***

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Përdorimi i ECDIS për të	*Lundrimi duke përdorur ECDIS*		

ruajtur sigurinë e lundrimit Shënim: Kualifikimi dhe vlerësimi në përdorimin e ECDIS nuk kërkohet për ata që shërbejnë ekskluzivisht në anije që nuk janë të pajisura me ECDIS. Kjo kufizim do të pasqyrohet në miratimet e lëshuara për detarin në fjalë	Njohja e aftësive dhe kufizimeve të operacioneve të ECDIS, duke përfshirë: .1 një kuptim të plotë të të dhënave të Tabelës Elektronike të Lundrimit (ENC), saktësinë e të dhënave, rregullat e prezantimit, opsionet e paraqitjes në ekran dhe formatet e të dhënave të tabelave të tjera .2 rreziku i mbështetjes më shumë se duhet në një burim .3 njohjen e funksioneve të ECDIS-it të kërkuara nga standardet e performancës në fuqi Aftësi në funksionimin, interpretimin dhe analizën e informacionit të marrë nga ECDIS, duke përfshirë: .1 përdorimi i funksioneve që janë të integruara me sistemet e tjera të lundrimit në instalime të ndryshme, duke përfshirë funksionimin e duhur dhe përshtatjen në cilësimet e dëshiruara .2 përfshin monitorimin e sigurt dhe rregullimin e informacionit, duke përfshirë pozicionin e vet, shfaqjen e zonës detare, mënyrën dhe orientimin, shfaqjen e të dhënave të tabelave, monitorimin e itinerarit, shtresat e informacionit të krijuara nga përdoruesi, kontaktet (kur janë të ndërlidhura me AIS dhe / ose gjurmimin e radarit) dhe funksionet e imazheve të papërpunuara radarit të paraqitura në tabelën elektronike (kur ka ndërlidhje) .3 konfirmimin e pozicionit të anijes me mjete alternative .4 përdorimi efikas i parametrave për të siguruar përputhshmërinë me procedurat operacionale, duke përfshirë parametrat e alarmit për mos ngecjen në cekëtirë, afërsinë me kontaktet dhe zonat e veçanta, plotësinë e të dhënave të tabelës dhe statusin e përditësimit të skemës, si dhe organizimet rezervë .5 Rregullimin e parametrave dhe vlerave për t'iu përshtatur kushteve aktuale	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë të miratuar në anije mësimore .2 kualifikim të miratuar me simulator ECDIS	Monitoron informacionin në ECDIS në një mënyrë që kontribuon në lundrimin e sigurt Informacioni i marrë nga ECDIS (përfshirë imazhet e papërpunuara të radarit të paraqitura në tabelën elektronike dhe / ose funksionet e gjurmimit të radarit, kur anija është e pajisur me të), interpretohet dhe analizohet në mënyrë korrekte, duke marrë parasysh kufizimet e pajisjes, të gjithë sensorët e lidhur (përfshirë radarët dhe AIS-in të ndërlidhur) dhe rrethanat dhe kushtet mbizotëruese Siguria e lundrimi mbahet nëpërmjet rregullimeve të bëra në kursin dhe shpejtësinë e anijes nëpërmjet funksioneve të mbajtjes së gjurmimit të kontrolluar nga ECDIS (kur ka në anije) Komunikimi është i qartë, konciz dhe i pranuar në çdo kohë në një mënyrë të zakonshme për detarët

Tabela A-II/1 ***(vazhdim)***

Funksioni: Lundrimi në nivel operacional ***(vazhdim)***

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Përdorimi i	.6 ndërgjegjësimi i situatës gjatë		

ECDIS për të ruajtur sigurinë e lundrimit *(vazhdim)*	përdorimit të ECDIS duke përfshirë ujërat e sigurt dhe afërsinë e rreziqeve, përcaktimin dhe devijimin, përzgjedhjen në tabelë dhe në shkallë, përshtatshmërinë e kursit, zbulimin dhe menaxhimin e kontaktit dhe integritetin e sensorëve		
Reagimi ndaj emergjencave	*Procedurat e emergjencës* Procedurat e emergjencës dhe siguria e udhëtarëve në situata emergjente Veprimet fillestare që duhet të ndërmerren pas një përplasje ose një ngecje në cekëtirë; vlerësimi fillestar i dëmit dhe kontrolli Vlerësim i procedurave që duhen ndjekur për shpëtimin e personave nga deti, ndihma e një anije në vështirësi, reagimi ndaj emergjencave që lindin në por	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet; .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, ku është e përshtatshme .4 kualifikim praktik	Lloji dhe shkalla e emergjencës identifikohet menjëherë Veprimet fillestare dhe nëse është e përshtatshme, manovrimi i anijes janë në përputhje me planet e emergjencës dhe janë të përshtatshme për urgjencën e situatës dhe natyrën e emergjencës
Reagimi ndaj një sinjali fatkeqësie në det	*Kërkimi dhe shpëtimi* Njohja e përmbajtjes së Manualit Ndërkombëtar të Kërkimit dhe Shpëtimit Aeronautik dhe Detar (IAMSAR)	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga mësimi praktik ose kualifikimi i miratuar me simulator, kur është e përshtatshme	Sinjali i fatkeqësisë ose emergjencës njihet menjëherë Planet e emergjencës dhe udhëzimet për urdhrat në pritje zbatohen dhe përmbushen
Përdorimi i Frazave Standarde të Komunikimit Detar IMO dhe përdorimi anglisht në formën e shkruar dhe të folur	*Gjuha angleze* Njohuri adekuate të gjuhës angleze për t'u mundësuar oficerëve të përdorin tabela dhe botime të tjera detare, për të kuptuar informacionet meteorologjike dhe mesazhet në lidhje me sigurinë dhe operimin e anijeve, për të komunikuar me anijet e tjera, stacionet bregdetare dhe qendrat e VTS-së dhe për të kryer detyrat e oficerit gjithashtu me një ekuipazh shumëgjuhësh, duke përfshirë aftësinë për të përdorur dhe kuptuar Frazat e Komunikimit Standard Detar IMO (IMO SMCP)	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga mësimi praktik	Botimet detare në gjuhën angleze dhe mesazhet që lidhen me sigurinë e anijes interpretohen ose përpilohen në mënyrë korrekte Komunikimet janë të qarta dhe të kuptueshme

Tabela A-II/1 *(vazhdim)*

Funksioni: Lundrimi në nivel operacional *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**

Kompetenca	Njohuritë, dijet dhe aftësia	Metodat për demonstrimin e kompetencës	Kriteret për vlerësimin e kompetencës
Transmetimi dhe marrja e informacione përmes sinjalizimit vizual	*Sinjalizimi vizual* Aftësia për të përdorur Kodit ndërkombëtar të Sinjaleve Aftësia për të transmetuar dhe pranuar, me sinjal Mors, sinjalin e fatkeqësisë SOS siç është specifikuar në Aneksin IV të Rregullores Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972, të ndryshuar, dhe shtojcën 1 të Kodit Ndërkombëtar të Sinjaleve dhe sinjalizimin vizual të sinjaleve me një shkronjë siç përcaktohet edhe në Kodin Ndërkombëtar të Sinjaleve	Vlerësimi i provave të marra nga mësimi praktik dhe / ose simulimi	Komunikimet brenda zonës së përgjegjësisë së operatorit janë vazhdimisht të suksesshme
Manovrimi i anijes	Manovrimi dhe administrimi i anijes Njohuri mbi: .1 ndikimin e aftësisë mbajtëse të anijes, ujëzhvendosjes së anijes, diferentit të anijes, shpejtësisë dhe tolerancës (hapësira) nën karenë të rrathëve rrotullues dhe distancat e ndalimit .2 ndikimi i erës dhe rrymës në administrimin e anijeve .3 manovrat dhe procedurat për shpëtimin e personave jashtë bordit .4 lëkundjet në kiç, cekëtinat dhe efekte të ngjashme .5 procedurat e duhura për ankorimin	Provimi dhe vlerësimi i provave të fituara nga një ose më shumë nga të mëposhtmet .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, ku është e përshtatshme .4 kualifikim i përshtatshëm në një model anije me shkallë manual, ku është e përshtatshme	Kufijtë e sigurt të operimit të shtytjes (propulsionit) së anijes, sistemet e drejtimit dhe të energjisë nuk janë tejkaluar gjatë manovrave normale Rregullimet e bëra në kursin dhe shpejtësinë e anijes për të ruajtur sigurinë e lundrimit

Tabela A-II/1 ***(vazhdim)***

Funksioni: Administrimi dhe sistemimi i ngarkesës në nivel operacional

Kolona 1	Kolona 2	Kolona 3	Kolona 4
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
	Administrimi i ngarkesës, hapësira e	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të	Operacionet e mallrave kryhen në përputhje me planin e ngarkesave ose

Monitorimi i ngarkimit, tërheqja, sigurimi, kujdesi gjatë udhëtimit dhe shkarkimi i ngarkesave	*dobishme dhe sigurimi* Njohja e efektit të ngarkesës, duke përfshirë peshat e rënda, mbi përshtatshmërinë dhe stabilitetin e anijes Njohuri për trajtimin e sigurt, vendosjen dhe sigurimin e ngarkesave, duke përfshirë ngarkesat e rrezikshme, dhe të dëmshme dhe efektin e tyre në sigurinë e jetës dhe të anijes Aftësia për të krijuar dhe mbajtur komunikime efektive gjatë ngarkimit dhe shkarkimit	mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, ku është e përshtatshme	dokumentet e tjera dhe rregullat e vendosura të sigurisë, udhëzimet e përdorimit të pajisjeve dhe kufizimet e hapësirës së dobishme në anije Trajtimi i ngarkesave të rrezikshme dhe të dëmshme është në përputhje me rregulloret ndërkombëtare dhe standardet e njohura dhe kodet e praktikave të sigurta Komunikimet janë të qarta, të kuptueshme dhe vazhdimisht të suksesshme
Inspektimi dhe raportimi i defekteve dhe dëmtimeve të hapësirave të ngarkesës, kapakëve të baxhës së ngarkimit dhe rezervuarit të balastit (ngarkesë stabilizuesit)	Njohuri * dhe aftësia për të shpjeguar se ku mund të kërkohen dëmtimet dhe defektet që zakonisht ndodhin për shkak të: .1 operacionet e ngarkimit dhe shkarkimit .2 korrozioni .3 kushtet e vështira të motit Aftësia për të konstatuar se cilat pjesë të anijes do të inspektohen secilën herë për të mbuluar të gjitha pjesët brenda një periudhe të caktuar kohe Identifikimi i atyre elementeve të strukturës së anijes që janë kritike për sigurinë e anijes Shënoni shkaqet e korrozionit në hapësirat e ngarkesave dhe rezervuarët e balastit dhe si mund të identifikohet dhe parandalohet korrozioni Njohja e procedurave se si do të kryhen inspektimet Aftësia për të shpjeguar se si të sigurohet zbulimi i besueshëm i defekteve dhe dëmeve Kuptimi i qëllimit të "program i zgjeruar inspektimi"	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, ku është e përshtatshme	Inspektimet kryhen në përputhje me procedurat e përcaktuara, dhe defektet dhe dëmtimet zbulohen dhe raportohen siç duhet Kur nuk zbulohen defekte ose dëmtime, dëshmitë nga testimi dhe shqyrtimi tregojnë qartë kompetencë të përshtatshme në respektimin e procedurave dhe aftësinë për të dalluar midis pjesëve normale dhe të dëmtuara ose të dëmtuara të anijes

* Duhet të kuptohet se oficerët e kuvertës nuk kanë nevojë të jenë të kualifikuar në anije që përdoren për hartografi.

Tabela A-II/1 *(vazhdim)*

Funksioni: Kontrolli i operimit të anijes dhe kujdesi për personat në bord në nivel operacional

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**

Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Të sigurohet pajtueshmëria me kriteret për parandalimin e ndotjes	*Parandalimi i ndotjes së mjedisit detar dhe procedurat kundër ndotjes* Njohja e masave paraprake që duhen marrë për të parandaluar ndotjen e mjedisit detar Procedurat kundër ndotjes dhe të gjitha pajisjet shoqëruese Rëndësia e masave pro aktive për mbrojtjen e mjedisit detar	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë në shërbim e miratuar .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar	Procedurat për monitorimin e operacioneve në anije dhe sigurimi i pajtueshmërisë me kërkesat e MARPOL-it respektohen plotësisht Veprimet për të siguruar që të ruhet një reputacion pozitiv mjedisor
Ruajtje e përshtatshmërisë së anijes	***Stabiliteti i anijes*** Njohuritë e punës dhe zbatimi i stabilitetit, tabelat e diferentit dhe tensionit, diagramat dhe pajisjet e llogaritjes së tensionit Kuptimi i veprimeve themelore që duhet të ndërmerren në rast të humbjes së pjesshme të aftësisë notuese Kuptimi i bazave të integritetit të papërshkueshmërisë nga uji *Ndërtimi i anijes* Njohuri të përgjithshme të anëtarëve kryesorë strukturorë të një anijeje dhe emrave të duhur për pjesët e ndryshme	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, ku është e përshtatshme .4 kualifikim i miratuar me pajisje laboratori	Kushtet e stabilitetit përputhen me kriteret e stabilitetit të pacenuar të IMO në të gjitha kushtet e ngarkim**it** Veprimet për siguruar dhe ruajtur integritetin e papërshkueshmërisë nga uji të anijes janë në përputhje me praktikat e miratuara
Parandalimi, kontrolli dhe shuarja e zjarreve në bord	*Pajisje për parandalimin e zjarrit dhe shuarjen e zjarreve* Aftësia për të organizuar prova evakuimi nga zjarri Njohuri të klasave dhe kimisë së zjarrit Njohuri të sistemeve të shuarjes së zjarrit Njohuri të veprimeve që duhen marrë në rast zjarri, përfshirë zjarret që përfshijnë sistemet e naftës	Vlerësimi i provave të fituara nga kualifikimi dhe përvoja e miratuar në shuarjen e zjarreve, siç përcaktohet në seksionin A-VI / 3	Lloji dhe shkalla e problemit identifikohet menjëherë dhe veprimet fillestare janë në përputhje me procedurat e emergjencës dhe planet e emergjencës për anijen Evakuimi, mbyllja emergjente dhe procedurat e izolimit janë të përshtatshme për natyrën e emergjencës dhe zbatohen menjëherë Rendi i përparësisë dhe nivelet dhe shkallët kohore të raportimit dhe informimit të personelit në bord janë të përshtatshme për natyrën e emergjencës dhe pasqyrojnë urgjencën e problemit

Tabela A-II/1 ***(vazhdim)***

Funksioni: Kontrolli i operimit të anijes dhe kujdesi për personat në bord në nivel operacional ***(vazhdim)***

Kolona 1	Kolona 2	Kolona 3	Kolona 4
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Përdorimi i pajisje për shpëtimin e jetës	*Shpëtimi i jetës* Aftësia për organizuar braktisjen e stërvitjes në anije dhe njohuritë e funksionimit të barkave të mbijetesës dhe barkave të shpëtimit, pajisjeve dhe masave që i vënë ato në punë, dhe pajisjet e tyre, përfshirë pajisjet e radiondërlidhjes për shpëtimin e jetës, EPIRB, SART satelitore, kostumet e zhytjeje dhe mjetet mbrojtëse termike	Vlerësimi i dëshmive të marra nga kualifikimet dhe përvoja e miratuar siç përcaktohet në seksionin A-VI / 2, paragrafët 1 deri në 4	Veprimet në përgjigje të braktisjes së anijeve dhe situatave të mbijetesës janë të përshtatshme për rrethanat dhe kushtet mbizotëruese dhe përputhen me praktikat dhe standardet e pranuara të sigurisë
Aplikimi i ndihmës së parë mjekësore në bordin e anijes	*Ndihma mjekësore* Zbatimi praktik i udhëzuesve mjekësorë dhe këshillave nga radio, duke përfshirë aftësinë për të ndërmarrë veprime efektive bazuar në njohuri të tilla në rast aksidentesh ose sëmundjesh që mund të ndodhin në bordin e anijes	Vlerësimi i dëshmive të marra nga kualifikimet dhe përvoja e miratuar siç përcaktohet në seksionin A-Vl/4, paragrafët 1 deri në 3	Identifikimi i shkaktarit të mundshëm, natyrës dhe shtrirjes së lëndimeve ose kushteve është i shpejtë dhe trajtimi minimizon kërcënimin direkt ndaj jetës
Monitorimi i përputhshmërisë me kërkesat ligjore	Njohuri bazë në punë të konventave përkatëse të IMO në lidhje me sigurinë e jetës në det, sigurinë dhe mbrojtjen e mjedisit detar	Vlerësimi i provave të marra nga shqyrtimi ose kualifikimi i miratuar	Kërkesat legjislative në lidhje me sigurinë e jetës në det, sigurinë dhe mbrojtjen e mjedisit detar janë identifikuar në mënyrë korrekte
Zbatimi i aftësive të lidershipit dhe punës së ekipit	Njohuri pune për menaxhimin dhe kualifikimin e personelit në anije Njohuri mbi konventat dhe rekomandimet ndërkombëtare detare, si dhe legjislacionin kombëtar Aftësi për të zbatuar menaxhimin e detyrës dhe ngarkesës së punës, duke përfshirë: .1 planifikimin dhe koordinimin .2 emërimin e personelit .3 kufizimet e kohës dhe burimeve .4 krijimi i prioriteteve	Vlerësimi i provave të marra nga një nga të mëposhtmet: .1 kualifikim i miratuar .2 përvojë në shërbim e miratuar .3 demonstrim praktik	Ekuipazhit u janë ndarë detyrat dhe është informuar për standardet e pritshme të punës dhe sjelljes në një mënyrë të përshtatshme për individët në fjalë Objektivat dhe aktivitetet e kualifikimit bazohen në vlerësimin e kompetencës aktuale dhe aftësive dhe kërkesave operacionale Operacionet kanë demonstruar se janë në përputhje me rregullat e zbatueshme

Tabela A-II/1 ***(vazhdim)***

Funksioni: Kontrolli i operimit të anijes dhe kujdesi për personat në bord në nivel operacional ***(vazhdim)***

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Zbatimi i aftësive të lidershipit dhe punës në ekip *(vazhdim)*	Njohuri dhe aftësi për të aplikuar menaxhim efektiv të burimeve: .1 alokimi, caktimi dhe caktimi i prioriteteve të burimeve .2 komunikim efikas në bord dhe në breg .3 vendimet reflektojnë vlerësim të përvojës së ekipit **.**4 këmbëngulje dhe lidership, përfshirë motivimin **.5** sigurimi dhe mbajtja e ndërgjegjësimit në situata Njohuri dhe aftësi për të aplikuar teknika vendim - marrëse: .1 vlerësim situate dhe risku .2 identifikim dhe marrje në konsideratë e mundësive të gjeneruara .3 përzgjedhje e kursit të veprimit 4 vlerësim i efikasitetit të rezultateve		Operacionet janë planifikuar dhe burimet janë shpërndarë sipas nevojës në prioritet të saktë për të kryer detyrat e nevojshme Komunikimi është dhënë dhe pranuar në mënyrë të qartë pa ambiguitet Janë demonstruar sjellje efikase lidershipi Anëtarët e nevojshëm të ekipit ndajnë të kuptueshmëri të saktë të statusit aktual dhe të parashikuar të anijes dhe statusit operacional dhe mjedisit të jashtëm Vendimet janë më efikaset për situatën
Kontribuon në sigurinë e personelit dhe anijes	Njohuri e teknikave të mbijetesës personale Njohuri mbi parandalimin e zjarrit dhe aftësia për të luftuar dhe shuar zjarret Njohuri mbi ndihmën e parë bazë Njohuri mbi e sigurisë personale dhe e përgjegjësive sociale	Vlerësimi i provave të marra nga kualifikimi dhe përvoja e miratuar siç parashikohet në seksionin A-VI/1, paragrafi **2**	Pajisjet e duhura të sigurisë dhe ato mbrojtëse janë përdorur në mënyrë korrekte Procedurat dhe praktikat e sigurta të punës të hartuara për të mbrojtur personelin dhe anijen vërehen gjatë gjithë kohës Procedurat e hartuara për të mbrojtur mjedisin janë vërejtur gjatë gjithë kohës Veprimi fillestar dhe vijues për të qenë i ndërgjegjshëm për një emergjencë përputhet me procedurat e reagimit në rast emergjencash

Seksioni A-II/2

Kriteret minimale të detyrueshme për atestimin e kapitenëve

dhe zëvendës kapitenëve në anije tonazhi prej 500 tonë bruto ose më shumë

Standardet e kompetencës

1 Çdo kandidati për atestim si kapiten ose zëvendës kapiten në anije tonazhi prej 500 tonë ose më shumë i kërkohet të demonstrojë kompetencën për të ndërmarrë, në nivel menaxhimi, punët, detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A-II/2.

2 Njohuritë, kuptimi dhe aftësia minimale e kërkuar për Çertifikim renditet në kolonën 2 të tabelës A – II/2. Kjo përfshin, zgjeron dhe shtrin në thellësi temat e renditura në kolonën 2 të tabelës A –II/1 për oficerët përgjegjës për një vrojtim navigacional.

3 Duke pasur parasysh se kapiteni ka përgjegjësi bazë për sigurinë dhe mbrojtjen e anijes, pasagjerëve të tij, ekuipazhit dhe ngarkesës, dhe për mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotja e anijes, dhe që një zëvendës kapiten është gati të marrë atë përgjegjësi në çdo moment, vlerësimi në këto tema hartohet për të testuar aftësinë e tyre për të përvetësuar të gjithë informacionin e disponueshëm që ndikon në sigurinë dhe mbrojtjen e anijes, pasagjerëve të saj, ekuipazhit ose ngarkesës, ose mbrojtjen e mjedisit detar.

4 Niveli i njohurive të temave të renditura në kolonën 2 të tabelës A –II/2 është i mjaftueshëm për të mundësuar kandidatin që të shërbejë në kapacitetin e kapitenit ose të zëvendëskapitenit.*

5 Niveli i njohurive, dijeve dhe aftësive teorike të kërkuara sipas seksioneve të ndryshme në kolonën 2 të tabelës A –II/2 mund të variojnë sipas rastit nëse Çertifikata duhet të jetë e vlefshme për anije tonazhi prej 3 000 tonë bruto ose më shumë apo për anije tonazhit midis 500 tonë bruto dhe 3000 tonë bruto.

6 Kualifikimi dhe përvoja për të arritur nivelin e nevojshëm të njohurive, dijeve dhe aftësive teorike merr në konsideratë kriteret përkatëse të kësaj pjese dhe udhëzimet e dhëna në pjesën B të këtij Kodi.

7 Çdo kandidati për atestim i kërkohet të japë prova se ka arritur Standardin e kërkuar të kompetencës në përputhje me metodat për demonstrimin e kompetencës dhe kriteret për vlerësimin e kompetencës të dhënë në formë tabelore në kolonën 3 dhe 4 të tabelës A – II/2.

Udhëtime afër – brigjeve

Një Administratë mund të lëshojë një Çertifikatë të kufizuar për të shërbyer në anije të angazhuara ekskluzivisht në udhëtime afër – brigjeve, për lëshimin e kësaj Çertifikate, mund të përjashtojë tema që nuk janë të zbatueshme për ujërat apo anijet në fjalë, duke pasur parasysh efektin mbi sigurinë e të gjitha anijeve që mund të jenë duke operuar në të njëjtat ujëra.

Tabela A-II/2

Specifikime të Standardit minimal të kompetencës për kapitenët dhe zëvendës kapitenët në anije tonazhi 500 tonë bruto ose më shumë

Funksioni: Lundrimi në nivel menaxhimi

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**

* Kursi (kurset) Model i IMO mund të ndihmojë në përgatitjen e kursit.

Planifikimi i një udhëtimi dhe kryerja e lundrimit	Planifikimi dhe lundrimi i udhëtimit për të gjitha kushtet me metoda të pranueshme të trajektoreve hedhja në skicë e të dhënave të trajektoreve oqeanike, duke marrë në konsideratë, p.sh.: .1 ujërat e kufizuar .2 kushtet meteorologjike .3 akullin .4 dukshmërinë e kufizuar .5 skemat e ndarjes së trafikut .6 zonat e shërbimit të trafikut të anijeve (VTS) .7 zonat me ndikim të madh të baticave Caktimi i itinerarit në përputhje me Dispozitat e Përgjithshme të Caktimi të Itinerarit të Anijeve Raportimi në përputhje me Parimet e Përgjithshme për Sistemet e Raportimit të Anijeve dhe me procedurat VTS	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme .3 kualifikim i miratuar me pajisje laboratori Duke përdorur: katalogë tabelash, tabele, publikime detare dhe raporte të hollësishme anijesh	Pajisjet, tabelat dhe botimet detare të kërkuara për udhëtimin janë të numëruara dhe të përshtatshme për kryerjen e sigurt të udhëtimit Arsyet për itinerarin e planifikuar mbështeten nga faktet dhe të dhënat statistikore të marra nga burimet dhe publikimet përkatëse Pozicionet, kurset, distancat dhe llogaritjet e kohës janë të sakta brenda standardeve të pranuara të saktësisë për pajisjet e lundrimit Të gjitha rreziqet potenciale të lundrimit janë identifikuar me saktësi
Përcaktimi i pozitën dhe saktësisë së pozicionit rezultant të caktuar me çdo mjet	Përcaktim i pozicionit nga të gjitha kushtet: .1 me vëzhgim qiellor (të yjeve) .2 me vëzhgim tokësor, përfshirë aftësinë për të përdorur tabelat e duhura lajmërimet për marinarët dhe publikime të tjera për të vlerësuar saktësinë e caktimit të pozicionit rezultues .3 duke përdorur mjetet moderne të lundrimit elektronik, me njohuri specifike rreth parimeve të tyre operuese, kufizimeve, burimeve të gabimit, zbulimit të paraqitjes së gabuar të informacionit dhe metodave të korrigjimit për të marrë fiksimin	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme .3 kualifikim i miratuar me pajisje laboratorike duke përdorur : .3.1 tabela, almanak detar, skica ku janë hedhur të dhëna, kronometër, këndmatës dhe një makinë	Metoda kryesore e zgjedhur për caktimin e pozicionit të anijes është më e përshtatshmja për rrethanat dhe kushtet mbizotëruese Përcaktimi i vendndodhjes i marrë nga vëzhgimet qiellore është brenda niveleve të pranuara të saktësisë Përcaktimi i vendndodhjes i marrë nga vëzhgimet tokësore është brenda niveleve të pranuara të saktësisë Saktësia e përcaktimit të vendndodhjes rezultues vlerësohet

	e saktë të pozicionit	llogaritëse .3.2 tabela, botime detare dhe instrumente navigacionale (azimut, këndmatës, solkometër, instrument tingujsh, busull) dhe manualet e prodhuesve .3.3 radar, sistemе elektronike të gjetjes së pozicionit tokësor, sistemе të lundrimit satelitor dhe tabela dhe publikime të përshtatshme detare	si duhet Përcaktimi i vendndodhjes i marrë nga përdorimi i mjeteve elektronike të lundrimit është brenda standardeve të saktësisë së sistemeve në përdorim. Janë paraqitur gabimet e mundshme që ndikojnë në saktësinë e pozicionit rezultues dhe metodat e minimizimit të efekteve të gabimeve të sistemit në pozicionin rezultues zbatohen si duhet

Tabela A-II/2 *(vazhdim)*

Funksioni: Lundrimi në nivel menaxhimi *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Përcakton dhe llogarit gabimet e busullës	Aftësia për të përcaktuar dhe llogaritur gabimet e busullave magnetike dhe gjiro - busullave Njohuri e parimeve të busullave magnetike dhe gjiro - busullave Një kuptim i sistemeve nën kontrollin e gjiro – busullës kryesore dhe njohja e operimit dhe kujdesit për llojet kryesore të gjiro- busullës	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme .3 kualifikim i miratuar me pajisje laboratorike Duke përdorur: vëzhgimet qiellore, tokësore, dhe krahasimin midis busullave magnetike dhe gjiro - busullave	Metoda dhe shpeshtësia e kontrolleve për gabimet e busullave magnetike dhe gjiro – busullave siguron saktësinë e informacionit
Koordinimi i operacioneve të kërkimit dhe shpëtimit	Një njohuri e plotë e dhe aftësi për të zbatuar procedurat që gjenden në Manualin Ndërkombëtar të Kërkimit dhe Shpëtimit Aeronautik dhe Detar (IAMSAR)	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme .3 kualifikim i miratuar me pajisje laboratori Duke përdorur: botimet përkatëse, tabelat, të dhënat meteorologjike, të dhënat e	Plani për koordinimin e operacioneve të kërkim-shpëtimit është në përputhje me udhëzimet dhe Standardet ndërkombëtare Janë krijuar radio-komunikime dhe ndiqen procedurat korrekte të komunikimit në të gjitha fazat e operacioneve të kërkim-shpëtimit

		anijes së përfshirë, pajisjet e radio – komunikimit dhe lehtësira të tjera të disponueshme dhe një nga të mëposhtmet: .1 kurs kualifikimi i miratuar SAR .2 kualifikim i miratuar me simulator, në rastet kur është e përshtatshme .3 kualifikim i miratuar me pajisje laboratorike	
Caktimi i masave dhe procedurave të vrojtimit	Njohja e plotë e përmbajtjes, zbatimit dhe qëllimit të Rregullores Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972, të ndryshuar Njohja e plotë e përmbajtjes, zbatimit dhe qëllimit të Parimeve që duhet të respektohen për të kryer një vrojtim navigacional	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme	Masat dhe procedurat e shërbimit janë caktuar dhe mbajtur në përputhje me rregulloret dhe udhëzimet ndërkombëtare në mënyrë të tillë që të sigurohet siguria e lundrimit, mbrojtja e mjedisit detar dhe siguria e anijes dhe personave në bord

Tabela A-II/2 *(vazhdim)*

Funksioni: Lundrimi në nivel menaxhimi *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Ruajtja e lundrimit të sigurt nëpërmjet përdorimit të informacionit nga pajisjet dhe sistemet e lundrimit për të ndihmuar vendimmarrjen komanduese **Shënim:** Kualifikimi dhe vlerësimi në përdorimin e ARPA nuk kërkohet për ata që shërbejnë ekskluzivisht në anije që nuk janë të pajisura me ARPA. Kjo kufizim duhet të pasqyrohet në miratimin e lëshuar për detarin në fjalë	Një vlerësim i gabimeve në sistem dhe kuptim i plotë i aspekteve operacionale të sistemeve lundruese Planifikimi i pilotimi qorr (pa dukshmëri) Vlerësimi i informacionit navigacional që rrjedh nga të gjitha burimet, duke përfshirë radarët dhe ARPA, për të bërë dhe zbatuar vendimet komanduese për shmangien e përplasjeve dhe për të drejtuar lundrimin e sigurt të anijes Ndërlidhja dhe përdorimi optimal i të gjitha të dhënave të lundrimit në dispozicion për kryerjen e lundrimit	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga simulator i miratuar ARPA dhe një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme .3 kualifikim i miratuar me pajisje laboratori	Informacioni i marrë nga pajisjet dhe sistemet e lundrimit interpretohet dhe analizohet në mënyrë korrekte, duke marrë parasysh kufizimet e pajisjeve dhe rrethanat dhe kushtet mbizotëruese Veprimi i ndërmarrë për të shmangur një takim të ngushtë ose përplasje me një anije tjetër është në përputhje me Rregulloren Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972, të ndryshuar
Ruajtja e sigurisë së lundrimit përmes	Menaxhimi i procedurave operacionale, dosjeve dhe të	Vlerësimi i provave të marra	Procedurat operacionale për përdorimin e ECDIS-it janë

përdorimit të ECDIS dhe sistemeve të tjera të lundrimit për të ndihmuar në marrjen e vendimeve komanduese **Shënim:** Nuk kërkohet kualifikim dhe vlerësim në përdorimin e ECDIS për ata që shërbejnë ekskluzivisht në anije që nuk janë të pajisura me ECDIS. Kjo kufizim duhet të pasqyrohet në miratimin e lëshuar për detarin në fjalë	dhënave të sistemit, duke përfshirë: .1 menaxhimin e prokurimit, licencimin dhe përditësimin e të dhënave të skedarëve dhe softuer-it të sistemit në përputhje me procedurat e vendosura .2 përditësimi i informacionit dhe sistemit, duke përfshirë aftësinë për të përditësuar versionin e sistemit ECDIS në përputhje me zhvillimin e produktit nga ana e shitësit .3 krijimi dhe ruajtja e konfigurimit të sistemit dhe skedarët rezervë .4 krijimi dhe ruajtja e regjistrave në përputhje me procedurat e vendosura .5 krijimi dhe ruajtja e dosjeve të planifikimit të kursit në përputhje me procedurat e vendosura .6 përdorimi i regjistrit ECDIS dhe funksioneve të historisë së trajektores për inspektimin e funksioneve të sistemit, cilësimet e alarmit dhe reagimet e përdoruesit Përdorimi i funksionalitetit riprodhues të ECDIS për rishikimin e kalimit, planifikimin e itinerarit dhe shqyrtimi i funksioneve të sistemit	nga një nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator ECDIS	krijuar, aplikuar dhe monitoruar Veprimet e ndërmarra për të minimizuar rrezikun për sigurinë e lundrimit

Tabela A-II/2 *(vazhdim)*

Funksioni: Lundrimi në nivel menaxhimi *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Parashikimi i motit dhe kushteve oqeanografike	Aftësi për të kuptuar dhe interpretuar një tabelë sinoptike dhe për të parashikuar motin e zonës, duke marrë parasysh kushtet lokale të motit dhe informacionet e marra nga faksi i motit Njohja e karakteristikave të sistemeve të ndryshme të motit, duke përfshirë stuhitë rrotulluese tropikale dhe shmangien e qendrave të stuhisë dhe të kuadranteve të rrezikshme Njohuri e sistemeve të rrymave oqeanike Aftësia për të llogaritur kushtet e baticave Përdorimi i të gjithë botimeve të përshtatshme detare rreth baticave dhe	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim i miratuar me pajisje laboratori	Kushtet e mundshme të motit të parashikuara për një periudhë të caktuar, bazohen në të gjitha informacionet në dispozicion Veprimet e ndërmarra për të ruajtur sigurinë e lundrimit minimizojnë çdo rrezik për sigurinë e anijes Arsyet për veprimin e synuar mbështeten nga të dhënat statistikore dhe vëzhgimet e kushteve aktuale të motit

	rrymave		
Reagimi ndaj emergjencave navigacionale	Masat paraprake kur nxirret në cekëtinë anija Veprimet që duhen marrë kur ngecja në cekëtirë është e pashmangshme, dhe pas ngecjes në cekëtinë Ri- nxjerrja mbi ujë e anijes së mbetur në cekëtinë me dhe pa ndihmë Veprimet që duhet të ndërmerren nëse përplasja është e pashmangshme dhe pas përplasjes ose dëmtimit të integritetit të papërshkueshmërisë nga uji të trupit të anijes nga çdo shkak Vlerësimi i kontrollit të dëmit Drejtimi emergjent Masat e rimorkimit dhe procedurat e rimorkimit	Provimi dhe vlerësimi i dëshmive të fituara nga mësimi praktik, përvoja në shërbim dhe ushtrimet praktike në procedurat emergjente	Lloji dhe shkalla e çdo problemi identifikohet menjëherë dhe vendimet dhe veprimet minimizojnë efektet e çdo mosfunksionimi të sistemeve të anijes Komunikimet janë efektive dhe përputhen me procedurat e vendosura Vendimet dhe veprimet maksimizojnë sigurinë e personave në bord

Tabela A-II/2 *(vazhdim)*

Funksioni: Lundrimi në nivel menaxhimi *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Manovrimi dhe administrimi i anijes në të gjitha kushtet	Manovrimi dhe administrimi i anijes në të gjitha kushtet, përfshirë: .1 manovrimin kur iu afrohet bazave të pilotëve dhe hipja në bord ose zbritja e pilotëve nga bordi, duke mbajtur në konsideratë motin, baticën, ndalimin .2 administrimi i anijes në lumenj, grykëderdhje dhe ujëra të kufizuar, duke pasur parasysh ndikimet e rrymave, erës dhe ujërave të kufizuar në reagimin e timonit të anijes .3 zbatimi i normës – konstante – të teknikave – të kthimit .4 manovrimi në cekëtinë, përfshirë uljen e tolerancës (hapësirës) nën karenë të shkaktuar nga lëkundjet në kiç, lëkundjet dhe lëkundjet e bashit dhe kiçit .5 ndërveprimi mes anijeve që kalojnë dhe midis vetë anijes dhe bregut aty pranë (efekti	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme .3 model i miratuar anijeje në shkallë manuale, aty ku është e mundur	Të gjitha vendimet në lidhje vendin e ankorimit dhe ankorimin bazohen në një vlerësim të duhur të manovrimit të anijes dhe karakteristikave të motorit dhe të forcave të pritshme ndërsa anija ndodhet në vendin e ankorimit apo është ankoruar Ndërsa ndodhet në ujë, bëhet një vlerësim i plotë i efekteve të mundshme të ujërave të kufizuar ose cekëtinës, akullit, bregut, kushteve të baticës, të anijeve që parakalojnë, dhe pjesës së majës së vetë anijes dhe të balamastrit të bashit që anija të mund të manovrohet në mënyrë të sigurt në kushte të ndryshme ngarkese dhe moti

	kanal) .6 vendosja dhe heqja nga vendi i ankorimit në kushte të ndryshme të erës, baticës dhe rrymës me ose pa rimorkim .7 anija dhe ndërveprimi i rimorkimit .8 përdorimi i propulsionit dhe sistemeve të manovrimit .9 përzgjedhja e ankorimit; ankorim me një ose dy spiranca në vend ankorimi të kufizuara dhe faktorët e përfshirë në përcaktimin e gjatësisë se kabllos së spirancës së përdorur .10 hedhja e spirancës; pastrimi i spirancave të bllokuara .11 vënia e anijes në dok të thatë me dhe pa dëmtim .12 menaxhimi dhe manovrimi i anijeve në mot të vështirë, përfshirë ndihma për një anije ose aeroplan në rast fatkeqësie; operimet e rimorkimit; mjetet për të mbajtur një anije të pamenaxhueshme jashtë gropave të detit, minimizimi i zhvendosjes dhe përdorimi i naftës .13 masat paraprake në manovrimin për të vënë në punë barkat e shpëtimit ose barkat e mbijetesës në mot të keq		

Tabela A-II/2 *(vazhdim)*

Funksioni: Lundrimi në nivel menaxhimi *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Manovrimi dhe administrimi i anijeve në të gjitha kushtet *(vazhdim)*	.14 metodat e marrjes në bordin e të mbijetuarve nga anijet e shpëtimit dhe anijet e mbijetesës .15 aftësia për të përcaktuar karakteristikat e manovrimit dhe shtytjes së llojeve të zakonshme të anijeve, me referencë të veçantë ndaj distancave të ndalimit dhe rrathëve rrotullues në ujëzhvendosje dhe shpejtësi të ndryshme .16 rëndësia e lundrimit me shpejtësi të reduktuar për të shmangur dëmet e shkaktuara nga tundja e pjesës së majës dhe balamastrit të bashit të vetë anijes		

	.17 masat praktike që duhet të merren kur lundrohet në ose afër akullit ose në kushtet e akumulimit të akullit në bordin .18 përdorimi dhe manovrimi në dhe afër skemave të ndarjes së trafikut dhe në zonat e shërbimit të trafikut të anijeve (VTS)		
Përdorimi i kontrolleve në largësi të impianteve të shtytjes dhe sistemeve dhe shërbimeve inxhinierike	Parimet e operimit të centraleve elektrike detare Makineria ndihmëse e anijes Njohuri të përgjithshme të termave të inxhinierisë detare	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e nevojshme	Impianti, makineritë ndihmëse dhe pajisjet operohen në përputhje me specifikimet teknike dhe brenda limiteve të përdorimit në çdo kohë

Tabela A-II/2 *(vazhdim)*

Funksioni: Manovrimi i ngarkesës dhe sistemimi i saj në nivel menaxhimi

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Planifikimi dhe sigurimi i ngarkimit të sigurt, stivosja (vendosja) e ngarkesës, siguria, kujdesi gjatë udhëtimit, dhe shkarkimi i ngarkesave	Njohuritë dhe aftësia për të zbatuar rregulloret, kodet dhe standardet përkatëse ndërkombëtare në lidhje me trajtimin, depozitimin, sigurimin dhe transportimin e sigurt të ngarkesave Njohuri të efektit mbi diferentin dhe stabilitetin e ngarkesave dhe operimet e ngarkesave Përdorimi i diagrameve të stabilitetit dhe diferentit dhe pajisjeve për llogaritjen e tensionit, duke përfshirë pajisjet automatike të bazuara në të dhëna (ADB) dhe njohuri për ngarkimin e ngarkesave dhe stabilizimit të ngarkesës, në mënyrë që të mbajnë tensionin trupit të anijes brenda kufijve të pranueshëm Vendosja dhe sigurimi i ngarkesës në bordin e anijes, përfshirë mekanizmin e manovrimit të ngarkesës dhe pajisjen e sigurimit dhe pajisjen e tërheqjes Operacionet e ngarkimit dhe shkarkimit, duke pasur parasysh transportin e ngarkesave të identifikuara në Kodin e Praktikës së Sigurt për Sistemimin e Ngarkesës Sigurimin e saj Njohuri të përgjithshme për anijet naftë mbajtëse dhe operimet e anijeve naftëmbajtëse	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme Duke përdorur: tabelat e stabilitetit, diferentit dhe tensionit, diagramet dhe pajisjet e llogaritjes së tensionit	Frekuenca dhe shtrirja e monitorimit të gjendjes së ngarkesës është e përshtatshme për natyrën dhe kushtet mbizotëruese Ndryshimet e papranueshme ose të paparashikuara në gjendjen ose specifikimin e ngarkesës njihen menjëherë dhe ndërmerren e hartohen menjëherë veprime korrigjuese për të mbrojtur sigurinë e anijes dhe atyre në bord Operacionet e ngarkesave janë planifikuar dhe ekzekutuar në përputhje me procedurat e përcaktuara dhe kërkesat ligjore Sistemimi dhe sigurimi i ngarkesave siguron që kushtet e stabilitetit dhe tensionit të mbeten brenda kufijve të sigurt në çdo moment gjatë udhëtimit

	Njohuri të kufizimeve operacionale dhe konstruksionit të anijeve që transportojnë ngarkesa jo të lëngshme Aftësia për të përdorur të gjitha të dhënat në dispozicion në anije lidhur me ngarkimin, kujdesin dhe shkarkimin e ngarkesave jo të lëngshme Aftësia për të vendosur procedurat për trajtimin e sigurt të ngarkesave në përputhje me dispozitat e instrumenteve përkatëse si Kodi IMDG, Kodi IMSBC, MARPOL73 / 78 Shtojcat III dhe V dhe informacione të tjera përkatëse Aftësi për të shpjeguar parimet bazë për vendosjen e komunikimit efektiv dhe përmirësimin e marrëdhënieve të punës ndërmjet personelit të anijes dhe terminalit		

Tabela A-II/2 *(vazhdim)*

Funksioni: Manovrimi i ngarkesës dhe sistemimi i saj në nivel menaxhimi *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Vlerësim i defekteve dhe dëmtimeve të raportuara të hapësirave të ngarkesës, mbulesave të baxhës së ngarkimit dhe rezervuarit të balastit, marrja e masave të duhura	Njohuri për kufizimet në fuqinë e pjesëve vitale konstruktive të një anijeje Standard që transporton ngarkesë jo të lëngshme dhe aftësinë për të interpretuar shifrat e dhëna për momentet e përkuljes dhe forcat e zhvendosjes Aftësia për të shpjeguar se si të shmangen efektet e dëmshme të korrozionit, lodhjes së metaleve dhe trajtimit të papërshtatshëm të ngarkesave në anijet që transportojnë ngarkesa jo të lëngshme	Shqyrtim dhe vlerësim i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme duke përdorur: tabelat e stabilitetit, diferentit dhe tensionit, diagramet dhe pajisjet e llogaritjes së tensionit	Vlerësimet bazohen në parimet e pranuara, argumentet e mbështetura mirë dhe kryhen në mënyrë korrekte. Vendimet e marra janë të pranueshme, duke marrë parasysh sigurinë e anijes dhe kushtet mbizotëruese
Transporti i mallrave të rrezikshëm	Rregullat, standardet, kodet dhe rekomandimet ndërkombëtare për transportin e ngarkesave të rrezikshme, duke përfshirë Kodin Ndërkombëtar të Mallrave të Rrezikshme Detare (IMDG) dhe Kodin Ndërkombëtar të Transportit të Ngarkesave të Ngurta Detare (IMSBC) Transporti i ngarkesave të rrezikshme dhe të dëmshme; masat paraprake gjatë ngarkimit dhe shkarkimit dhe kujdesi gjatë udhëtimit	Shqyrtim dhe vlerësim i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme .3 kualifikim specialist i miratuar	Shpërndarja e planifikuar e ngarkesës bazohet në informacione të besueshme dhe është në përputhje me udhëzimet e përcaktuara dhe kërkesat ligjore Informacioni për rreziqet dhe kërkesat e veçanta regjistrohet në një format të përshtatshëm për referencë të lehtë në rast të një incidenti

Tabela A-II/2 *(vazhdim)*

Funksioni: Kontrolli i operimit të anijes dhe kujdesi për personat në bord në nivel menaxhimi

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Kontroll i stabilitetit, tensionit dhe diferentit	Kuptimi i parimeve themelore të ndërtimit të anijeve dhe teorive dhe faktorëve që ndikojnë tek diferenti dhe stabiliteti dhe masat e nevojshme për të ruajtur diferentin dhe stabilitetin Njohuri mbi efektet në diferentin dhe stabilitetin e një anijeje në rast të dëmtimit dhe përmbytjes pasuese të një seksioni dhe kundër masat që duhen marrë Njohuri mbi rekomandimet e IMO lidhur me stabilitetin e anijeve	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme	Kushtet e stabilitetit dhe të tensionit mbahen brenda kufijve të sigurt në çdo kohë
Monitorimi dhe kontrolli i përputhjes me kërkesat ligjore dhe masat për të siguruar sigurinë e jetës në det, sigurinë dhe mbrojtjen e mjedisit detar	Njohja e ligjit ndërkombëtar detar të mishëruar në marrëveshjet dhe konventat ndërkombëtare Rendësi duhet t'u kushtohet veçanërisht temave të mëposhtme: .1 Çertifikatat dhe dokumentet e tjera që kërkohen të mbahen në bordin e anijeve sipas konventave ndërkombëtare, si mund të merren këto Çertifikata dhe periudha e tyre e vlefshmërisë .2 përgjegjësitë sipas kritereve përkatëse të Konventës Ndërkombëtare mbi Linjën e Ngarkesës, 1966, të ndryshuar .3 përgjegjësitë sipas kritereve përkatëse të Konventës Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det, 1974, të ndryshuar .4 përgjegjësitë sipas Konventës Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes nga Anijet, të ndryshuar .5 deklaratat detare të shëndetit dhe kriteret e Rregulloreve Ndërkombëtare të Shëndetit .6 përgjegjësitë sipas instrumenteve ndërkombëtare që ndikojnë në sigurinë e anijes, pasagjerëve, ekuipazhit dhe ngarkesave .7 metodat dhe ndihmat për të parandaluar	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme	Procedurat për monitorimin e operacioneve dhe mirëmbajtjes janë në përputhje me kërkesat ligjore Mospërputhjet e mundshme identifikohen menjëherë dhe plotësisht Rinovimi i planifikuar dhe shtyrja e Çertifikatave siguron vlefshmëri të vazhdueshme të njësive dhe pajisjeve të vëzhguara

	ndotjen e mjedisit detar nga anijet .8 legjislacionin kombëtar për zbatimin e marrëveshjeve dhe konventave ndërkombëtare		

Tabela A-II/2 *(vazhdim)*

Funksioni: Kontrolli i operimit të anijes dhe kujdesi për personat në bord në nivel menaxhimi *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Ruajtja e sigurisë së ekuipazhit dhe pasagjerëve të anijes dhe gjendja operacionale e sistemeve të shpëtimit të jetës, zjarrit dhe sistemeve të tjera të sigurisë	Njohje e plotë e rregulloreve të pajisjeve për shpëtimin e jetës (Konventa Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det) Organizimi i stërvitjeve për rastet e zjarrit dhe braktisjes së anijes Mirëmbajtja e kushteve operacionale të sistemeve të shpëtimit të jetës, të luftës kundër zjarrit dhe sistemeve të tjera të sigurisë Masat që duhen ndërmarrë për të mbrojtur dhe ruajtur të gjithë personat në bord në raste emergjencash Veprimet për të kufizuar dëmet dhe për të shpëtuar anijen pas rënies së një zjarri, shpërthimi, përplasjeje ose ngecje në cekëtinë	Provimi dhe vlerësimi i dëshmive të fituara nga udhëzimet praktike dhe kualifikimi dhe përvoja në shërbim	Procedurat për monitorimin e sistemeve të zbulimit të zjarrit dhe sigurisë sigurojnë që të gjitha alarmet të zbulohen menjëherë dhe të veprohet në përputhje me procedurat e vendosura për rastet emergjente
Zhvillimi i planeve të kontrollit të emergjencave dhe dëmeve dhe trajtimi i situatave emergjente	Përgatitja e planeve të emergjencës për reagim ndaj rasteve emergjente Ndërtimi i anijes, duke përfshirë kontrollin e dëmeve Metodat dhe mjetet për parandalimin, zbulimin dhe shuarjen e zjarreve Funksionet dhe përdorimi i pajisjeve jetë shpëtuese	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga përvoja dhe kualifikimi i miratuar në shërbim	Procedurat e emergjencës janë në përputhje me planet e caktuara për situata emergjente

Tabela A-II/2 *(vazhdim)*

Funksioni: Kontrolli i operimit të anijes dhe kujdesi për personat në bord në nivel menaxhimi *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**

Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësi**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Përdorimi i aftësive menaxheriale dhe të lidershipit	Njohuri mbi menaxhimit dhe kualifikimin e personelit në anije Njohuri mbi konventat dhe rekomandimet ndërkombëtare detare, si dhe legjislacionin kombëtar Aftësi për të aplikuar menaxhim të detyrës dhe ngarkesës në punë, duke përfshirë: .1 planifikimin dhe koordinimin .2 detyrat e personelit .3 kufizimet kohore dhe të burimeve .4 dhënia e përparësisë Njohuri dhe aftësi për të aplikuar menaxhimin efektiv të burimeve: .1 ndarja, caktimi dhe ndarja e prioriteteve për burimet .2 komunikim efikas në bord dhe breg .3 vendimet pasqyrojnë shqyrtimin e përvojave të ekipit .4 këmbëngulje dhe lidership, dhe motivim .5 krijimi dhe ruajta e ndërgjegjësimit për situatat Njohuri dhe aftësi për të aplikuar teknikat vendimmarrëse: .1 vlerësim i situatës dhe riskut .2 identifikimi dhe dhënia e opsioneve .3 përzgjedhje e kursit të veprimit .4 vlerësim i i efikasitetit të rezultateve Zhvillimi, zbatimi dhe mbikëqyrja e procedurave standarde të operimit	Vlerësim i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 kualifikim i miratuar .2 përvojë e miratuar në shërbim .3 kualifikim i miratuar me simulator	Ekuipazhit i ndahen detyrat dhe informohet për standardet e pritshme të punës dhe sjelljes në një mënyrë të përshtatshme për individët në fjalë Objektivat dhe aktivitetet e kualifikimit bazohen në vlerësimin e kompetencave dhe aftësive aktuale dhe kritereve operacionale Operacionet demonstrohen se janë në përputhje me rregullat e zbatueshme Operacionet janë planifikuar dhe burimet janë shpërndarë sipas nevojës në prioritet të saktë për të kryer detyrat e nevojshme Komunikimi është dhënë dhe marrë në mënyrë të qartë dhe pa dykuptimësi Demonstrohen sjellje efektive të lidershipit Anëtarët e nevojshëm të ekipit kanë të kuptuar të saktë të gjendjes aktuale dhe të parashikuar të anijes dhe gjendjes operacionale dhe mjedisit të jashtëm Vendimet janë më efektive për situatën Operacionet demonstrohen të janë efektive dhe në përputhje me rregullat e zbatueshme

Tabela A-II/2 *(vazhdim)*

Funksioni: Kontrolli i operimit të anijes dhe kujdesi për personat në bord në nivel menaxhimi *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Organizimi dhe menaxhimi i sigurimit të kujdesit shëndetësor në bord	Njohuri e plotë* e përdorimit dhe përmbajtjes së publikimeve të mëposhtme: .1 Udhëzuesi Ndërkombëtar Mjekësor për Anijet ose botimet kombëtare të barazvlefshme .2 seksioni mjekësor i Kodit Ndërkombëtar të Sinjaleve .3 Udhëzuesi i Ndihmës së Parë Mjekësore për Përdorim në Aksidente që Përfshijnë Mallra të Rrezikshme	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga kualifikimet e miratuara	Veprimet e ndërmarra dhe procedurat e ndjekura zbatohen në mënyrë korrekte dhe përdorin plotësisht kështillat e disponueshme

* Kurset përkatëse Model të IMO mund të ndihmojnë në përgatitjen e kurseve.

Seksioni A-II/3

Kriteret minimale të detyrueshme për Çertifikimin e oficerëve përgjegjës për një shërbim lundrimi dhe të kapitenëve në anije me tonazh më të vogël se 500 tonë bruto, të angazhuar në udhëtime afër-brigjeve

Oficeri përgjegjës për një shërbim lundrimi

Standardi i kompetencës

1 Çdo kandidat për Çertifikim:

.1 i kërkohet të demonstrojë kompetencën për të ndërmarrë, në nivel operacional, detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A-11/3;

.2 së paku të mbajnë Çertifikatën përkatëse për kryerjen e radio komunikimeve VHF në përputhje me kërkesat e Rregulloreve të Radio - ndërlidhjes; dhe

.3 nëse është përcaktuar për të pasur përgjegjësi kryesore për radio komunikimet gjatë incidenteve të fatkeqësisë, të mbajë Çertifikatën përkatëse të lëshuar ose të njohur sipas dispozitave të Rregulloreve të Radio - ndërlidhjes.

2 Njohuritë minimale, dijet dhe aftësia e kërkuar për Çertifikim është e shënuar në kolonën 2 të tabelës A-II/3.

3 Niveli i njohurive të temave të renditura në kolonën 2 të tabelës A-II / 3 do të jetë e mjaftueshme për t'i mundësuar kandidatit të shërbejë në cilësinë e oficerit përgjegjës për një vrojtim lundrimi.

4 Kualifikimi dhe përvoja për të arritur nivelin e nevojshëm të njohurive, dijeve dhe aftësisë teorike duhet të bazohet në seksionin A-VIII / 2, pjesa 4-1 - Parimet që duhet të respektohen në mbajtjen e një shërbimi lundrimi, dhe gjithashtu duhet të marrin parasysh kriteret përkatëse të kësaj pjese dhe udhëzimeve të dhëna në pjesën B të këtij Kodi.

5 Çdo kandidat për Çertifikim duhet të sigurojë dëshmi për arritjen e standardit të kërkuar të kompetencës në përputhje me metodat për të demonstruar kompetencat dhe kriteret e vlerësimit të kompetencave të paraqitura në formë tabelore në kolonat 3 dhe 4 të tabelës A-II/3.

Kualifikimi i veçantë

6 Çdo kandidat për Çertifikim si oficer përgjegjës për një shërim lundrimi në anije me tonazh më pak se 500 tonë bruto, të angazhuar në udhëtime afër- brigjeve, i cili, në përputhje me paragrafin 4.2.1 të rregullores II /3, kërkohet të ketë kryer kualifikime të veçanta, do të ndjekë një program të miratuar të kualifikimi në bord, i cili:

.1 siguron që, gjatë periudhës së kërkuar të shërbimit detar, kandidati merr kualifikim dhe përvojë sistematike praktike në detyrat dhe përgjegjësitë e një oficeri përgjegjës për një shërbim lundrimi, duke marrë parasysh udhëzimet e dhëna në seksionin B-II/1 të këtij Kodi;

.2 mbikëqyret dhe monitorohet nga afër nga oficerë të kualifikuar në bordin e anijeve në të cilat kryhet shërbimi detar i miratuar; dhe

.3 është dokumentuar në mënyrën e duhur në një libër regjistrimi të kualifikimeve ose në një dokument të ngjashëm.*

Kapiteni

7 Çdo kandidat për Çertifikim si kapiten në anije tonazhi prej më pak se 500 tonë bruto, të angazhuar në udhëtime afër brigjeve, duhet të përmbushë kriteret për një oficer përgjegjës për një vrojtim lundrimi të përcaktuar më poshtë dhe përveç kësaj, kërkohet të ofrojë dëshmi të njohurive dhe aftësive për të kryer të gjitha detyrat e një kapiteni të tillë.

Tabela A-II/3

Specifikime të Standardit minimal të kompetencës për oficerët

* Kurset e Modulit përkatës të IMO dhe një dokument i ngjashëm i prodhuar nga Federata Ndërkombëtare e Anijeve mund të jetë ndihmesë në përgatitjen e librave që mbajnë të dhënat e kualifikimeve

përgjegjës për një shërbim lundrimi dhe për kapitenët në anije tonazhi prej më pak se 500 tonë bruto të angazhuar në udhëtime afër - brigjeve

Funksioni: Lundrimi në nivel menaxhimi

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Planifikimi dhe kryerja e një kalimi bregdetar dhe përcaktimi i vendndodhjes **Shënim:** Kualifikimi dhe vlerësimi për përdorimin e ECDIS nuk kërkohet për personat që punojnë ekskluzivisht në anije që nuk janë të pajisura me ECDIS. Kjo kufizim duhet të pasqyrohet në miratimin e lëshuar për detarin në fjalë	*Lundrimi* Aftësi për të përcaktuar vendndodhjen e anijes me anë të përdorimit të; .1 pikave të referimit .2 mjetet ndihmëse të lundrimit, përfshirë faret, zjarreve sinjalizuese dhe bovave .3 llogaritje me mend duke pasur parasysh erërat, baticat, rrymat dhe shpejtësinë e llogaritur Njohuri e plotë dhe aftësi për të përdorur tabelat dhe botimet detare, të tilla si drejtimet e lundrimit, tabelat e baticës, njoftimet për marinarët, paralajmërimet e lundrimit në radio dhe informacionet e itinerarit të anijeve Raportimi në përputhje me Parimet e Përgjithshme për Sistemet e Raportimit të Anijeve dhe me procedurat VTS **Shënim:** Kjo kërkohet vetëm për Çertifikimin si kapiten anijeje	Shqyrtim dhe vlerësim i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e nevojshme .4 kualifikim i miratuar me pajisje laboratori duke përdorur: katalogë skicash, skica, botime detare, paralajmërime lundrimi në radio, sektant (këndmatës), azimut, pajisje elektronike lundrimi, pajisje tingujsh, busull	Informacioni i përftuar nga tabelat dhe publikimet detare është i rëndësishëm, interpretohet në mënyrë korrekte dhe zbatohet siç duhet Metoda kryesore e përcaktimit të vendndodhjes së anijes është më e përshtatshmja për rrethanat dhe kushtet mbizotëruese Vendndodhja përcaktohet brenda kufijve të gabimeve të pranueshme të instrumenteve / sistemit Besueshmëria e informacionit të marrë nga metoda kryesore e përcaktimit të vendndodhjes kontrollohet në intervale të përshtatshme Llogaritjet dhe matjet e informacionit të lundrimit janë të sakta Skicat dhe botimet e zgjedhura, në shkallën më të lartë në bord, janë të përshtatshme për zonën e lundrimit dhe skicat korrigjohen në përputhje me informacionet më të fundit në dispozicion

Tabela A-II/3 *(vazhdim)*

Funksioni: Lundrimi në nivel menaxhimi *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Planifikimi dhe	Planifikimi i udhëtimit dhe lundrimit për të gjitha kushtet nga metoda të pranueshme të hedhjes në skice të		

kryerja e një kalimi afër brigjeve dhe përcaktimi i vendndodhjes *(vazhdim)*	trajektoreve bregdetare, duke pasur parasysh, p.sh.: .1 ujërat e kufizuar .2 kushtet meteorologjike .3 akullin .4 dukshmërinë e kufizuar .5 skemat e ndarjes së trafikut .6 zonat e shërbimit të trafikut të anijeve (VTS) .7 zona me ndikim të gjerë baticash **Shënim:** kjo kërkohet vetëm për Çertifikimin si kapiten Njohuri e gjerë dhe aftësi për të përdorur ECDIS *Mjete ndihmëse dhe pajisje lundrimi* Aftësia për të vepruar në mënyrë të sigurt dhe për të përcaktuar pozicionin e anijes duke përdorur të gjitha mjetet lundruese dhe pajisje të cilat zakonisht ndodhen në bordin e anijeve në fjalë *Busullat* Njohuri mbi gabimet dhe korrigjimet e busullave magnetike Aftësia për të përcaktuar gabimet e busullës, duke përdorur mjete tokësore, dhe për t'i llogaritur këto gabime *Piloti automatik* Njohuri mbi sistemet dhe procedurat e pilotit automatik; ndryshimi nga kontroll manual në atë automatik dhe e kundërta; rregullimi i kontrolleve për performancë optimale	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në anije mësimore .2 kualifikim i miratuar me simulator ECDIS Vlerësim i provave të marra nga Simulator radari i miratuar	Kontrollet e performancës dhe testimet e sistemeve të lundrimit përputhen me rekomandimet e prodhuesit, praktikat e mira të lundrimit dhe rezolutat e IMO mbi standardet e performancës për pajisjet e lundrimit Interpretimi dhe analiza e informacionit të marrë nga radari është në përputhje me praktikën e pranuar të lundrimit dhe merr parasysh kufijtë dhe nivelet e saktësisë së radarit Gabimet në busullat magnetike përcaktohen dhe zbatohen në mënyrë korrekte për kurset dhe drejtimet Përzgjedhja e mënyrës së drejtimit është më e përshtatshme për kushtet mbizotëruese të motit, detit dhe trafikut dhe manovrave të synuara

Tabela A-II/3 *(vazhdim)*

Funksioni: Lundrimi në nivel menaxhimi *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**

Planifikimi dhe kryerja e një kalimi afër brigjeve dhe përcaktimi i vendndodhjes *(vazhdim)*	*Meteorologjia* Aftësia për të përdorur dhe interpretuar informacionin e marrë nga instrumente meteorologjike me anije Njohja e karakteristikave të sistemeve të ndryshme të motit, procedurat e raportimit dhe sistemet e regjistrimit Aftësia për të aplikuar informacionin meteorologjik në dispozicion		Matjet dhe vëzhgimet e kushteve të motit janë të sakta dhe të përshtatshme për kalimin Informacioni meteorologjik vlerësohet dhe zbatohet për të ruajtur kalimin e sigurt të anijes
Mbajtja e një vrojtimi të sigurt lundrimi	*Shërbimi* Njohuri të plota mbi përmbajtjen, zbatimin dhe qëllimin e Rregullores Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972, të ndryshuar Njohja e përmbajtjes së Parimeve që duhet të respektohen për të mbajtur një vrojtim lundrimi Përdorimi i itinerarit në përputhje me Dispozitat e Përgjithshme mbi Itinerarin e Anijeve Përdorimi i raportimit në përputhje me Parimet e Përgjithshme për Sistemet e Raportimit të Anijeve dhe me procedurat e VTS	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme .4 kualifikim i miratuar me pajisje laboratori	Kryerja, dorëzimi dhe ndërrimi i shërbimit përputhet me parimet dhe procedurat e pranuara Vëzhgimi i duhur mbahet në çdo kohë dhe në përputhje me parimet dhe procedurat e pranuara Dritat, format dhe sinjalet e zërit janë në përputhje me kërkesat e përmbajtura në Rregulloret Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972, të ndryshuara dhe të njihen në mënyrë korrekte Shpeshtësia dhe shkalla e monitorimit të trafikut, anijes dhe mjedisit janë në përputhje me parimet dhe procedurat e pranuara Veprimi për të shmangur takimet e ngushta dhe përplasjet me anijet e tjera është në përputhje me Rregulloren Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972, e ndryshuar Vendimet për të rregulluar kursin dhe / ose shpejtësinë janë në kohë dhe në përputhje me procedurat e pranuara të lundrimit Mbahet një regjistër i duhur i nga lëvizjeve dhe aktivitetet që lidhen me lundrimin e anijes Përgjegjësia për lundrim të sigurt përcaktohet qartë në çdo kohë, duke përfshirë periudhat kur kapiteni është në urë dhe kur është nën pilotim

Tabela A-II/3 *(vazhdim)*

Funksioni: Lundrimi në nivel menaxhimi *(vazhdim)*

Kolona 1	Kolona 2	Kolona 3	Kolona 4

Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Reagimi në raste emergjencash	Procedurat e rasteve të emergjencave, përfshirë: .1 masat paraprake për mbrojtjen dhe sigurinë e udhëtarëve në situata emergjente .2 vlerësimi fillestar i dëmit dhe kontrolli i dëmeve .3 veprimet që duhet të merret pas një përplasjeje .4 veprimet që duhet të merret pas një ngecje në cekëtinë Përveç kësaj, materiali i mëposhtëm duhet të përfshihet për Çertifikim si kapiten: .1 drejtimi emergjent .2 organizimet për rimorkim dhe për t'u marrë në rimorkim .3 shpëtimi i personave nga deti .4 ndihmesa e një anijeje në fatkeqësi .5 vlerësimin e veprimit që duhet të merret kur lindin emergjenca në port	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme .4 mësim praktik	Lloji dhe shkalla e emergjencës identifikohet menjëherë Veprimet fillestare dhe, nëse është e përshtatshme, manovrimi janë në përputhje me planet e emergjencës dhe janë të përshtatshme për urgjencën e situatës dhe natyrën e emergjencës
Përgjigje e një sinjali fatkeqësie në det	*Kërkim - shpëtimi* Njohja e përmbajtjes së Manualit Ndërkombëtar të Kërkimit dhe Shpëtimit Aeronautik dhe Detar (IAMSAR)	Provimi dhe vlerësimi i provave të fituara nga mësimi praktik ose kualifikimi i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme	Sinjali i fatkeqësisë ose emergjencës njihet menjëherë Planet e emergjencës dhe udhëzimet në urdhrat në fuqi zbatohen dhe përmbushen
Manovrimi i anijes dhe operimi i centraleve elektrike të vogla në anije	*Manovrimi dhe administrimi i anijes* njohja e faktorëve që ndikojnë në manovrimin dhe administrimin e sigurt Funksionimi i centraleve të vogla të anijes dhe mjeteve ndihmëse Procedurat e duhura për ankorim	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme	Kufijtë e sigurt të operimit të shtytjes së anijes, drejtimit dhe sistemeve të energjisë nuk janë tejkaluar në manovrat normale Rregullimet e bëra në kursin dhe shpejtësinë e anijes mbajnë sigurinë e lundrimit Centrali, makineritë ndihmëse dhe pajisjet në përputhje me specifikimet teknike dhe brenda kufijve të sigurt të operimit gjatë gjithë kohës

Tabela A-II/3 *(vazhdim)*

Funksioni: Manovrimi i ngarkesës dhe sistemimi i saj në nivel operacional

Kolona 1	Kolona 2	Kolona 3	Kolona 4
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Monitorim i ngarkimit, sistemimit, sigurimit dhe shkarkimit të ngarkesave dhe kujdesi i tyre gjatë udhëtimit	*Manovrimi, sistemimi dhe sigurimi i ngarkesës* Njohuri për trajtimin e sigurt, sistemimin dhe sigurimin e ngarkesave, duke përfshirë ngarkesat e rrezikshme dhe të dëmshme dhe efektin e tyre në sigurinë e jetës dhe të anijes Përdorimi i Kodit Ndërkombëtar Detar për Mallrat e Rrezikshëm (IMDG)	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim i miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme	Operacionet e ngarkesës kryhen në përputhje me planin e ngarkesave ose dokumentet e tjera dhe rregullave / rregulloreve të përcaktuara të sigurisë, udhëzimeve të përdorimit të pajisjeve dhe kufizimeve të sistemimit në anije Trajtimi i ngarkesave të rrezikshme dhe të dëmshme është në përputhje me rregulloret ndërkombëtare dhe standardet e njohura dhe kodet e praktikave të sigurta

Tabela A-II/3 *(vazhdim)*

Funksioni: Kontrolli i operimit të anijes dhe kujdesi për personat në bord në nivel operacional

Kolona 1	Kolona 2	Kolona 3	Kolona 4
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Të sigurohet pajtueshmëria me kriteret e parandalimit të ndotjes	*Parandalimi i ndotjes së mjedisit detar dhe procedurat kundër ndotjes* Njohja e masave paraprake që duhet të ndërmerren për të parandaluar ndotjen e mjedisit detar Procedurat kundër ndotjes dhe të gjitha pajisjet që kanë lidhje me to	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore	Procedurat për monitorimin e operacioneve në anije dhe sigurimin e pajtueshmërisë me kërkesat e MARPOL-it respektohen plotësisht
Ruajtja e lundrueshmërisë së anijes	*Stabiliteti i anijes* Njohja e punës dhe zbatimi i tabelave të stabilitetit, diferentit dhe tensionit, diagrameve dhe pajisjeve për llogaritjen e tensionit Kuptimi i veprimeve themelore që duhet të ndërmerren në rast të humbjes së pjesshme të paprekshmërisë së aftësisë notuese Kuptimi i bazave të integritetit të papërshkueshmërisë nga uji	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme	Kushtet e stabilitetit përputhen me kriteret e stabilitetit të pacenuar të IMO në të gjitha kushtet e ngarkimit Veprimet për të siguruar dhe ruajtur integritetin e papërshkueshmërisë së anijes nga uji janë në përputhje me praktikën e pranuar

	Konstruksioni i anijes Njohuri të përgjithshme të elementëve kryesorë strukturorë të një anijeje dhe emrat e duhur për pjesët e ndryshme	.4 kualifikim i miratuar me pajisje laboratorike	
Parandalimi, kontrolli dhe lufta kundër zjarrit në bord	Pajisje për parandalimin e zjarrit dhe luftën kundër zjarrit Aftësia për të organizuar stërvitje për rastet e zjarrit Njohuri e klasave dhe kimisë së zjarrit Njohuri të sistemeve të luftës kundër zjarrit Kuptimi i veprimeve që duhet të ndërmerren në rast zjarri, përfshirë zjarret që përfshijnë sistemet e naftës	Vlerësimi i provave të fituara nga kualifikimi dhe përvoja e miratuar në shuarjen e zjarrit, siç përcaktohet në seksionin A-VI /3	Lloji dhe shkalla e problemit identifikohet menjëherë, dhe veprimet fillestare përputhen me procedurën emergjente dhe planet e emergjencës për anijen Evakuimi, mbyllja emergjente dhe procedurat e izolimit janë të përshtatshme për natyrën e emergjencës dhe zbatohen menjëherë Rendi i prioritetit, nivelet dhe rendet kohore për të bërë raporte dhe për informimin e personelit në bord, janë të rëndësishme për natyrën e emergjencës dhe pasqyrojnë urgjencën e problemit

Tabela A-II/3 *(vazhdim)*

Funksioni: Kontrolli i operimit të anijes dhe kujdesi për personat në bord në nivel operacional *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Përdorimi i pajisjeve të shpëtimit të jetës	*Shpëtimi i jetës* Aftësia për të organizuar braktisjen e stërvitjeve të anijeve dhe njohuritë për operacionet e barkave të mbijetesës dhe barkave të shpëtimit, pajisjet për nisjen e tyre dhe organizimi, si dhe pajisjet e tyre, duke përfshirë pajisjet radio për shpëtimin e jetës, EPIRB satelitore, SART-et, kostumet e zhytjes dhe pajisjet mbrojtëse termike	Vlerësimi i provave të marra nga kualifikimet dhe përvojat e miratuara, siç përcaktohet në seksionin A-VI /2, paragrafët 1 deri në 4	Veprimet për t'iu përgjigjur braktisjes së anijeve dhe situatave të mbijetesës janë të përshtatshme për rrethanat dhe kushtet mbizotëruese dhe përputhen me praktikat dhe standardet e pranuara të sigurisë
Përdorimi i ndihmës së parë mjekësore në bord	*Ndihma mjekësore* Zbatimi praktik i udhëzuesve mjekësorë dhe këshillave nga radio, duke përfshirë aftësinë për të ndërmarrë veprime efektive bazuar në njohuri të tilla në rast aksidentesh ose sëmundjesh që mund të ndodhin në bordin e anijes	Vlerësimi i provave të marra nga kualifikimet e miratuara siç përcaktohet në seksionin A-VI/4, paragrafët 1 deri në 3	Identifikimi i shkakut të mundshëm, natyrës dhe shkallës së lëndimeve ose kushteve është i menjëhershëm dhe trajtimi minimizon kërcënimin e menjëhershëm të jetës

Monitorimi i përputhshmërisë me kriteret ligjore	Njohuri bazë pune rreth konventave përkatëse të IMO-së në lidhje me sigurinë e jetës në det, sigurinë dhe mbrojtjen e mjedisit detar	Vlerësimi i provave të marra nga shqyrtimi ose kualifikimi i miratuar	Kriteret ligjore në lidhje me sigurinë e jetës në det, sigurinë dhe mbrojtjen e mjedisit detar janë identifikuar në mënyrë korrekte
Kontribut në sigurinë e personelit dhe anijes	Njohuri rreth teknikave të mbijetesës personale Njohuri mbi parandalimin e zjarrit dhe aftësia për të luftuar dhe shuar zjarret Njohuri mbi ndihmën elementare të parë Njohuri të sigurisë personale dhe përgjegjësisë sociale	Vlerësimi i provave të marra nga kualifikimet dhe përvojat e miratuara siç përcaktohet në seksionin A-VI/1, paragrafi 2	Pajisjet e përshtatshme mbrojtëse dhe të sigurisë përdoren në mënyrë korrekte Procedurat dhe praktikat e sigurta të punës të hartuara për të mbrojtur personelin dhe anijen respektohen gjatë gjithë kohës Procedurat e hartuara për të mbrojtur mjedisin janë respektuar gjatë gjithë kohës Veprimet fillestare dhe vijuese për t'u bërë të vetëdijshëm për një emergjencë janë në përputhje me procedurat e vendosura për reagimin në rast emergjent

Seksioni A-II/4

Kriteret minimale të detyrueshme për Çertifikimin e gradave që janë pjesë e një shërbimi lundrimi

Standardi i kompetencës

1 Çdo gradë që bën pjesë në një shërbim lundrimi në një anije detare tonazhi prej 500 tonësh bruto ose më shumë, duhet të tregojë kompetencën për të kryer funksionin e lundrimit në nivelin mbështetje, siç përcaktohet në kolonën 1 të tabelës A-II /4

2 Njohuritë minimale, kuptueshmëria dhe aftësia e kërkuar për gradat që bëjnë pjesë në një shërbim lundrimi në një anije detare me tonazh prej 500 tonësh bruto ose më shumë, renditen në kolonën 2 të tabelës A-II/4.

3 Çdo kandidat për Çertifikim do të kërkohet të sigurojë dëshmi për arritjen e standardit të kërkuar të kompetencës në përputhje me metodat për demonstrimin e kompetencave dhe kriteret për vlerësimin e kompetencave të përcaktuara në kolonat 3 dhe 4 të tabelës A-II /4. Referenca për "testin praktik" në kolonën 3 mund të përfshijë kualifikime të miratuara në breg, në të cilat pjesëmarrësit i nënshtrohen testimit praktik.

4 Kur nuk ka tabela të kompetencës për nivelin e mbështetjes në lidhje me funksione të caktuara, mbetet përgjegjësi e Administratës të përcaktojë kriteret e duhura të kualifikimit, vlerësimit dhe Çertifikimit që duhet të zbatohen për personelin e caktuar për të kryer këto funksione në niveli mbështetësi.

Tabela A-II/4

Specifikime të Standardit minimal të kompetencës për grada që janë pjesë e një vrojtimi lundrimi

Funksioni: Lundrimi në nivel mbështetës

Kolona 1	Kolona 2	Kolona 3	Kolona 4
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Drejtimi i anijes dhe gjithashtu t'u përmbahesh urdhrave të komandimit të timonit në gjuhën angleze	Përdorimi i busullave magnetike dhe gjiro – busullave Urdhrat e komandimit të timonit Ndryshimi nga pilotimi automatik në komandim me dorë të timonit dhe e kundërta	Vlerësimi i provave të marra nga: .1 testi praktik, ose .2 përvojë e miratuar në shërbim, or .3 përvojë e miratuar në anije mësimore	Një kurs i qëndrueshëm mbahet brenda kufijve të pranueshëm, duke pasur parasysh zonën e lundrimit dhe gjendjen mbizotëruese të detit. Ndryshimet e kursit janë të qeta dhe të kontrolluara Komunikimet janë të qarta dhe koncize në të gjitha kohët dhe urdhrat pranohen në një mënyrë të zakonshme për detarët
Mbahet një vrojtim i përshtatshëm me të parë dhe të dëgjuar	Përgjegjësitë e një vrojtimi, duke përfshirë raportimin e llogaritjes së përafërt të një sinjali zëri, dritës ose ndonjë objekti tjetër në gradë ose pike	Vlerësim i provave të marra nga: .1 testi praktik, ose .2 përvojë e miratuar në shërbim, or .3 përvojë e miratuar në anije mësimore	Sinjalet e zërit, dritat dhe objektet e tjera janë zbuluar menjëherë dhe llogaritja e përafërt e tyre, në gradë ose pike i raportohet oficerit në vrojtim (shërbim)
Kontributi për të monitoruar dhe kontrolluar një vrojtim të sigurt	Termat dhe përkufizimet e anijes Përdorimi i sistemeve të përshtatshme të komunikimit dhe sistemeve të alarmit Aftësi për të kuptuar urdhrat dhe për të komunikuar me oficerin e rojës për çështjet që kanë të bëjnë me detyrat e shërbimit Procedurat për ndërrimet dhe dorëzimin e shërbimit Informacioni i kërkuar për të mbajtur një shërbim të sigurt Procedurat themelore të mbrojtjes së mjedisit	Vlerësimi i provave të marra nga përvoja e miratuar në shërbim ose përvoja e miratuar në anije mësimore	Komunikimet janë të qarta dhe koncize dhe kërkohen këshilla /sqarime nga oficeri në shërbim për të parë se ku nuk janë kuptuar qartë informacioni apo udhëzimet e shërbimit Mbajtja, dorëzimi dhe ndërrimi i një shërbimi është në përputhje me praktikat dhe procedurat e pranuara
Operimi i pajisjeve emergjente dhe zbatimi i procedurave emergjente	Njohuri mbi detyrat e rasteve emergjente dhe sinjalet e alarmit Njohuri mbi sinjalet piroteknike të fatkeqësive; EPIRB satelitore dhe SART Shmangia e alarmeve të rreme të fatkeqësive dhe veprimet që duhet të ndërmerren në rast të aktivizimit aksidental	Vlerësim i provave të marra nga demonstrimi dhe përvojë e miratuar në shërbim or përvoja e miratuar në anije mësimore	Veprimi fillestar për t'u ndërgjegjësuar për një situatë emergjente ose jonormale është në përputhje me praktikat dhe procedurat e vendosura Komunikimet janë të qarta dhe koncize gjatë gjithë kohës dhe urdhrat pranohen në mënyrë të zakonshme për detarët Ruhet gjatë gjithë kohës integriteti i sistemeve të lajmërimit të rasteve emergjente dhe fatkeqësive.

Seksioni A-II/5

Kriteret minimale të detyrueshme për Çertifikimin e gradave si detarë të aftë kuverte

Standardi i kompetencës

1 Çdo detar i aftë kuverte që shërben në një anije detare tonazhi prej 500 tonësh bruto ose më shumë do të kërkohet të demonstrojë kompetencën për të kryer funksionet në niveli mbështetësi, siç përcaktohet në kolonën 1 të tabelës A-II/5.

2 Njohuritë minimale, kuptueshmëria dhe aftësia e kërkuar nga detar i aftë kuverte që shërben në një anije detare tonazhi prej 500 tonësh bruto ose më shumë, janë renditur në kolonën 2 të tabelës A-II/5.

3 Çdo kandidat për Çertifikim duhet të sigurojë dëshmi për arritjen e standardit të kërkuar të kompetencës në përputhje me metodologjinë e demonstrimit të kompetencave dhe kriteret e vlerësimit të kompetencave të përcaktuara në kolonat 3 dhe 4 të tabelës A-II/5.

Tabela A-II/5

Specifikime të Standardeve minimale të kompetencës së gradave si detarë të aftë kuverte

Funksioni: Lundrimi në nivel mbështetësi

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat që demonstrojnë kompetencën**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Kontribuon në një vrojtim lundrimi të sigurt	Aftësi për të kuptuar urdhrat dhe për të komunikuar me oficerin e rojës (në vrojtim) për çështjet që lidhen me shërbimin Procedurat e ndërrimit, mbajtjes dhe dorëzimit të një shërbimi Informacioni i kërkuar për të mbajtur një shërbim të sigurt	Vlerësimi i provave të marra nga përvoja në shërbim ose nga testi praktik	Komunikimet janë të qarta dhe koncize Mbajtja, ndërrimi dhe ndërrimi i shërbimit është në përputhje me praktikat dhe procedurat e pranuara
Kontribuon në ankorimin dhe operacionet e tjera të ankorimit me dy spiranca	Njohuri pune rreth sistemit të ankorimit me dy spiranca dhe procedurave përkatëse, duke përfshirë: .1 funksionin e ankorimit me dy spiranca dhe linjat e rimorkimit dhe si secila linjë funksionon si pjese e tërë sistemit .2 kapacitetet, ngarkesat e sigurta të punës dhe forcën e këputjes së pajisjes së ankorimit, duke përfshirë telat e ankorimit, linjat sintetike dhe të fibrave, çikrikët e spirancave, vinçat e spirancës, organot vertikale të spirancës, shtyllat mbështetëse për fiksimin e litarëve, kapëset dhe shtyllat e ankorimit .3 procedurat dhe rendi i punëve për të bërë ankorim të shpejtë dhe për të hequr	Vlerësim i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim praktik .3 shqyrtimi .4 përvojë e miratuar në anije mësimore .5 kualifikim i miratuar me simulator, ku është e përshtatshme	Operacionet kryhen në përputhje me praktikat e vendosura të sigurisë dhe udhëzimet e përdorimit të pajisjeve

	nga ankorimi dhe linjat dhe kabllot e rimorkimit, përfshirë linjat e rimorkimit .4 procedurat dhe rendi i punëve për përdorimin e spirancave në operacione të ndryshme Njohuri pune mbi procedurat dhe rendin e punës të lidhur me ankorimin në një bove apo në bova		

Tabela A-II/5 *(vazhdim)*

Funksioni: Manovrimi dhe sistemimi i ngarkesës në nivel mbështetës

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat që demonstrojnë kompetencën**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Kontribuon në manovrimin e ngarkesës dhe rezervave	Njohja e procedurave për trajtimin e sigurt, sistemimin dhe sigurimin e ngarkesave dhe rezervave, duke përfshirë lëndë të rrezikshme dhe të dëmshme dhe lëngje Njohuri bazë dhe masa paraprake për të zbatuar në lidhje me llojet e veçanta të ngarkesave dhe identifikimin e etiketimit IMOG	Vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim praktik .3 shqyrtimi .4 përvojë e miratuar në anije mësimore .5 kualifikim i miratuar me sirnulator, ku është e përshtatshme	Operacionet e ngarkesave dhe rezervave kryhen në përputhje me procedurat e vendosura të sigurisë dhe udhëzimet e përdorimit të pajisjeve Manovrimi i ngarkesave ose rezervave të rrezikshme dhe të dëmshme është në përputhje me praktikat e vendosura të sigurisë

Tabela A-II/5 *(vazhdim)*

Funksioni: Kontrolli i operimit të anijes dhe kujdesi për personat në bord në nivel mbështetës

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat që demonstrojnë kompetencën**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Kontribuon në	Njohuri mbi pajisjet e kuvertës, përfshirë: .1 funksionin dhe përdorimin e	Vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet :	Operacionet kryhen në përputhje me praktikat e vendosura të sigurisë dhe

funksionimin e sigurt të pajisjeve dhe makinerive në kuvertë	valvulave dhe pompave, vinçave, krahët e ngarkimit dhe pajisje të ngjashme .2 funksioni dhe përdorimet e çikrikëve, vinçave të spirancës, arganos vertikale të spirancës dhe pajisjet e ngjashme .3 kapanxhat, dyer që nuk lejojnë kalimin e ujit, dritaret e ajrimit dhe pajisjet e ngjashme .4 kavot prej teli dhe fibrash, kabllot dhe zinxhirët, duke përfshirë ndërtimin, përdorimin, shenjat, mirëmbajtjen dhe stivimin e duhur 5 aftësi për të përdorur dhe kuptuar sinjalet bazë për operimin e pajisjeve, përfshirë çikrikët, vinçat spirancë, dhe vinçat e ndryshëm .6 aftësia për të operuar pajisjet e ankorimit në kushte të ndryshme, si spirancat, ngritja e spirancës, siguria për detin, dhe në raste urgjente Njohja e procedurave të mëposhtme dhe aftësia për të: .1 montuar dhe çmontuar karrige bocman dhe skelën .2 montuar dhe çmontuar shkallët e pilotit, vinçat, pajisjet e mbrojtjes kundër minjve dhe pasarelët në anije .3 përdorim i aftësive të lundrimit, përfshirë përdorimin e duhur të nyjave, ngjitjeve dhe pajisjeve ndaluese Përdorimi dhe trajtimi i pajisjes dhe mekanizmit të kuvertës dhe ngarkesave: .1 rregullimet e aksesit, baxhat dhe kapakët e baxhës, rampat, dyert anësore / pjesës së majtë të anijes/ kiçit ose ashensorët .2 sistemet e tubacioneve – tubacionet e thithje te vrimat në anije dhe te ngarkesë stabilizuesi	.1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim praktik .3 shqyrtimi .4 përvojë e miratuar në anije mësimore Vlerësimi i provave të fituara nga demonstrimi praktik Vlerësimi i provave të fituara nga demonstrimi praktik Vlerësimi i provave të fituara nga demonstrimi praktik	udhëzimet e përdorimit të pajisjeve Komunikimet brenda zonës së përgjegjësisë së operatorit janë vazhdimisht të suksesshme Përdorimi i pajisjeve kryhet në mënyrë të sigurt në përputhje me procedurat e përcaktuara Demonstron metodat e duhura për montim dhe çmontim në përputhje me praktikat e sigurta të industrisë Demonstron përgatitjen dhe përdorimin e duhur të nyjave, ngjitjeve, pajisjeve ndaluese, pështjelljeve të fundeve të litarit, mbështjelljen e kabllos si dhe manovrimin e duhur të dokut të velave

Tabela A-II/5 *(vazhdim)*

Funksioni: Kontrolli i operimit të anijes dhe kujdesi për personat në bord në nivel mbështetës *(vazhdim)*

Kolona 1	Kolona 2	Kolona 3	Kolona 4

Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat që demonstrojnë kompetencën**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Kontribuon në funksionimin e sigurt të pajisjeve dhe makinerive në kuvertë *(vazhdim)*	.3 vinça, vinça derrik, çikrikë Njohuri mbi ngritjen dhe nguljen në majën e anijes të flamurit dhe sinjalet kryesore të një flamuri. (A, B, G, H,O, P, Q)		Demonstron përdorimin e duhur të blloqeve dhe armaturës së direkëve Demonstron metodat e duhura për trajtimin e fijeve, telave, kabllove dhe zinxhirëve
Zbaton masat paraprake për shëndetin dhe sigurinë në punë	Njohuri e praktikave të sigurta të punës dhe sigurisë personale në anije duke përfshirë: .1 të punuarit lart në ajër .2 të punuarit mbi anë .3 të punuarit në hapësira të mbyllura .4 leje për sistemet e punës .5 administrimi i linjave .6 teknikat e ngritjes dhe metodat e parandalimit të dëmtimit të shpinës .7 sigurinë elektrike .8 sigurinë mekanike .9 sigurinë kimike dhe nga bio - rreziqet .10 pajisja e sigurisë personale	Vlerësim i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim praktik .3 shqyrtimi .4 kualifikim i miratuar në anije mësimore	Procedurat e hartuara për të ruajtur personelin dhe anijen respektohen gjatë gjithë kohës Janë vërejtur praktika të sigurta të punës dhe pajisjet e duhura të sigurisë dhe mbrojtjes përdoren në mënyrë korrekte gjatë gjithë kohës
Zbaton masat paraprake dhe kontribuon në parandalimin e ndotjes së mjedisit detar	Njohuri e masave paraprake që duhen marrë për të parandaluar ndotjen e mjedisit detar Njohja e përdorimit dhe funksionimit të pajisjeve kundër ndotjes Njohuri e metodave të miratuara për asgjësimin e ndotësve detarë	Vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim praktik .3 shqyrtimi .4 përvojë e miratuar në anije mësimore	Procedurat e hartuara për të mbrojtur mjedisin detar respektohen gjatë gjithë kohës
Përdorimi i barkave të mbijetesës dhe barkave të shpëtimit	Njohuri e funksionimit të barkave të mbijetesës dhe barkave të shpëtimit, pajisjeve të tyre dhe organizimit të lëshimit, dhe pajisjet e tyre Njohuri rreth teknikave të mbijetesës në det	Vlerësimi i provave të marra nga kualifikimet dhe përvojat e miratuara siç përcaktohet në seksionin A-VI/2, paragrafët 1 deri në 4	Veprimet në përgjigje të braktisjes së anijeve dhe situatave të mbijetesës janë të përshtatshme për rrethanat dhe kushtet mbizotëruese dhe përputhen me praktikat dhe standardet e pranuara të sigurisë

Tabela A-II/5 *(vazhdim)*

Funksioni: Mirëmbajtja dhe riparimi në nivel mbështetës

Kolona 1	Kolona 2	Kolona 3	Kolona 4
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat që demonstrojnë kompetencën**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Kontribuon në mirëmbajtjen dhe riparimin e anijes	Aftësi për përdorimin e materialeve dhe pajisjeve të lyerjes, lubrifikimit dhe pastrimit Aftësi për të kuptuar dhe ekzekutuar procedurat rutinë të mirëmbajtjes dhe riparimit Njohuri mbi teknikat e përgatitjes së sipërfaqes Kuptimi i udhëzimeve të sigurisë së prodhuesit dhe udhëzimeve në anije Njohuri mbi largimin e sigurt të materialeve të mbetjeve Njohuri mbi përdorimin, mirëmbajtjen dhe përdorimin e mjeteve të dorës dhe të atyre që vihen në punë me anë të energjisë	Vlerësimi i provave të fituara nga demonstrimi praktik Vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim praktik .3 shqyrtimi .4 përvojë e miratuar në anije mësimore	Aktivitetet e mirëmbajtjes dhe riparimit kryhen në përputhje me specifikimet teknike, procedurale, dhe ato të sigurisë

Kapitulli Ill

Standardet në lidhje me sektorin e motorëve

Seksioni A-III/1

Kriteret minimale të detyrueshme për atestimin e oficerëve përgjegjës për një shërbim inxhinierik në një dhomë motorësh që vihen në punë manualisht ose si inxhinierë të caktuar në detyrë në një dhomë motorësh që periodikisht vihen në punë në mënyrë automatike

Kualifikimi

1 Edukimi dhe kualifikimi i kërkuar nga paragrafi 2.4 i rregullores III /1 do të përfshijë kualifikimin në aftësitë në repart mekanik dhe elektrik që lidhen me detyrat e një oficeri inxhinier.

Kualifikimi në bordin e anijes

2 Çdo kandidat për Çertifikim si oficer i ngarkuar me një shërbim inxhinierik në një dhomë motorësh që vihen në punë manualisht ose si inxhinier i caktuar në detyrë në një dhomë motorësh që periodikisht vihen në punë në mënyrë automatike të anijeve që vihen në lëvizje me anë të një

makinerie kryesore propulsioni prej 750 kW ose më shumë, shërbimi detar i të cilit, në përputhje me paragrafin 2.2 i rregullores III /1, është pjesë e një programi kualifikimi dhe është miratuar që ka përmbushur kriteret e këtij seksioni do të ndjekë një program të miratuar kualifikimi në bord i cili:

.1 siguron që gjatë periudhës së kërkuar të shërbimit detar, kandidati merr kualifikim dhe përvojë sistematike praktike në detyrat, punët dhe përgjegjësitë e një oficeri përgjegjës për një shërbim në dhomën e motorëve, duke marrë parasysh udhëzimet e dhëna në seksionin B-III /1 të këtij Kodi;

.2 kontrollohet dhe monitorohet nga afër nga një oficer inxhinier i kualifikuar dhe i Çertifikuar në bordin e anijeve në të cilat kryhet shërbimi i miratuar detar; dhe

.3 dokumentohet si duhet në një libër që mban një regjistër të kualifikimeve.

Standardi i kompetencës

3 Çdo kandidat për Çertifikim si oficer i ngarkuar me një shërbim inxhinierik në një dhomë motorësh që vihen në punë manualisht ose si inxhinier i caktuar në detyrë në një dhomë motorësh që periodikisht vihen në punë në mënyrë automatike të anijeve që vihen në lëvizje me anë të një makinerie kryesore propulsioni prej 750 kW ose më shumë i kërkohet të demonstrojë aftësinë për të ndërmarrë, në nivel operacional, detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A-III/1.

4 Njohuritë, dijet dhe aftësitë minimale të kërkuara për Çertifikim janë shënuar në kolonën 2 të tabelës A-III/1.

5 Niveli i njohurive për materialin e listuar në kolonën 2 të tabelës A-III /1 do të jetë i mjaftueshëm për oficerët inxhinierëve për të kryer detyrat e tyre të shërbimit.[*]

6 Kualifikimi dhe përvoja për të arritur njohuritë, dijet dhe aftësitë e nevojshme teorike duhet të bazohen në Seksionin A-VIII /2, Pjesa 4-2 - Parimet që duhet të respektohen në mbajtjen e një shërbimi inxhinierik, dhe duhet të marrin parasysh kriteret përkatëse të kësaj pjese dhe udhëzimet e dhëna në pjesën B të këtij Kodi.

7 Kandidatët për Çertifikim për shërbim në anije në të cilat kaldaja me avull nuk është pjesë e makinerisë së tyre, mund të përjashtojnë kërkesat përkatëse të tabelës A-III /1. Një çertifikatë e dhënë mbi një bazë të tillë nuk do të jetë e vlefshme për shërbim në anijet ku kaldaja me avull është pjesë e makinerisë së një anije deri në momentin që oficeri inxhinier të përmbushë standardin e kompetencës në njësitë e përjashtuar nga tabela A-III /1. Çdo kufizim i tillë duhet të shprehet tek Çertifikata dhe tek miratimi.

8 Administrata mund të përjashtojë kriteret e njohurive për llojet e makinerive të shtytjes (propulsionit) përveç atyre instalimeve të makinerive për të cilat Çertifikatat që do të jepen janë të vlefshme. Një Çertifikatë e dhënë mbi një bazë të tillë nuk do të jetë e vlefshme për asnjë kategori instalimi makinerie i cili është përjashtuar deri sa oficeri inxhinier të provojë se është kompetent për këto kritere njohurish. Çdo kufizim i tillë duhet të shprehet në Çertifikatë dhe në miratimi.

[*] Kursi i Modulit përkatës të IMO mund të ndihmojë në përgatitjen e kursit.

9 Çdo kandidati për Çertifikim i kërkohet të sigurojë dëshmi për arritjen e standardit të kërkuar të kompetencës në përputhje me metodat për të demonstruar kompetencat dhe kriteret për vlerësimin e kompetencave të paraqitura në formë tabelore në kolonat 3 dhe 4 të tabelës A-III/1.

Udhëtimet afër brigjeve

10 Kërkesat e paragrafëve 2.2 deri 2.5 të rregullores III /1 në lidhje me nivelin e njohurive, të të kuptuarit dhe aftësive të kërkuara në seksionet e ndryshme të renditura në kolonën 2 të tabelës A-III /1, mund të ndryshojnë për oficerët inxhinierë të anijeve që vihen në lëvizje me makineri kryesore të shtytjes me fuqi shtytje më pak se 3,000 kW të angazhuar në udhëtimet afër brigjeve, siç konsiderohet e nevojshme, duke pasur parasysh efektin mbi sigurinë e të gjitha anijeve që mund të operojnë në të njëjtat ujëra. Çdo kufizim i tillë duhet të shprehet në Çertifikatë dhe në miratimi.

Tabela A-III/1

Specifikime të Standardit minimal kompetencës së oficerëve përgjegjës për një shërbim inxhinierik në një dhomë motorësh që vihen në punë manualisht ose si inxhinierë të caktuar në detyrë në një dhomë motorësh që periodikisht vihen në punë në mënyrë automatike

Funksioni: Inxhinieria detare në nivel operacional

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat që demonstrojnë kompetencën**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Mbajtje e një shërbimi të sigurt inxhinierik	Njohja e plotë e Parimeve që duhet të respektohen për të mbajtur një shërbim inxhinierik, duke përfshirë: .1 detyrat që kanë lidhje me marrjen dhe pranimin e një shërbimi .2 detyrat rutinë të ndërmarra gjatë një shërbimi (vrojtimi) .3 mirëmbajtjen e regjistrave të hapësirave të makinerive dhe rëndësinë e leximeve të marra .4 detyrat që kanë lidhje me dorëzimin e një shërbimi vrojtimi Procedurat e sigurisë dhe emergjencës; ndryshimi i kontrollit në largësi / automatik në kontroll lokal të të gjitha sistemeve Masat paraprake të sigurisë që duhet të	Vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme .4 kualifikim i miratuar me pajisje laboratorike	Kryerja, dorëzimi dhe ndërrimi i shërbimit është në përputhje me parimet dhe procedurat e pranuara Shpeshtësia dhe shkalla e monitorimit të pajisjeve dhe sistemeve inxhinierike përputhet me rekomandimet e prodhuesve dhe parimet dhe procedurat e pranuara, duke përfshirë Parimet që duhet të respektohen gjatë kryerjes së një shërbimi inxhinierik Mbahet një regjistër i përshtatshëm i lëvizjeve dhe aktiviteteve që kanë lidhje me sistemet inxhinierike të anijes Burimet ndahen dhe caktohen sipas nevojës në prioritet të saktë për të kryer detyrat e nevojshme Komunikimi është dhënë dhe pranuar në

	respektohen gjatë shërbimit të vrojtimit dhe veprimeve të menjëhershme që duhet të ndërmerren në rast zjarri ose aksidenti, duke iu referuar veçanërisht sistemeve të naftës *Menaxhimi i burimeve të dhomës së motorëve* Njohje e parimeve të menaxhimit të resurseve të dhomës së motorëve, duke përfshirë: .1 ndarjen, caktimin dhe ndarjen sipas prioriteteve të resurseve .2 komunikim efektiv .3 këmbëngulje dhe lidership .4 pasje dhe ruajtje të ndërgjegjësimit mbi situatat .5 marrje në konsideratë e përvojës së ekipit	Vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 kualifikim i miratuar .2 përvojë e miratuar në shërbim .3 kualifikim i miratuar me simulator	mënyrë të qartë dhe pa paqartësi Vendimet dhe /ose veprimet e diskutueshme sjellin sfida dhe reagime të përshtatshme Janë identifikuar sjelljet efektive të lidershipit Anëtarët e ekipit ndajnë të kuptuar të saktë mbi dhomën e motorëve aktuale dhe të parashikuar dhe gjendjes së sistemeve të ndërlidhura dhe të mjedisit të jashtëm

Tabela A-III/1 *(vazhdim)*

Funksioni: Inxhinieria detare në nivel operacional *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat që demonstrojnë kompetencën**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Përdorimi i gjuhës angleze me shkrim dhe me gojë	Njohuri të duhura të gjuhës angleze për t'i mundësuar oficerit të përdorë botimet inxhinierike dhe të kryejë detyrat inxhinierike	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga mësimi praktik	Publikimet në gjuhën angleze që lidhen me detyrat inxhinierike interpretohen në mënyrë korrekte Komunikimet janë të qarta dhe të kuptueshme
Përdorimi i sistemeve të brendshme të komunikimit	Përdorimi i të gjitha sistemeve të komunikimit të brendshëm në bord	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme .4 kualifikim i miratuar me pajisje	Transmetimi dhe marrja e mesazheve janë vazhdimisht të suksesshme Të dhënat e komunikimit janë të plota, të sakta dhe në përputhje me kriteret ligjore

		laboratorike	
Përdorimi i makineritë kryesore dhe ndihmëse dhe sistemet përkatëse të kontrollit	Parimet themelore të ndërtimit dhe operimit të sistemeve të makinerive, duke përfshirë: .1 motor detar me naftë (dizel) .2 turbinë detare me avull .3 turbinë detare me gaz .4 kaldajë detare .5 instalimet e boshtit, duke përfshirë helikën .6 mjete të tjera ndihmëse, duke përfshirë pompa të ndryshme, kompresorin e ajrit, pastruesin, gjeneratorin e ujit të freskët, shkëmbyesin e nxehtësisë, ftohjen, sistemet e ajrit të kondicionuar dhe të ventilimit .7 grupi i timonit .8 sistemet e kontrollit automatik .9 rrjedhjen e lëngjeve dhe karakteristikat e vajit lubrifikues, vajit të karburantit dhe sistemeve të ftohjes .10 makinerinë e kuvertës Procedurat e sigurisë dhe emergjencës për funksionimin e makinerive të impianteve shtytëse, duke përfshirë sistemet e kontrollit	Ekzaminimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me pajisje laboratorike	Mekanizmat e ndërtimit dhe të operimit mund të kuptohen dhe kuptohen me skica/ udhëzime

Tabela A-III/1 *(vazhdim)*

Funksioni: Inxhinieria detare në nivel operacional *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat që demonstrojnë kompetencën**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Përdorimi i makinerive kryesore dhe makinerive ndihmëse dhe sisteme përkatëse të kontrollit *(vazhdim)*	Përgatitja, operimi, zbulimi i gabimeve dhe masat e nevojshme për të parandaluar dëmtimin e elementeve të mëposhtme të makinerisë dhe sistemeve të kontrollit: .1 motori kryesor dhe mjetet e tjera ndihmëse që kanë lidhje me të .2 kaldaja e avullit dhe mjetet e tjera ndihmëse që kanë lidhje me të dhe sistemet e avullit .3 motori i parë ndihmës dhe sistemet	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme .4 kualifikim i miratuar me pajisje laboratorike	Operacionet janë planifikuar dhe zbatuar në përputhje me manualet e operimit, rregullat dhe procedurat e përcaktuara për të siguruar sigurinë e operacioneve dhe për të shmangur ndotjen e mjedisit detar Devijimet nga norma identifikohen menjëherë Rezultati i sistemeve inxhinierike dhe të impiantit në mënyrë të vazhdueshme i plotëson kërkesat, duke përfshirë urdhrat e urës që lidhen me ndryshimet e shpejtësinë dhe të drejtimit

	që kanë lidhje me të .4 mjetet e tjera ndihmëse, përfshirë ftohësin, sistemet e ajrit të kondicionuar dhe të ventilimit		Shkaqet e keqfunksionimeve të makinerive identifikohen menjëherë dhe veprimet janë projektuar për të siguruar sigurinë e përgjithshme të anijes dhe impiantit, duke pasur parasysh rrethanat dhe kushtet mbizotëruese
Operimi i karburantit, lubrifikimit, ngarkesë stabilizueses dhe sistemeve të tjera të pompimit dhe sistemet e kontrollit që kanë lidhje me to	Karakteristikat e operimit të pompave dhe sistemeve të tubacioneve, duke përfshirë sistemet e kontrollit Operimi i sistemeve të pompimit: .1 veprimet rutinë të pompimit .2 veprimet e sistemeve të pompimit të hambarit, ngarkesë stabilizueses dhe ngarkesës Kriteret dhe funksionimi i ndarësve vaj-ujë (ose pajisje të ngjashme)	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme .4 kualifikim i miratuar me pajisje laboratorike	Operacionet janë planifikuar dhe zbatuar në përputhje me manualet e operimit, rregullat dhe procedurat e përcaktuara për të siguruar sigurinë e operacioneve dhe për të shmangur ndotjen e mjedisit detar Devijimet nga norma identifikohen menjëherë dhe ndërmerren veprimet e duhura

Tabela A-III/1 *(vazhdim)*

Funksioni: Inxhinieria elektrike, elektronike dhe e kontrollit në nivel operacional

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat që demonstrojnë kompetencën**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Operimi i sistemeve elektrike, elektronike dhe të kontrollit	Parametrat bazë të konfigurimit dhe funksionimit të pajisjeve të mëposhtme elektrike, elektronike dhe të kontrollit: .1 pajisjet elektrike: .1.a. sistemet e gjenerimit dhe shpërndarjes .1.b. përgatitja, vënia në punë, vënia në paralel dhe ndryshimi i gjeneratorëve .1.c. motorët elektrikë përfshirë metodat e vënies në punë .1.d. instalimet e tensionit të lartë .1.e. qarqet e drejtimit në seri dhe pajisjet përkatëse të sistemit .2 pajisjet elektronike: .2.a. karakteristikat e elementëve bazë	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, ku është e përshtatshme 4. kualifikim i miratuar me pajisje laboratorike	Operacionet janë planifikuar dhe zbatuar në përputhje me manualet e operimit, rregullat dhe procedurat e përcaktuara për të siguruar sigurinë e operimit Sistemet elektrike, elektronike dhe të kontrollit mund të kuptohen dhe shpjegohen me anë të skicave / udhëzimeve

	të qarkut elektronik .2.b. diagram i fluksit për sistemet automatike dhe të kontrollit .2.c. funksionet, karakteristikat dhe tiparet e sistemeve të kontrollit për elementët e makinerive, përfshirë kontrollin e operimit të impiantit kryesor të propulsionit kontrollet automatike të kaldajës së avullit .3 sistemet e kontrollit: .3.a. metodologjitë dhe karakteristikat e ndryshme të kontrollit automatik .3 .b. Karakteristikat e kontrollit Proporcional-Integral-Derivat (PID) dhe pajisjet përkatëse të sistemit për kontrollin e procesit		

Tabela A-III/1 *(vazhdim)*

Funksioni: Inxhinieria elektrike, elektronike dhe e kontrollit në nivel operacional *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat që demonstrojnë kompetencën**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Mirëmbajtja dhe riparimi i pajisjeve elektrike dhe elektronike	Kriteret e sigurisë për të punuar me sistemet elektrike në anije, duke përfshirë izolimin e sigurt të kërkuar të pajisjeve elektrike përpara se personeli të lejohet të punojë në pajisje të tilla Mirëmbajtja dhe riparimi i pajisjeve të sistemit elektrik, paneleve, motorëve elektrikë, gjeneratorëve dhe sistemeve dhe pajisjeve elektrike të rrymës së vazhduar (DC) Zbulimi i avarive elektrike, vendndodhja e defekteve dhe masave për të parandaluar dëmtimin Ndërtimi dhe funksionimi i pajisjeve elektrike të testimit dhe matjes Funksioni dhe testimet e performancës së pajisjeve të mëposhtme dhe konfigurimi i tyre: .1 sistemet e monitorimit	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 seminar kualifikimi i miratuar i aftësive .2 përvojë dhe teste të miratuara praktike .3 përvojë e miratuar në shërbim .4 përvojë e miratuar në anije mësimore	Masat e sigurisë për punë janë të përshtatshme Përzgjedhja dhe përdorimi i veglave të dorës, instrumenteve matëse dhe pajisjeve testuese janë të përshtatshme dhe interpretimi i rezultateve është i saktë Zbërthimi, inspektimi, riparimi dhe montimi i pajisjeve është në përputhje me manualet dhe praktikat e mira Montimi dhe testimi i performancës është në përputhje me manualet dhe praktikat e mira

	.2 pajisjet e kontrollit automatik .3 pajisjet mbrojtëse Interpretimi i diagrameve elektrike dhe atyre elektronike të thjeshta		

Tabela A-III/1 *(vazhdim)*

Funksioni: Mirëmbajtja dhe riparimi në nivel operacional

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat që demonstrojnë kompetencën**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Përdorimi i duhur i veglave të dorës, mjeteve metalprerëse dhe instrumenteve matëse për fabrikimin dhe riparimin në bord	Karakteristikat dhe kufizimet e materialeve të përdorura në ndërtimin dhe riparimin e anijeve dhe pajisjeve Karakteristikat dhe kufizimet e proceseve të përdorura për prodhim dhe riparim Vetitë dhe parametrat e marrë në konsideratë në prodhimin dhe riparimin e sistemeve dhe komponentëve Metodat për kryerjen e riparimeve të sigurta të emergjencës /të përkohshme Masat e sigurisë duhet të ndërmerren për të siguruar një mjedis të sigurt pune dhe për përdorimin e veglave të dorës, mjeteve metalprerëse dhe instrumenteve matëse Përdorimi i veglave të dorës, mjeteve metalprerëse dhe instrumenteve matëse Përdorimi i llojeve të ndryshme të materialeve izolues dhe mbushës	Vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 seminar kualifikim i miratuar i aftësive .2 përvojë dhe teste praktike të miratuara .3 përvojë e miratuar në shërbim .4 përvojë e miratuar në anije mësimore	Identifikimi i parametrave të rëndësishëm për prodhimin e komponentëve tipikë të anijes është i përshtatshme Përzgjedhja e materialeve është e përshtatshme Prodhimi është për tolerancat e caktuara Përdorimi i pajisjeve dhe veglave të dorës, mjeteve metalprerëse dhe instrumenteve matëse është i përshtatshme dhe i sigurt
Mirëmbajtja dhe riparimi i makinerive dhe pajisjeve të anijeve	Masat e sigurisë që duhen marrë për riparimin dhe mirëmbajtjen, duke përfshirë izolimin e sigurt të të kërkuar të makinerive dhe pajisjeve të anijes para se personeli të lejohet të punojë në makineri ose pajisje të tilla Njohuri dhe aftësi mekanike baze të përshtatshme Mirëmbajtja dhe riparimi, siç është zbërthimi, rregullimi dhe rimontimi i makinerive dhe pajisjeve Përdorimi i mjeteve dhe instrumenteve	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një nga të mëposhtmet: .1 seminar kualifikimi i miratuar i aftësive .2 përvojë dhe teste praktike të miratuara .3 përvojë e miratuar në shërbim .4 përvojë e miratuar në anije mësimore	Procedurat e ndjekura të sigurisë janë ato të duhurat Përzgjedhja e veglave dhe mekanizmave rezervë është ajo e duhura Zbërthimi, inspektimi, riparimi dhe montimi i pajisjeve është në përputhje me manualet dhe praktikat e mira Ri- futja në përdorim dhe testimi i performancës është në përputhje me

	matëse të specializuara të përshtatshme Karakteristikat e projektimit dhe përzgjedhja e materialeve në konstruksionin e pajisjeve Interpretimi i skicave dhe manualeve të përdorimit të makinerive Interpretimi i diagrameve të tubacioneve, atyre hidraulike dhe pneumatike		manualet dhe praktikat e mira Përzgjedhja e materialeve dhe pjesëve është ajo e duhura

Tabela A-III/1 *(vazhdim)*

Funksioni: Kontrolli i operimit të anijes dhe kujdesi për personat në bord në nivel operacional

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat që demonstrojnë kompetencën**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Sigurimi i pajtueshmërisë me kërkesat për parandalimin e ndotjes	*Parandalimi i ndotjes së mjedisit detar* Njohja e masave paraprake që duhen marrë për të parandaluar ndotjen e mjedisit detar Procedurat kundër ndotjes dhe të gjitha pajisjet përkatëse Rëndësia e masave pro aktive për mbrojtjen e mjedisit detar	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar	Procedurat për monitorimin e operacioneve në anije dhe sigurimin e pajtueshmërisë me kriteret e MARPOL-it respektohen plotësisht Veprimet për të siguruar që të ruhet një reputacion pozitiv mjedisor
Mbajtja e lundrueshmërisë së anijes	*Stabiliteti i anijes* Njohja e punës dhe vënia në zbatim e tabelave dhe diagrameve të stabilitetit, diferentit dhe tensionit, dhe e pajisjeve për llogaritjen e tensionit Kuptim i bazave të integritetit të papërshkueshmërisë nga uji Kuptim i veprimeve themelore që duhet të ndërmerren në rast humbjeje të pjesshme të aftësisë së paprekur notuese *Konstruksioni i anijes* Njohuri të përgjithshme të elementëve kryesorë strukturorë të një anijeje dhe të emrave të duhur për pjesët e ndryshme	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, ku është e përshtatshme .4 kualifikim i miratuar me pajisje laboratorike	Kushtet e stabilitetit përputhen me kriteret e stabilitetit të pacenuar të IMO në të gjitha kushtet e ngarkimit Veprimet për të siguruar dhe ruajtur integritetin e papërshkueshmërisë nga uji të anijes janë në përputhje me praktikën e pranuar
Parandalimi,	*Pajisje për parandalimin e zjarrit dhe luftën kundër zjarrit*	Vlerësimi i provave të fituara nga	Lloji i shkallës së problemit identifikohet

kontrolli dhe lufta kundër zjarrit në bord	Aftësia për të organizuar stërvitje për raste zjarri Njohuri rreth klasave dhe kimisë së zjarrit Njohuri rreth sistemeve të luftës kundër zjarrit Veprimet që duhet të ndërmerren në rast zjarri, duke përfshirë zjarret që përfshijnë sistemin e naftës	kualifikimi dhe përvoja e miratuar në luftën kundër zjarrit, siç përcaktohet në seksionin A-VI /3, paragrafët 1 deri në 3	menjëherë dhe veprimet fillestare përputhen me procedurën emergjente dhe planet e emergjencës për anijen Procedurat e evakuimit, mbylljes emergjente dhe të izolimit janë të përshtatshme për natyrën e emergjencës dhe zbatohen menjëherë Rendi i prioritetit, nivelet dhe shkallët kohore për të bërë raportime dhe informimin e personelit në bord, janë ato të duhurat për natyrën e emergjencës dhe pasqyrojnë urgjencën e problemit

Tabela A-III/1 *(vazhdim)*

Funksioni: Kontrolli i operimit të anijes dhe kujdesi për personat në bord në nivel operacional *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat që demonstrojnë kompetencën**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Përdorimi i pajisjeve jetë – shpëtuese	*Shpëtimi i jetës* Aftësia për të organizuar braktisjen e stërvitjeve në anijeve dhe njohuritë mbi funksionimin e barkave të shpëtimit dhe barkave të mbijetesës, mjetet dhe sistemet e tyre të nisjes dhe pajisjet e tyre, duke përfshirë pajisjet radio për shpëtimin e jetës, EPIRB satelitore, SART -et, kostumet e zhytjeve dhe pajisjet mbrojtëse termike	Vlerësimi i provave të fituara nga kualifikimi dhe përvoja e miratuar siç përcaktohet në seksionin A-VI /2, paragrafët 1 deri në 4	Veprimet në përgjigje të braktisjes së anijeve dhe situatave të mbijetesës janë të përshtatshme për rrethanat dhe kushtet mbizotëruese dhe përputhen me praktikat dhe standardet e pranuara të sigurisë
Aplikimi i ndihmës së parë mjekësore në bordin e anijes	*Ndihma mjekësore* Zbatimi praktik i udhëzuesve mjekësorë dhe këshillave nga radio, duke përfshirë aftësinë për të ndërmarrë veprime efektive bazuar në njohuri të tilla në rast aksidentesh ose sëmundjesh që mund të ndodhin në bordin e anijes	Vlerësimi i provave të marra nga kualifikimet e miratuara siç përcaktohet në seksionin A-VI /4, paragrafët 1 deri në 3	Identifikimi i shkakut të mundshëm, natyrës dhe shkallës së lëndimeve apo gjendjeve është i shpejtë dhe trajtimi minimizon kërcënimin e menjëhershëm të jetës
Monitorimi i përputhshmërisë me kërkesat legjislative	Njohuri bazë pune mbi konventat përkatëse të IMO-së në lidhje me sigurinë e jetës në det, sigurinë dhe mbrojtjen e mjedisit detar	Vlerësimi i provave të marra nga shqyrtimi ose kualifikimi i miratuar	Kriteret ligjore në lidhje me sigurinë e jetës në det, sigurinë dhe mbrojtjen e mjedisit detar janë identifikuar në mënyrë korrekte
Zbatim i aftësive të lidershipit dhe punës në ekip	Njohuri pune për menaxhimin dhe kualifikimin e personelit në anije Njohuri mbi konventat dhe rekomandimet ndërkombëtare detare, si dhe legjislacionin kombëtar	Vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 kualifikim i miratuar .2 përvojë e miratuar në shërbim	Ekuipazhit i janë ndarë detyrat dhe është informuar për standardet e pritshme të punës dhe sjelljes në një mënyrë të përshtatshme për individët në fjalë Objektivat dhe aktivitetet e kualifikimit bazohen në vlerësimin e kompetencave dhe

	Aftësi për të aplikuar menaxhimin e detyrave dhe ngarkesës së punës, duke përfshirë: .1 planifikimin dhe koordinimin .2 caktimi i personelit .3 kufizimet kohore dhe të burimeve .4 ndarja e prioriteteve	.3 demonstrim praktik	aftësive aktuale dhe kritereve operacionale. Operacionet kanë demonstruar se janë në përputhje me rregullat e zbatueshme

Tabela A-III/1 *(vazhdim)*

Funksioni: Kontrolli i operimit të anijes dhe kujdesi për personat në bord në nivel operacional *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat që demonstrojnë kompetencën**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Zbatim i aftësive të lidershipit dhe punës në ekip *(vazhdim)*	Njohuri dhe aftësi për të zbatuar menaxhimin efektiv të burimeve: .1 shpërndarja, caktimi dhe dhënia e prioritetit për burimet .2 komunikim efikas në bord dhe në breg .3 vendimet pasqyrojnë marrjen në konsideratë të përvojave të ekipit .4 këmbëngulje dhe lidership, përfshirë motivim .5 përftimi dhe ruajta e ndërgjegjësimit për situatën Njohuri dhe aftësi për të aplikuar teknikat vendimmarrëse: .1 vlerësimi i situatës dhe riskut .2 identifikimi dhe marrja në konsideratë e opsioneve të krijuara .3 përzgjedhja e kursit të veprimit .4 vlerësimi i efikasitetit të rezultatit		Operacionet janë planifikuar dhe burimet janë shpërndarë sipas nevojës në prioritet të saktë për të kryer detyrat e nevojshme Komunikimi është dhënë dhe pranuar në mënyrë të qartë dhe pa paqartësi Demonstrohen sjellje efektive lidershipi Anëtarët e nevojshëm të ekipit kuptojnë akte të gjendjes aktuale dhe të parashikuar të anijes dhe gjendjen operacionale dhe të mjedisit të jashtëm Vendimet janë me efektivë për situatën
Kontribuon në sigurinë e personelit dhe anijes	Njohuri rreth teknikave personale të mbijetesës Njohuri mbi parandalimin e zjarrit dhe aftësia për të luftuar dhe shuar zjarret Njohuri e ndihmës së parë elementare Njohuri mbi sigurinë personale dhe	Vlerësimi i provave të marra nga kualifikimi dhe përvoja e miratuar siç përcaktohet në seksionin A-VI / 1, paragrafi 2	Siguria dhe pajisjet mbrojtëse të përshtatshme përdoren në mënyrë korrekte Procedurat dhe praktikat e sigurta të punës të hartuara për të mbrojtur personelin dhe anijen respektohen gjatë gjithë kohës Procedurat e hartuara për të mbrojtur

	përgjegjësinë sociale		mjedisin respektohen gjatë gjithë kohës Veprimet fillestare dhe vijuese për t'u ndërgjegjësuar për një emergjencë janë në përputhje me procedurat e vendosura të reagimit në rast emergjent

Seksioni A-III/2

Kriteret minimale të detyrueshme për Çertifikimin e oficerëve kryeinxhinierë dhe oficerëve zëvendës kryeinxhinier (oficer i dytë) në anije të vëna në lëvizje nga makineri kryesore propulsion/shtytje me fuqi shtytëse prej 3,000 kW ose më shumë

Standardi i kompetencës

1 Çdo kandidat për Çertifikim si inxhinier kryesor dhe oficer inxhinier i dytë i anijeve detare të vëna në punë nga makineritë kryesore të shtytjes me fuqi prej 3,000 kW ose më shumë, duhet të demonstrojë aftësinë për të ndërmarrë, në nivel drejtues, detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 e tabelës A-III/2.

2 Njohuritë, dijet dhe aftësitë minimale të kërkuara për Çertifikim janë shënuar në kolonën 2 të tabelës A-III /2. Kjo përfshinin dhe zgjeron e shtrin në thellësi subjektet e renditura në kolonën 2 të tabelës A-III /1 për oficerët përgjegjës për një shërbim inxhinierik.

3 Duke pasur parasysh se një oficer i dytë inxhinier duhet të jetë në gjendje të marrë përsipër përgjegjësitë e oficerit kryeinxhinier në çdo kohë, vlerësimi në këto çështje duhet të hartohet për të testuar aftësinë e kandidatit për të asimiluar të gjithë informacionin në dispozicion që ndikon në funksionimin e sigurt të makinerive të anijeve dhe mbrojtjen e mjedisit detar.

4 Niveli i njohurive të subjekteve të renditura në kolonën 2 të tabelës A-III /2 duhet të jetë i mjaftueshëm për të mundësuar që kandidati të shërbejë në cilësinë e oficerit kryeinxhinier ose të oficerit të dytë inxhinier.[*]

5 Trajnimi dhe përvoja për të arritur nivelin e nevojshëm të njohurive, dijeve dhe aftësive teorike duhet të marrin parasysh kriteret përkatëse të kësaj pjese dhe udhëzimet e dhëna në pjesën B të këtij Kodi.

6 Administrata mund të përjashtojë kritere të njohurive për llojet e makinerive të shtytjes përveç atyre instalimeve të makinerive për të cilat Çertifikata që do të jepet është e vlefshme. Një Çertifikatë e dhënë mbi një bazë të tillë nuk do të jetë e vlefshme për asnjë kategori të instalimit të makinerisë i cili është përjashtuar deri sa oficeri inxhinier të provojë se është kompetent në këto kritere të njohurive. Çdo kufizim i tillë duhet të shprehet në Çertifikatën dhe në miratimin.

7 Çdo kandidat për Çertifikim duhet të sigurojë dëshmi për arritjen e standardit të kërkuar të kompetencës në përputhje me metodat për të demonstruar kompetencat dhe kriteret për vlerësimin e kompetencave të paraqitura në formë tabelore në kolonat 3 dhe 4 të tabelës A-III /2.

Udhëtimet afër brigjeve

[*] Kurset e Moduleve përkatëse të IMO-s mund të ndihmojnë në përgatitjen e kurseve.

8 Niveli i njohurive, të kuptuarit dhe aftësitë e kërkuara sipas seksioneve të ndryshme të renditura në kolonën 2 të tabelës A-III /2, mund të ndryshohet për oficerët e inxhinier të anijeve që vihen në lëvizje me makineri kryesore propulsioni me fuqi të kufizuar shtytëse të angazhuar në udhëtimet afër brigjeve, siç mund të jetë e nevojshme, duke pasur parasysh efektin mbi sigurinë e të gjitha anijeve që mund të jenë duke vepruar në të njëjtat ujëra. Çdo kufizim i tillë duhet të shprehet në Çertifikatë dhe në miratimi.

Tabela A-III/2

Specifikime të Standardeve minimale të kompetencës për oficerin kryeinxhinierë dhe oficerët zëvendës kryeinxhinier (oficerë të dytë) në anije të vëna në lëvizje nga makineri kryesore propulsioni me fuqi shtytëse prej 3,000 kW ose më shumë

Funksioni: Inxhinieri detare në nivel drejtues *(menaxhimi)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat që demonstrojnë kompetencën**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Menaxhimi i operimit të makinerive të impianteve shtytëse	Karakteristikat e projektimit, dhe mekanizmat operative të makinerisë të mëposhtme dhe mjetet ndihmëse përkatëse: .1 motor detar me naftë .2 turbinë detare me avull .3 turbinë detare me gaz .4 kaldajë detare me avull	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, ku është e përshtatshme .4 kualifikim i miratuar me pajisje laboratorike	Shpjegimi dhe kuptimi i karakteristikave të projektimit. dhe mekanizmat e operimit janë të përshtatshme

Tabela A-III/2 *(vazhdim)*

Funksioni: Inxhinieri detare në nivel drejtues (menaxhimi) *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat që demonstrojnë kompetencën**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Planifikimi dhe programimi i	*Njohuritë teorike* Termodinamika dhe transmetimi i nxehtësisë	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një nga të mëposhtmet:	Planifikimi dhe përgatitja e operacioneve është e përshtatshëm për parametrat e projektimit të instalimit të energjisë

operacioneve	Mekanika dhe hidro - mekanika Karakteristikat e shtytjes së motorëve me naftë, turbinave me avull dhe gaz, përfshirë shpejtësinë, prodhimin dhe konsumin e naftës Cikli i nxehtësisë, efiçenca termike dhe balancimi i nxehtësisë së pikave të mëposhtme: .1 motor detar me naftë	.1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme .4 kualifikim i miratuar me pajisje laboratorike	elektrike dhe kritereve të udhëtimit
Operimi, mbikëqyrja, vlerësimi i performancës dhe ruajtja e sigurisë së impiantit të shtytjes dhe makinerisë ndihmëse	.2 turbinë detare me avull .3 turbinë detare me gaz .4 kaldajë detare me avull Ftohësit dhe cikli i ftohjes Vetitë fizike dhe kimike të lëndëve djegëse dhe lubrifikantë Teknologjia e materialeve Arkitektura detare dhe ndërtimi i anijeve, përfshirë kontrollin e dëmtimeve *Njohuri praktike* Vënia në punë dhe fikja e makinerisë kryesore të shtytjes dhe makinerisë ndihmëse, përfshirë sistemet përkatëse Kufijtë e operimit të impiantit të shtytjes Operimi efikas, mbikëqyrja, vlerësimi i performancës dhe ruajtja e sigurisë së impiantit të shtytjes dhe makinerisë ndihmëse Funksionet dhe mekanizmat e kontrollit automatik për motorin kryesor Funksionet dhe mekanizmat e kontrollit automatik për makineritë ndihmëse duke përfshirë por pa u kufizuar në: .1 sistemet e shpërndarjes së gjeneratorit .2 kaldajat e avullit .3 pastruesit e naftës .4 sistemi i ftohjes (ri ngrirjes) .5 sistemet e pompimit dhe tubacioneve	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme .4 kualifikim i miratuar me pajisje laboratorike	Metodat e përgatitjes për vënien në punë dhe vënien në dispozicion të lëndëve djegëse, lubrifikantëve, ujit dhe ajrit ftohës janë më të përshtatshmet Kontrollet e presioneve, temperaturës dhe cikleve gjatë periudhave të vënies në punë dhe ngrohjes janë në përputhje me specifikimet teknike dhe planet e punës të rëna dakord Mbikëqyrja e impiantit kryesor të shtytjes dhe sistemeve ndihmëse është e mjaftueshme për të ruajtur kushtet e sigurta të operimit Metodat e përgatitjes së mbylljes dhe mbikëqyrjes së ftohjes së motorit janë më të përshtatshmet Metodat e matjes së kapacitetit të ngarkesës së motorëve janë në përputhje me specifikimet teknike Kontrollohet performance përkundrejt urdhrave në urë Nivelet e performancës janë në përputhje me specifikimet teknike

	.6 sistemi i grupit të timonit .7 pajisjet e manovrimit të ngarkesës dhe makineritë e kuvertës		

Tabela A-III/2 *(vazhdim)*

Funksioni: Inxhinieri detare në nivel drejtues (menaxhimi) *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetencë	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat që demonstrojnë kompetencën**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Menaxhimi i operacioneve të karburantit, lubrifikimit dhe ngarkesë stabilizuesit	Operimi dhe mirëmbajtja e makinerive, duke përfshirë pompat dhe sistemet e tubacioneve	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme	Operacionet e karburantit dhe ngarkesë stabilizuesit përmbushin kriteret operacionale dhe kryhen në mënyrë të tillë që të parandalojnë ndotjen e mjedisit detar

Tabela A-III/2 *(vazhdim)*

Funksioni: Inxhinieri elektrike, elektronike dhe e kontrollit në nivel drejtues (menaxhimi)

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetencë	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat që demonstrojnë kompetencën**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Menaxhimi i funksionimit të pajisjeve të kontrollit elektrik dhe elektronik	*Njohuri teorike* Inxhinieria detare elektro - teknike, elektronike, elektronike e energjisë, e kontrollit automatik dhe pajisjet e sigurisë Karakteristikat e projektimit dhe konfigurimet e sistemit të pajisjeve automatike të kontrollit dhe pajisjeve të	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore	Funksionimi i pajisjeve dhe sistemit është në përputhje me manualet e operimit Nivelet e performancës janë në përputhje me specifikimet teknike

	sigurisë për sa vijon: .1 motori kryesor .2 sistemi i prodhimit dhe shpërndarjes .3 kaldaja me avull Karakteristikat e projektimit dhe konfigurimet e sistemit të pajisjeve të kontrollit operacional për motorët elektrikë Karakteristikat e projektimit të instalimeve të tensionit të lartë Karakteristikat e pajisjeve hidraulike dhe pneumatike të kontrollit	.3 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme .4 kualifikim i miratuar me pajisje laboratori	
Menaxhimi i zgjidhjes së problemeve, kthimi i pajisjeve të kontrollit elektrik dhe elektronik në gjendje pune	*Njohuri praktike* Zgjidhja e problemeve të pajisjeve të kontrollit elektrik dhe elektronik Testi i funksionimit të pajisjeve elektrike dhe elektronike të kontrollit dhe pajisjeve të sigurisë Zgjidhja e problemeve të sistemeve të monitorimit Kontrolli i versionit të softuerit	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme .4 kualifikim i miratuar me pajisje laboratori	Aktivitetet e mirëmbajtjes janë planifikuar në mënyrë korrekte në përputhje me specifikimet teknike, ligjore, të sigurisë dhe ato procedurale Inspektimi, testimi dhe zgjidhja e problemeve të pajisjeve janë të përshtatshme

Tabela A-III/2 *(vazhdim)*

Funksioni: Mirëmbajtja dhe riparimi në nivel drejtues (menaxhimi)

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetencë	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat që demonstrojnë kompetencën**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Menaxhimi i procedurave të sigurta dhe efikase të mirëmbajtjes dhe riparimit	*Njohuri teorike* Praktika të inxhinierisë detare *Njohuri praktike* Menaxhimi i procedurave të mirëmbajtjes dhe riparimit të sigurt dhe efektiv	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore	Aktivitetet e mirëmbajtjes janë planifikuar dhe zbatuar në mënyrë korrekte në përputhje me specifikimet teknike, ligjore, të sigurisë dhe ato procedurale Për mirëmbajtjen dhe riparimin janë të disponueshëm plane, specifikime,

	Planifikimi i mirëmbajtjes, duke përfshirë verifikimet statutore dhe të klasës Planifikimi i riparimeve	.3 seminar kualifikimi i miratuar	materiale dhe pajisje të përshtatshme Veprimi i ndërmarrë çon në rikthimin e impiantit në mënyrën më të përshtatshme
Zbulimi dhe identifikimi i shkakut të avarisë së makinerive dhe zbulimi dhe identifikimi i saktë i defekteve	*Njohuri praktike* Zbulimi i avarive të makinerisë, vendndodhjeve të defekteve dhe veprimi për të parandaluar dëmtimin Inspektimi dhe rregullimi i pajisjeve Shqyrtim jodestruktiv	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme .4 kualifikim i miratuar me pajisje laboratori	Metodat e krahasimit të kushteve aktuale të veprimit janë në përputhje me praktikat dhe procedurat e rekomanduara Veprimet dhe vendimet janë në përputhje me specifikimet dhe kufizimet e rekomanduara të operimit
Sigurimi i praktikave të sigurta të punës	*Njohuri praktike* Praktikave të sigurta të punës	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me pajisje laboratorike	Praktikat e punës janë në përputhje me kërkesat legjislative, kodet e praktikës, lejet për punë dhe shqetësimet mjedisore

Tabela A-III/2 *(vazhdim)*

Funksioni: Kontrolli i operimit të anijes dhe kujdesi për personat ne bord në nivel drejtues (menaxhimi)

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetencë	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat që demonstrojnë kompetencën**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Kontroll i diferentit, stabilitetit dhe tensionit	Kuptimi i parimeve themelore të ndërtimit të anijeve dhe teoritë dhe faktorët që ndikojnë tek diferenti dhe stabiliteti dhe masat e nevojshme për të ruajtur diferentin dhe stabilitetin Njohja e efektit mbi diferentin dhe stabilitetin e një anijeje në rast dëmtimi, dhe si rrjedhojë përmbytjeje të një seksioni dhe kundërveprimet që duhen marrë Njohja e rekomandimeve të IMO lidhur me stabilitetin e anijes	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e	Kushtet e stabilitetit dhe të tensionit mbahen brenda kufijve të sigurisë gjatë gjithë kohës

		përshtatshme	
Monitorimi dhe kontrolli i përputhjes me kërkesat legjislative dhe masat për sigurimin e jetës në det, sigurinë dhe mbrojtjen e mjedisit detar	Njohja e ligjeve ndërkombëtare përkatëse detare të përfshira në marrëveshjet dhe konventat ndërkombëtare Vëmendje i duhet kushtuar veçanërisht temave të mëposhtme: .1 Çertifikatat dhe dokumentet e tjera që kërkohen të mbahen në bordin e anijeve sipas konventave ndërkombëtare, si mund të merren ato dhe periudha e vlefshmërisë së tyre ligjore .2 përgjegjësitë sipas kritereve përkatëse të Konventës Ndërkombëtare për Linjat e Ngarkesës, 1966, të ndryshuar .3 përgjegjësitë sipas kritereve përkatëse të Konventës Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det, 1974, të ndryshuar .4 përgjegjësitë sipas Konventës Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes nga Anijet, të ndryshuar .5 deklaratat detare të shëndetit dhe kriteret e Rregulloreve Ndërkombëtare të Shëndetit .6 përgjegjësitë sipas instrumenteve ndërkombëtare që ndikojnë në sigurinë e anijeve, udhëtarëve, ekuipazhit ose ngarkesës . 7 metodat dhe mjetet ndihmëse për të parandaluar ndotjen e mjedisit nga anijet .8 njohuritë e ligjeve kombëtare për zbatimin e marrëveshjeve dhe konventave ndërkombëtare	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme	Procedurat për monitorimin e operacioneve dhe mirëmbajtjes janë në përputhje me kërkesat ligjore Mospërputhjet e mundshme identifikohen menjëherë dhe plotësisht Kriteret për rinovimin dhe shtyrjen e Çertifikatave sigurojnë vlefshmërinë e vazhdueshme të elementëve dhe pajisjeve të inspektimit

Tabela A-III/2 *(vazhdim)*

Funksioni: Kontrolli i operimit të anijes dhe kujdesi për personat ne bord në nivel drejtues (menaxhimi) *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetencë	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat që demonstrojnë kompetencën**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Ruajtja e sigurisë së anijes, ekuipazhit dhe pasagjerëve dhe gjendja operacionale e sistemeve të	Njohuri të plota të rregulloreve të pajisjeve për shpëtimin e jetës (Konventa Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det) Organizim i stërvitjeve për rastet e zjarrit dhe braktisjes së anijes Mirëmbajtja e kushteve operacionale të sistemeve të shpëtimit të jetës, të luftës	Provimi dhe vlerësimi i dëshmive të marra nga udhëzimet praktike dhe kualifikimi e përvoja e miratuar në shërbim	Procedurat për monitorimin e sistemeve të zbulimit të zjarrit dhe sistemeve të sigurisë bëjnë të mundur që të gjitha alarmet të zbulohen menjëherë dhe të veprohet në përputhje me procedurat e caktuara për rastet emergjente

shpëtimit, sistemeve të zjarrit dhe e sistemeve të tjera të sigurisë	kundër zjarrit dhe sistemeve të tjera të sigurisë Masat që duhen ndërmarrë për të mbrojtur dhe ruajtur të gjithë personat në bord në raste emergjencash Veprimet për të kufizuar dëmet dhe për të shpëtuar anijen pas një zjarri, shpërthimi, përplasjes ose ngecje në cekëtinë		
Zhvillimi i planeve të kontrollit të emergjencave dhe dëmeve dhe trajtimi i situatave emergjente	Ndërtimi i anijes, përfshirë kontrollin e dëmeve Metodat dhe mjetet ndihmëse për parandalimin, zbulimin dhe shuarjen e zjarrit Funksionet dhe përdorimi i pajisjeve për shpëtimin e jetës	Provimi dhe vlerësimi i dëshmive të marra nga udhëzimet praktike dhe kualifikimi e përvoja e miratuar në shërbim	Procedurat e emergjencës janë në përputhje me planet e vendosura për situata emergjente

Tabela A-III/2 *(vazhdim)*

Funksioni: Kontrolli i operimit të anijes dhe kujdesi për personat ne bord në nivel drejtues (menaxhimi) *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetencë	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat që demonstrojnë kompetencën**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Përdorimi i aftësive menaxheriale dhe të lidershipit	Njohuri rreth menaxhimit dhe kualifikimit të personelit të anijes Njohuri mbi konventat dhe rekomandimet detare ndërkombëtare, si dhe ligjet kombëtare përkatëse Aftësi për të zbatuar menaxhimin e detyrës dhe ngarkesës në punë, duke përfshirë: .1 planifikimin dhe koordinimin .2 caktimin e personelit .3 kufizimet kohore dhe ato në lidhje me burimet .4 caktimi i prioriteteve Njohuri dhe aftësi për të zbatuar	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një nga të mëposhtmet: .1 kualifikim i miratuar .2 përvojë e miratuar në shërbim .3 kualifikim i miratuar me simulator	Ekuipazhit i ndahen detyrat dhe informohet për standardet e pritshme të punës dhe sjelljes në një mënyrë të përshtatshme për individët në fjalë Objektivat dhe aktivitetet e trajnimit bazohen në vlerësimin e kompetencave dhe aftësive aktuale dhe kritereve operacionale Operacionet demonstrojnë se janë në përputhje me rregullat e zbatueshme Operacionet janë planifikuar dhe burimet janë shpërndarë sipas nevojës në prioritet të saktë për të kryer detyrat e nevojshme Komunikimi është dhënë dhe pranuar në mënyrë të qartë dhe pa paqartësi Demonstrohen sjellje efektive të

	menaxhimin efektiv të burimeve: .1 shpërndarja, caktimi dhe ndarja e prioriteteve për burimet .2 komunikim efektiv në bord dhe në breg .3 vendimet pasqyrojnë marrjen në konsideratë të përvojës së ekipit .4 këmbëngulje dhe lidership, përfshirë motivimin .5 pasje dhe ruajtje e ndërgjegjësimit rreth situatave Njohuri dhe aftësi për të zbatuar teknikat vendimmarrëse: .1 vlerësim i situatës dhe riskut .2 identifikimi dhe ofrimi i opsioneve .3 përzgjedhje e kursit të veprimit .4 vlerësimi i efikasitetit të rezultatit Zhvillimi, zbatimi dhe mbikëqyrja e procedurave standarde të operimit		lidershipit Anëtarët e nevojshëm të ekipit kanë të kuptuar të saktë të gjendjes aktuale dhe të parashikuar të anijes dhe gjendjes operacionale dhe mjedisit të jashtëm Vendimet janë më efektivet për situatën Operacionet demonstrojnë se janë efektive dhe në përputhje me rregullat e zbatueshme

Seksioni A-III/3

Kriteret minimale të detyrueshme për Çertifikimin e oficerëve kryeinxhinierë dhe oficerëve zëvendës kryeinxhinier (oficerë të dytë) në anije të vëna në lëvizje nga makineri kryesore propulsioni me fuqi shtytëse mes 750 kW dhe 3,000 kW

Standardi i kompetencës

1 Çdo kandidati për Çertifikim si oficer krye inxhinier dhe oficer inxhinier i dytë në anijeve detare që vihen në lëvizje nga makineri kryesore të shtytjes prej 750 kW deri në 3,000 kW fuqi i kërkohet për të demonstruar aftësinë për të ndërmarrë, në nivel drejtues, detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A-III/2.

2 Njohuritë, dijet dhe aftësitë minimale të kërkuara për Çertifikim janë renditur në kolonën 2 të tabelës A-III /2. Kjo përfshin dhe zgjeron në thellësi çështjet e renditura në kolonën 2 të tabelës A-III /1 për oficerët përgjegjës për një shërbim inxhinierik në një dhomë motorësh me drejtim manual ose inxhinierë të caktuar në detyrë në një dhomë motorësh me drejtim periodik automatik.

3 Duke pasur parasysh se një oficer i dytë inxhinier duhet të jetë në gjendje të marrë përgjegjësitë e oficerit kryeinxhinier në çdo kohë, vlerësimi në këto çështje duhet të jetë i hartuar për të testuar aftësinë e kandidatit për të asimiluar të gjithë informacionin në dispozicion që ndikon në funksionimin e sigurt të makinerive të anijeve dhe mbrojtjen e mjedisit detar.

4 Niveli i njohurive të temave të renditura në kolonën 2 të tabelës A-III /2 mund të ulet, por duhet të jetë i mjaftueshëm për të mundësuar që kandidati të shërbejë në cilësinë e oficerit kryeinxhinier në diapazonin e fuqisë shtytëse të specifikuar në këtë seksion.

5 Kualifikimi dhe përvoja për të arritur nivelin e nevojshëm të njohurive, dijeve dhe aftësive teorike duhet të marrë parasysh kriteret përkatëse të kësaj pjese dhe udhëzimet e dhëna në pjesën B të këtij Kodi.

6 Administrata mund të përjashtojë kritere për njohuritë për llojet e makinerive shtytëse përveç atyre instalimeve të makinerive për të cilat Çertifikata që do të jepet është e vlefshme. Një Çertifikatë e dhënë mbi një bazë të tillë nuk do të jetë e vlefshme për asnjë kategori të instalimit të makinerisë i cili është përjashtuar deri sa oficeri inxhinier të provojë të jetë kompetent për këto kritere njohurish. Çdo kufizim i tillë duhet të shprehet në Çertifikatë dhe në miratimi.

7 Çdo kandidat për Çertifikim duhet të sigurojë dëshmi për arritjen e standardit të kërkuar të kompetencës në përputhje me metodat për të demonstruar kompetencën dhe kriteret për vlerësimin e kompetencave të paraqitura në formë tabelore në kolonat 3 dhe 4 të tabelës A-III/2.

Udhëtimet afër brigjeve

8 Niveli i njohurive, dijeve dhe aftësive të kërkuara në seksionet e ndryshme të renditura në kolonën 2 të tabelës A-III /2 dhe kriteret e paragrafëve 2.1.1 dhe 2.1.2 të rregullores III /3 mund të ndryshohen për oficerët inxhinierë të anijeve që vihen në lëvizje nga makineri kryesore të shtytjes me fuqi shtytëse më pak se 3.000 kW të angazhuara në udhëtimet afër brigjeve, siç konsiderohet e nevojshme, duke pasur parasysh efektin mbi sigurinë e të gjitha anijeve që mund të jenë duke operuar në të njëjtat ujëra. Çdo kufizim i tillë duhet të shprehet në Çertifikatë dhe në miratimi.

Seksioni A-III/4

Kriteret minimale të detyrueshme për Çertifikim të gradave që bëjnë pjesë në një shërbim në një dhomë motorësh me drejtim manual ose të caktuar për të kryer detyra në një dhome motorësh që periodikisht drejtohet në mënyrë automatike

Standardi i kompetencës

1 Çdo gradë që është pjesë e një shërbimi në dhomën e motorëve në një anije detare duhet të demonstrojë kompetencën për të kryer funksionin e inxhinierisë detare në nivelin mbështetësi, siç përcaktohet në kolonën 1 të tabelës A-III/4.

2 Njohuritë, dijet dhe aftësitë minimale të kërkuara për grada që janë pjesë e një shërbimi në dhomën e motorëve janë renditur në kolonën 2 të tabelës A-III/4.

3 Çdo kandidat për Çertifikim duhet të sigurojë dëshmi për arritjen e standardit të kërkuar të kompetencës në përputhje me metodat për të demonstruar kompetencat dhe kriteret për vlerësimin e kompetencës të specifikuar në kolonat 3 dhe 4 të tabelës A-III /4. Referenca për "testin praktik" në kolonën 3 mund të përfshijë kualifikimin në tokë në të cilin studentët i nënshtrohen testimit praktik.

4 Kur nuk ka tabela të kompetencës për nivelin e mbështetësit në lidhje me funksione të caktuara, mbetet përgjegjësi e Administratës të përcaktojë kriteret e duhura të kualifikimit, vlerësimit dhe Çertifikimit që duhet të zbatohen për personelin e caktuar për të kryer këto funksione në nivelin mbështetës.

Tabela A-III/4

Specifikime të Standardit minimal të kompetencës për gradat që janë pjesë e një shërbimi inxhinierik

Funksioni: Inxhinieri detare në nivel mbështetës

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Kryerja e një rutine shërbimi të përshtatshme për detyrat e një grade që është pjese e një shërbimi në dhomë motorësh Kupton urdhrat dhe është i kuptueshëm në çështje që kanë lidhje me detyrat e shërbimit	Termat e përdorura në hapësirat e makinerive dhe emrat e makinerive dhe pajisjeve Procedurat e shërbimit në dhomën e motorëve Praktikat e sigurta të punës që lidhen me operacionet e dhomës së motorëve Procedurat bazë të mbrojtjes mjedisore Përdorimi i sistemit të duhur të komunikimit të brendshëm Sistemet e alarmit të dhomës së motorit dhe aftësia për të dalluar mes alarmeve të ndryshme, me referencë të veçantë ndaj alarmeve të sistemeve kundër zjarrit me gaz	Vlerësim i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim; .2 përvojë e miratuar në anije mësimore; or .3 test praktik	Komunikimet janë të qarta dhe koncize, dhe kërkohen këshilla ose sqarime nga oficeri i shërbimit ku informacionet apo udhëzimet e shërbimit nuk janë kuptuar qartë. Mbajtja, dorëzimi dhe ndërrimi i shërbimit është në përputhje me parimet dhe procedurat e pranuara
Për kryerjen e një shërbimi në kaldajë: Mbajtja e niveleve të duhura të ujit dhe presioneve të avullit	Operimi i sigurt i kaldajave	Vlerësim i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim; .2 përvojë e miratuar në anije mësimore; ose .3 test praktik; ose .4 kualifikim i miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme	Vlerësimi i gjendjes së kaldajës është i saktë dhe i bazuar në informacione përkatëse të disponueshme nga treguesit lokalë dhe ato në largësi dhe nga inspektimet fizike Sekuenca dhe koha e rregullimeve ruan sigurinë dhe efikasitetin optimal
	Njohuri të detyrave për rastet emergjente	Vlerësim i provave të marra nga	Veprimi fillestar për t'u ndërgjegjësuar për

Operimi i pajisjeve për rastet emergjente dhe zbatimi i procedurave emergjente	Daljet rezervë nga hapësirat e makinerive Njohje e vendndodhjeve dhe përdorimit të pajisjeve zjarr- fikësve në hapësirat e makinerive	përvojë në shërbim e miratuar dhe demonstruar ose përvojë e miratuar në anije mësimore	një situatë emergjente ose jonormale përputhet me procedurat e vendosura Komunikimet janë të qarta dhe koncize gjatë gjithë kohës dhe urdhrat pranohen në një mënyrë të zakonshme për detarët

Seksioni A-III /5

Kriteret minimale të detyrueshme për Çertifikimin e gradave si detar i aftë në një dhomë motorësh të drejtuar në mënyrë manual ose të caktuar për të kryer detyra në një dhomë motorësh periodikisht të drejtuar në mënyrë automatike

Standardi i Kompetencës

1 Çdo detar i aftë që shërben në një anije detare të vënë në lëvizje nga makineri kryesore shtytjeje me fuqi shtytëse 750 kW ose më shumë, duhet të demonstrojë kompetencën për të kryer funksionet në niveli mbështetës, siç përcaktohet në kolonën 1 të tabelës A-III /5.

2 Njohuritë, dijet dhe aftësitë minimale të kërkuara nga një detar i aftë që shërben në një anije detare të vënë në lëvizje nga makineri kryesore shtytjeje me fuqi shtytëse 750 kW ose më shumë, janë renditur në kolonën 2 të tabelës A-III /5.

3 Çdo kandidati për Çertifikim i kërkohet të sigurojë dëshmi për arritjen e standardit të kërkuar të kompetencës në përputhje me metodat demonstrimin e kompetencat dhe kriteret për vlerësimin e kompetencës të specifikuara në kolonat 3 dhe 4 të tabelës A-III /5

Tabela A-III/5

Specifikime të Standardit minimal të kompetencës për grada si detarë të aftë në një dhomë motorësh me drejtim manual ose të caktuar për të kryer detyra në një dhomë motorësh periodikisht të drejtuar në mënyrë automatike

Funksioni: Inxhinieri detare në nivel mbështetës

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Kontribuon për një shërbim të sigurt inxhinierik	Aftësi për të kuptuar urdhrat dhe për të komunikuar me oficerin e rojës (shërbimit) në çështjet që lidhen me detyrat përkatëse të shërbimit Procedurat për ndërrimin, mbajtjen dhe dorëzimin e një shërbimi Informacioni i kërkuar për mbajtjen e një	Vlerësimi i provave të marra nga përvoja në shërbim ose testi praktik	Komunikimet janë të qarta dhe koncize Mbajtja, dorëzimi dhe ndërrimi i shërbimi është në përputhje me praktikat dhe procedurat e pranuara

	shërbimi të sigurt		
Kontribuon në monitorimin dhe kontrollin e një shërbimi në dhomën e motorëve	Njohuri themelore mbi funksionin dhe operimin e makinerive kryesore të shtytjes dhe makinerive ndihmëse	Vlerësim i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim; .2 përvojë e miratuar në anije mësimore; ose .3 test praktik	Shpeshtësia dhe masa e monitorimit të makinerisë kryesore shtytëse dhe makinerisë ndihmëse përputhen me parimet dhe procedurat e pranuara Identifikohen devijimet nga norma Kushtet e pasigurta ose rreziqet potenciale njihen, raportohen dhe korrigjohen menjëherë, përpara se të vazhdohet puna
Kontribuon për operacionet e furnizimit me karburant dhe transferimit të naftës	Njohja e funksionit dhe operimit të sistemit të karburantit dhe operacioneve të transferimit të naftës, duke përfshirë: .1 përgatitje për operacionet e furnizimit me karburant dhe transferimit .2 procedurat për lidhjen dhe shkëputjen e tubave të furnizimit me karburant dhe të transferimit .3 procedurat që lidhen me incidentet që mund të lindin gjatë operacionit të furnizimit me karburantit ose të transferimit .4 sigurimi nga operacionet e furnizimit me karburantit dhe të transferimit .5 aftësi për të matur në mënyrë korrekte dhe për të raportuar nivelet e çisternës	Vlerësim i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim praktik .3 provim .4 përvojë e miratuar në anije mësimore Vlerësim i provave të marra nga demonstrimi praktik	Operacionet e transferimit kryhen në përputhje me praktikat e vendosura të sigurisë dhe udhëzimet e përdorimit të pajisjeve Trajtimi i lëngjeve të rrezikshme dhe të dëmshme është në përputhje me praktikat e vendosura të sigurisë Komunikimet brenda zonës së përgjegjësisë së operatorit janë vazhdimisht të suksesshme

Tabela A-III/5 *(vazhdim)*

Funksioni: Inxhinieri detare në nivel mbështetës *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Kontribut në operacionet e hambarit dhe ngarkesë stabilizueses	Njohuri për funksionin, operimin dhe mirëmbajtjen e sigurt të sistemeve të hambarit dhe ngarkesë stabilizuesit, duke përfshirë: .1 incidentet e raportimit që kanë lidhje me operacionet e transferimit .2 aftësia për të matur në mënyrë korrekte dhe për të raportuar nivelet e çisternës	Vlerësim i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim praktik .3 provim .4 përvojë e miratuar në anije mësimore Vlerësim i provave të marra nga	Operacionet dhe mirëmbajtja kryhen në përputhje me praktikat e vendosura të sigurisë dhe udhëzimet e përdorimit të pajisjeve dhe shmanget ndotja e mjedisit detar Komunikimet brenda zonës së përgjegjësisë së operatorit janë vazhdimisht të suksesshme

		demonstrimi praktik	
Kontribuon në operimin e pajisjeve dhe makinerive	Operim i sigurt i pajisjeve, përfshirë: .1 valvulat dhe pompat .2 vinçat dhe pajisjet ngritëse .3 baxhat e ngarkimit, dyert e papërshkrueshme nga uji, dritaret dhe pajisjet që kanë lidhje me to Aftësia për të përdorur dhe kuptuar vinçat bazë, çikrikët dhe sinjalet me flamur	Vlerësim i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim praktik .3 provim .4 përvojë e miratuar në anije mësimore Vlerësim i provave të marra nga demonstrimi praktik	Operacionet kryhen në përputhje me praktikat e vendosura të sigurisë dhe udhëzimet e përdorimit të pajisjeve Komunikimet brenda zonës së përgjegjësisë së operatorit janë vazhdimisht të suksesshme

Funksioni: Inxhinieria elektrike, elektronike dhe ajo e kontrollit në nivel mbështetës

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Përdorimi i sigurt i pajisjeve elektrike	Përdorimi dhe operimi i sigurt i pajisjeve elektrike, përfshirë: .1 masat paraprake të sigurisë para fillimit të punës ose riparimit .2 procedurat e izolimit .3 procedurat e rasteve emergjente .4 tensionet e ndryshme në panel Njohuri mbi shkaqet e shokut elektrik dhe masat paraprake që duhen respektuar për ta shmangur	Vlerësim i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim praktik .3 provim .4 përvojë e miratuar në anije mësimore	Njeh dhe raporton rreziqet elektrike dhe pajisjet e pasigurta Kupton tensionet e sigurta për pajisjet e mbajtura me dorë Kupton rreziqet që lidhen me pajisjet e tensionit të lartë dhe punën në panelin elektrik

Tabela A-III/5 *(vazhdim)*

Funksioni: Mirëmbajtja dhe riparimi në nivel mbështetës

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Kontribuon në mirëmbajtjen dhe riparimin e	Aftësi për të përdorur materiale dhe pajisje për lyerje, pajisje lubrifikimi dhe pastrimi Aftësi për të kuptuar dhe ekzekutuar	Vlerësim i provave të marra nga demonstrimi praktik Vlerësimi i provave të marra nga një	Aktivitetet e mirëmbajtjes kryhen në përputhje me specifikimet teknike, të sigurisë dhe ato procedurale Përzgjedhja dhe përdorimi i pajisjeve dhe

anijes	procedurat rutinë të mirëmbajtjes dhe riparimit Njohuri e teknikave të përgatitjes së sipërfaqes Njohuri rreth largimit të sigurt të mbetjeve Kuptimi i udhëzimeve të sigurisë së prodhuesit dhe udhëzimeve në anije Njohuri mbi zbatimin, mirëmbajtjen dhe përdorimin e mjeteve të dorës dhe të atyre elektrike, instrumenteve matëse dhe makinerive Njohje e punimeve me metal	ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim praktik .3 provim .4 përvojë e miratuar në anije mësimore	mjeteve është i përshtatshëm

Tabela A-III/5 *(vazhdim)*

Funksioni: Kontrolli dhe operimi i anijes dhe kujdesi për personat në bord në nivel mbështetës

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Kontribuon në trajtimin e rezervave	Njohuri rreth procedurave të manovrimit, sistemimit dhe sigurimit të sigurt të rezervave	Vlerësim i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim praktik .3 provim .4 përvojë e miratuar në anije mësimore	Operacionet e rezervave kryhen në përputhje me praktikat e vendosura të sigurisë dhe udhëzimet e përdorimit të pajisjeve Manovrimi i rezervave të rrezikshme dhe të dëmshme është në përputhje me praktikat e vendosura të sigurisë Komunikimet brenda zonës së përgjegjësisë së operatorit janë vazhdimisht të suksesshme
Zbaton masat paraprake dhe kontribuon në parandalimin e ndotjes së mjedisit detar	Njohja e masave paraprake që duhen marrë për të parandaluar ndotjen e mjedisit detar Njohja e përdorimit dhe e funksionimit të pajisjeve kundër ndotjes Njohje e metodave të miratuara për asgjësimin e ndotësve detarë	Vlerësim i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim praktik .3 provim .4 përvojë e miratuar në anije	Procedurat e hartuara për të mbrojtur mjedisin detar janë respektuar gjatë gjithë kohës

		mësimore	
Zbatim i procedurave të shëndetit dhe sigurisë në punë	Njohja e praktikave të sigurta të punës dhe sigurisë personale në anije, duke përfshirë: .1 sigurinë elektrike .2 shkyçjen (stakimet) .3 sigurinë mekanike .4 lejen për sistemet e punës .5 punën në lartësi .6 punën në vende të mbyllura .7 teknikat e ngritjes dhe metodat për parandalimin e lëndimeve të kurrizit .8 siguria kimike dhe nga bio - rreziqet .9 pajisjet e sigurisë personale	Vlerësim i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim praktik .3 provim .4 përvojë e miratuar në anije mësimore	Procedurat e hartuara për të ruajtur personelin dhe anijen respektohen gjatë gjithë kohës Janë vërejtur praktika të sigurta pune dhe pajisjet e duhura të sigurisë dhe mbrojtjes përdoren në mënyrë korrekte gjatë gjithë kohës

Seksioni A-III/6

Kriteret minimale të detyrueshme për Çertifikimin e oficerëve elektro -teknikë

Kualifikimi

1 Edukimi dhe kualifikimi i kërkuar nga paragrafi 2.3 i rregullores III /6 përfshin kualifikimin në aftësitë në repartin elektronik dhe elektrik që lidhen me detyrat e oficerit elektro -teknik.

Kualifikimi në bord

2 Çdo kandidat për Çertifikim si oficer elektro -teknik ndjek një program të miratuar kualifikimi në bord, i cili:

.1 siguron që gjatë periudhës së kërkuar të shërbimit detar, kandidati merr kualifikim dhe përvojë praktike sistematike në detyra dhe përgjegjësi të një oficeri elektro - teknik;

.2 mbikëqyret dhe monitorohet nga oficerë të kualifikuar dhe të Çertifikuar në bordin e anijeve në të cilat kryhet shërbimi detar i miratuar; dhe

.3 është dokumentuar në mënyrë të përshtatshme në një libër që mban një regjistër të kualifikimeve.

Standardi i kompetencës

3 Çdo kandidat për Çertifikim si oficer elektro - teknik kërkohet të demonstrojë aftësinë për të ndërmarrë detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A-III /6.

4 Njohuritë, dijet dhe aftësitë minimale të kërkuara për Çertifikim janë renditur në kolonën 2 të tabelës A-III /6, dhe marrin parasysh udhëzimet e dhëna në pjesën B të këtij Kodi.

5 Çdo kandidat për Çertifikim duhet të sigurojë dëshmi për arritjen e standardit të kërkuar të kompetencave të paraqitur në formë tabelore në kolonat 3 dhe 4 të tabelës A-III /6

Tabela A-III/6

Specifikime të Standardit minimal të kompetencës për oficerët elektro-teknikë

Funksioni: Inxhinieria elektrike, elektronike dhe e kontrollit në nivel operacional

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Monitorimi i operimit të sistemeve elektrike, elektronike dhe të kontrollit	Kuptimi themelor i funksionimit të sistemeve të inxhinierisë mekanike, duke përfshirë: .1 motorët e parë, përfshirë impiantin kryesor të shtytjes .2 makineritë ndihmëse në dhomën e motorëve .3 sistemet e drejtimit .4 sistemet e manovrimit të ngarkesës .5 makineritë e kuvertës .6 sistemet e akomodimit Njohuri themelore mbi transmetimin e nxehtësisë, mekanikën dhe hidro-mekanikën Njohuri të*:* Teori të makinerive elektro-teknike dhe elektrike Bazat themelore të elektronikës dhe elektronikes elektrike Panelet e shpërndarjes së energjisë elektrike dhe pajisjet elektrike Bazat e automatizimit, sistemeve automatike të kontrollit dhe teknologjisë	Shqyrtim dhe vlerësim i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator, sipas rastit .4 kualifikim i miratuar me pajisje laboratorike	Funksionimi i pajisjeve dhe sistemit është në përputhje me manualet e operimit Nivelet e performancës janë në përputhje me specifikimet teknike

	Sistemet e instrumenteve, alarmit dhe monitorimit Pajisje dhënëse elektrike Teknologjia e materialeve elektrike Sistemet e kontrollit elektro-hidraulik dhe elektro-pneumatik Vlerësim i rreziqeve dhe masave paraprake të kërkuara për operimin e sistemeve të energjisë elektrike mbi 1,000 volt		

Tabela A-III/6 *(vazhdim)*

Funksioni: Inxhinieria elektrike, elektronike dhe e kontrollit në nivel operacional *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Monitorimi i operimit të sistemeve automatike të kontrollit të makinës shtytëse dhe ndihmëse	Përgatitja e sistemeve te kontrollit te shtytjes dhe makinerive ndihmese për operim	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 përvojë e miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme .4 kualifikim i miratuar me pajisje laboratorike	Mbikëqyrja e impiantit kryesor të shtytjes dhe sistemeve ndihmëse është i mjaftueshme për të mbajtur gjendje të sigurt të operimit
Operimi i gjeneratorëve dhe sistemeve të shpërndarjes	Lidhja, ndarja e ngarkesës dhe ndryshimi i gjeneratorëve Lidhja dhe stakimet mes paneleve elektrike dhe paneleve të shpërndarjes	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 përvojë e miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme .4 kualifikim i miratuar me pajisje laboratorike	Operacionet janë planifikuar dhe zbatuar në përputhje me manualet e operimit, rregullat dhe procedurat e përcaktuara për të mundësuar sigurinë e operacioneve Sistemet e shpërndarjes elektrike mund të kuptohen dhe shpjegohen me skica/udhëzime
Operimi dhe	*Njohuri teknike*	Provimi dhe vlerësimi i provave të	Operacionet janë planifikuar dhe zbatuar

mirëmbajtja e sistemeve të energjisë elektrike që tejkalojnë 1.000volt	Teknologjia e tensionit të lartë Masat paraprake dhe procedurat e sigurisë Propulsioni elektrik i anijeve, motorët elektrikë dhe sistemet e kontrollit *Njohuri praktike* Operimi i sigurt dhe mirëmbajtja e sistemeve të tensionit të lartë, duke përfshirë njohjen e llojit të veçantë teknik të sistemeve të tensionit të lartë dhe rrezikut që rezulton nga tensionet operacionale prej më shumë se 1.000 volt	marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 përvojë e miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme .4 kualifikim i miratuar me pajisje laboratorike	në përputhje me manualet e operimit, rregullat dhe procedurat e përcaktuara për të mundësuar sigurinë e operacioneve

Tabela A-III/6 *(vazhdim)*

Funksioni: Inxhinieria elektrike, elektronike dhe e kontrollit në nivel operacional *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Përdorimi i kompjuterëve dhe rrjeteve kompjuterike në anije	*Kuptueshmëri mbi:* .1 tiparet kryesore të përpunimit të të dhënave .2 ndërtimi dhe përdorimi i rrjeteve kompjuterike në anije .3 përdorimi i kompjuterit në lidhje me urën, dhomën e motorëve dhe përdorimi i kompjuterit komercial	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 përvojë e miratuar me simulator, në rastet kur është e përshtatshme .4 kualifikim i miratuar me pajisje laboratorike	Rrjetet kompjuterike dhe kompjuterët kontrollohen dhe trajtohen si duhet
Përdorimi i gjuhës angleze me shkrim dhe me gojë	Njohuri të përshtatshme të gjuhës angleze për t'i mundësuar oficerit të përdorë botimet inxhinierike dhe të kryejë detyrat e oficerit	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga udhëzimet praktike	Publikimet në gjuhën angleze që lidhen me detyrat e oficerit interpretohen në mënyrë korrekte Komunikimet janë të qarta dhe të kuptueshme
Përdorimi i sistemeve të komunikimeve të brendshme	Funksionimi i të gjitha sistemeve të komunikimit të brendshëm në bord	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije	Transmetimi dhe pranimi i mesazheve janë vazhdimisht të suksesshme Të dhënat e komunikimit janë të plota, të sakta dhe në përputhje me kërkesat ligjore

		mësimore .3 përvojë e miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme .4 kualifikim i miratuar me pajisje laboratorike	

Tabela A-III/6 *(vazhdim)*

Funksioni: Mirëmbajtja dhe riparimi në nivel operacional

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Mirëmbajtja dhe riparimi i pajisjeve elektrike dhe elektronike	Kërkesat e sigurisë për të punuar në sistemet elektrike të anijes, duke përfshirë izolimin sigurt të kërkuar të pajisjeve elektrike përpara se personeli të lejohet të punojë në pajisje të tilla Mirëmbajtja dhe riparimi i pajisjeve të sistemit elektrik, paneleve elektrike, motorëve elektrikë, gjeneratorëve dhe sistemeve dhe pajisjeve elektrike të rrymës së vazhduar (DC) Zbulimi i avarive elektrike, vendndodhja e defekteve dhe masave për të parandaluar dëmtimin Ndërtimi dhe operimi i pajisjeve elektrike të testimit dhe matjes Testimet e funksionimit dhe performancës së pajisjeve të mëposhtme dhe konfigurimin e tyre: .1 sistemet e monitorimit .2 pajisjet e kontrollit automatik .3 pajisjet mbrojtëse Interpretimi i diagrameve elektrike dhe elektronike	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 kualifikim aftësish në repart .2 përvojë praktike dhe teste të miratuara .3 përvojë e miratuar në shërbim .4 përvojë e miratuar në anije mësimore	Masat e sigurisë në punë janë të përshtatshme Përzgjedhja dhe përdorimi i veglave të dorës, instrumenteve matëse dhe pajisjeve testuese janë të përshtatshme dhe interpretimi i rezultateve është i saktë. Çmontimi, inspektimi, riparimi dhe rimontimi i pajisjeve janë në përputhje me manualet dhe praktikat e mira Montimi dhe testimi i performancës është në përputhje me manualet dhe praktikat e mira
Mirëmbajtja dhe riparimi i sistemeve të automatizimit	Njohuri dhe aftësi të duhura elektrike dhe mekanike *Procedurat e sigurisë dhe të rasteve*		Efekti i avarive në impiantet dhe sistemet përkatëse është identifikuar saktësisht, skicat teknike të anijes janë interpretuar në mënyrë korrekte, instrumente matëse dhe

dhe kontrollit të makinës kryesore shtytëse dhe makinerisë ndihmëse	*emergjente* Kërkohet izolimi i sigurt i pajisjeve dhe sistemeve të ndërlidhura para se personeli të lejohet të punojë në atë impiant ose pajisje Njohuri praktike për testimin, mirëmbajtjen, gjetjen dhe riparimin e defekteve Testimi, gjetja e defekteve dhe mirëmbajtja dhe rivënia e pajisjeve elektrike dhe elektronike të kontrollit në kushte pune	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 përvojë e miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme .4 kualifikim i miratuar me pajisje laboratorike	kalibruese përdoren në mënyrë korrekte dhe veprimet e ndërmarra janë të justifikuara. Izolimi, çmontimi dhe rimontimi i impianteve dhe pajisjeve janë në përputhje me udhëzimet e sigurisë së prodhuesit, udhëzimet në anije dhe specifikimet ligjore dhe të sigurisë. Veprimi i ndërmarrë çon në rikthim në gjendjen e mëparshme të sistemeve të automatizimit dhe kontrollit me metodën më të përshtatshme dhe të duhur për rrethanat dhe kushtet mbizotëruese

Tabela A-III/6 *(vazhdim)*

Funksioni: Mirëmbajtja dhe riparimi në nivel operacional *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Mirëmbajtja dhe riparimi i pajisjeve të lundrimit të urës dhe sistemeve të komunikimit të anijeve	Njohja e parimeve dhe procedurave të mirëmbajtjes së pajisjeve të lundrimit, sistemeve të komunikimit të brendshëm dhe të jashtëm *Njohuri teorike* Sistemet elektrike dhe elektronike që operojnë në zona që mund të marrin zjarr *Njohuri praktike* Kryerja e procedurave të mirëmbajtjes së sigurt dhe riparimit Zbulimi i avarive të makinerisë, vendndodhja e defekteve dhe veprimi për të parandaluar dëmtimin		Efekti i avarive në impiantet dhe sistemet shoqëruese është identifikuar saktësisht, skicat teknike të anijes janë interpretuar në mënyrë korrekte, instrumente matëse dhe kalibruese përdoren në mënyrë korrekte dhe veprimet e ndërmarra janë të justifikuara Izolimi, çmontimi dhe ri-montimi i impianteve dhe pajisjeve janë në përputhje me udhëzimet e sigurisë së prodhuesit, udhëzimet në anije dhe specifikimet ligjore dhe të sigurisë. Veprimi i ndërmarrë çon në rikthim në gjendjen e mëparshme të pajisjes së lundrimit të urës dhe sistemeve të komunikimit të anijes me metodën më të përshtatshme dhe të duhur për rrethanat dhe kushtet mbizotëruese
Mirëmbajtja dhe riparimi i sistemeve elektrike, elektronike dhe të kontrollit të makinerive në kuvertë dhe pajisjeve për manovrimin të	Njohuri dhe aftësi të duhura elektrike dhe mekanike *Procedurat e sigurisë dhe rasteve emergjentes* Kërkohet izolimi i sigurt i pajisjeve dhe sistemeve të ndërlidhura para se personeli të lejohet të punojë në atë impiant ose pajisje Njohuri praktike për testimin, mirëmbajtjen, gjetjen dhe riparimin e	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore	Efekti i avarive në impiantet dhe sistemet shoqëruese është identifikuar saktësisht, skicat teknike të anijes janë interpretuar në mënyrë korrekte, instrumente matëse dhe kalibruese përdoren në mënyrë korrekte dhe veprimet e ndërmarra janë të justifikuara Izolimi, çmontimi dhe ri-montimi i impianteve dhe pajisjeve janë në përputhje me udhëzimet e sigurisë së prodhuesit, udhëzimet në anije dhe specifikimet ligjore dhe të sigurisë. Veprimi i ndërmarrë çon në

ngarkesave	defekteve Testimi, gjetja e defekteve dhe mirëmbajtja dhe rivënia e pajisjeve elektrike dhe elektronike të kontrollit në kushte pune	.3 përvojë e miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme .4 kualifikim i miratuar me pajisje laboratorike	rikthim në gjendjen e mëparshme të makinerive të kuvertës dhe pajisjes së manovrimit të ngarkesës me anë të metodës më të përshtatshme dhe të duhur për rrethanat dhe kushtet mbizotëruese

Tabela A-III/6 *(vazhdim)*

Funksioni: Mirëmbajtja dhe riparimi në nivel operacional *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Mirëmbajtja dhe riparimi i sistemeve të kontrollit dhe sigurisë së pajimeve të akomodimit	*Njohuri teorike* Sistemet elektrike dhe elektronike që operojnë në zona që mund të marrin zjarr *Njohuri praktike* Kryerja e procedurave të mirëmbajtjes së sigurt dhe riparimit Zbulimi i avarive të makinerisë, vendndodhja e defekteve dhe veprimi për të parandaluar dëmtimin		Efekti i avarive në impiantet dhe sistemet shoqëruese është identifikuar saktësisht, skicat teknike të anijes janë interpretuar në mënyrë korrekte, instrumente matëse dhe kalibruese përdoren në mënyrë korrekte dhe veprimet e ndërmarra janë të justifikuara Izolimi, çmontimi dhe ri-montimi i impianteve dhe pajisjeve janë në përputhje me udhëzimet e sigurisë së prodhuesit, udhëzimet në anije dhe specifikimet ligjore dhe të sigurisë. Veprimi i ndërmarrë çon në rikthim në gjendjen e mëparshme të sistemeve të sigurisë dhe kontrollit të pajimeve të akomodimit me anë të metodës më të përshtatshme dhe të duhur për rrethanat dhe kushtet mbizotëruese

Tabela A-III/6 *(vazhdim)*

Funksioni: Kontrolli i operimit të anijes dhe kujdesi për personat në bord në nivel operacional

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Të sigurohet pajtueshmëria	*Parandalimi i ndotjes së mjedisit detar* Njohja e masave paraprake që duhen marrë për të parandaluar ndotjen e	Shqyrtimi dhe vlerësim i provave të marra nga një ose më shumë nga të	Procedurat për monitorimin e operacioneve në anije dhe sigurimin e pajtueshmërisë me kriteret për parandalimin e ndotjes

me kërkesat për parandalimin e ndotjes	mjedisit detar Procedurat kundër ndotjes dhe të gjitha pajisjet që lidhen me to Rëndësia e masave pro aktive për mbrojtjen e mjedisit detar	mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar	respektohen plotësisht Veprimet për të siguruar që të ruhet reputacion pozitiv në lidhje me mjedisin
Parandalimi, kontrolli dhe lufta kundër zjarrit në bord	*Pajisje për parandalimin dhe luftën kundër zjarrit* Aftësia për të organizuar stërvitje për rastet kundër zjarrit Njohuri rreth klasave dhe kimisë së zjarrit Njohuri të sistemeve të luftës kundër zjarrit Veprimet që duhet të ndërmerren në rast zjarri, përfshirë zjarret që përfshijnë sistemet e naftës	Vlerësimi i provave të marra nga kualifikimi dhe përvoja e miratuar në luftën kundër zjarrit, siç përcaktohet në seksionin A-VI/3, paragrafët 1 deri në 3	Lloji dhe shkalla e problemit identifikohet menjëherë, dhe veprimet fillestare përputhen me procedurën emergjente dhe planet e emergjencës për anijen Evakuimi, mbyllja emergjente dhe procedurat e izolimit janë të përshtatshme për natyrën e emergjencës dhe zbatohen menjëherë Rendi i prioritetit, nivelet dhe afatet kohore për të bërë raporte dhe për informimin e personelit në bord, janë të rëndësishme për natyrën e emergjencës dhe pasqyrojnë urgjencën e problemit
Përdorimi i pajisjeve të shpëtimit të jetës	*Shpëtimi i jetës* Aftësia për të organizuar braktisjen e stërvitjeve në anije dhe njohuritë mbi funksionimin e barkave të mbijetesës dhe barkave të shpëtimit dhe sistemet e pajisjet e tyre të nisjes, duke përfshirë aparatet radio për shpëtimin e jetës, EPIRB satelitore, SART-et, kostumet për zhytjeje dhe pajisje mbrojtëse termike	Vlerësimi i provave të marra nga kualifikimet dhe përvojat e miratuara siç përcaktohet në seksionin A-VI/2, paragrafët 1 deri në 4	Veprimet në përgjigje të braktisjes së anijeve dhe situatave të mbijetesës janë të përshtatshme për rrethanat dhe kushtet mbizotëruese dhe përputhen me praktikat dhe standardet e pranuara të sigurisë
Dhënia e ndihmës së parë mjekësore në bordin e anijes	*Ndihma mjekësore* Zbatimi praktik i udhëzuesve mjekësorë dhe këshillave nga radio, duke përfshirë aftësinë për të ndërmarrë veprime efektive bazuar në njohuri të tilla në rast aksidentesh ose sëmundjesh që mund të ndodhin në bordin e anijes	Vlerësimi i provave të marra nga kualifikimet dhe përvojat e miratuara siç përcaktohet në seksionin A-VI/4, paragrafët 1 deri në 3	Identifikimi i shkakut të mundshëm, natyrës dhe masës së lëndimeve apo gjendjeve është i shpejtë dhe trajtimi minimizon kërcënimin e menjëhershëm ndaj jetës

Tabela A-III/6 *(vazhdim)*

Funksioni: Kontrolli i operimit të anijes dhe kujdesi për personat në bord në nivel operacional *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Zbatimi i	Njohuri pune për menaxhimin dhe kualifikimin e personelit në anije	Vlerësim i provave të marra nga një	Ekuipazhit i ndahen detyrat dhe

aftësive të lidershipit dhe punës në grup	Aftësi për të zbatuar menaxhimin e detyrave dhe ngarkesës në punë, duke përfshirë; .1 planifikimi dhe koordinimi .2 caktimi i personelit .3 kufizimet kohore dhe të burimeve .4 caktimi i prioriteteve Njohuri dhe aftësi për të zbatuar menaxhimin e burimeve afektive; .1 ndarjen, caktimin dhe dhënien e prioriteteve të burimeve .2 komunikimin efektiv në bord dhe në tokë .3 vendimet pasqyrojnë marrjen në konsideratë të përvojës së ekipit .4 këmbëngulje dhe lidership, përfshirë motivimin .5 pasje dhe ruajte e ndërgjegjësimit për situatat Njohuri dhe aftësi për të aplikuar teknikat vendimmarrëse: .1 vlerësimi i situatës dhe riskut .2 identifikimi dhe marrja në konsideratë e varianteve të dhëna .3 përzgjedhje e kursit të veprimit .4 Vlerësimi i efikasitetit të rezultatit	ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 kualifikim i miratuar .2 përvojë e miratuar në shërbim .3 demonstrim praktik	informohet për standardet e pritura të sjelljes së punës në një mënyrë të përshtatshme për individët në fjalë Objektivat dhe aktivitetet e kualifikimit bazohen në vlerësimin e kompetencave dhe aftësive aktuale dhe kërkesave operacionale Operacionet janë planifikuar dhe burimet shpërndahen sipas nevojës në prioritet të saktë për të kryer detyrat e nevojshme. Komunikimi jepet dhe pranuar në mënyrë të qartë dhe pa paqartësi Demonstrohet sjellje lidershipit efektiv Anëtarët e nevojshëm të ekipit kuptojnë saktë gjendjen aktuale dhe të parashikuar të anijes dhe gjendjen operacionale dhe të mjedisit të jashtëm Vendimet janë më efikaset për situatën
Kontribuon në sigurinë e personelit dhe anijes	Njohuri të teknikave të mbijetesës personale Njohuri e ndihmës së parë elementare Njohja e sigurisë personale dhe përgjegjësive sociale	Vlerësimi i provave të marra nga kualifikimet e miratuara siç përcaktohet në seksionin A-VI/1, paragrafi 2	Siguria dhe pajisjet mbrojtëse të përshtatshme përdoren në mënyrë korrekte Procedurat dhe praktikat e sigurta të punës të hartuara për të mbrojtur personelin dhe anijen respektohen gjatë gjithë kohës Procedurat për të mbrojtur mjedisin respektohen gjatë gjithë kohës Veprimet fillestare dhe vijuese mbi ndërgjegjësimin për një rast emergjent janë në përputhje me procedurat e caktuara për reagimin ndaj emergjencave

Seksioni A-III / 7

Kërkesat minimale të detyrueshme për Çertifikimin e gradës elektro -teknik

Standardi i kompetencës

1 Çdo grade elektro - teknik që shërben në një anije detare të vënë në lëvizje nga makineri kryesore të shtytjes me fuqi shtytëse 750 kW ose më shumë do t'i kërkohet për të demonstruar kompetencën për të kryer funksionet në nivelin mbështetës, siç përcaktohet në kolonën 1 të tabelës A-III /7.

2 Njohuritë, dijet dhe aftësitë minimale të kërkuara për një gradë elektro - teknike që shërben në një anije detare të vënë në lëvizje nga makineri kryesore të shtytjes me fuqi shtytëse 750 kW ose më shumë, janë renditur në kolonën 2 të tabelës A-III /7.

3 Çdo kandidat për Çertifikim duhet të sigurojë dëshmi për arritjen e standardit të kërkuar të kompetencës në përputhje me metodat për demonstrimin e kompetencës dhe kriteret për vlerësimin e kompetencës të specifikuara në kolonat 3 dhe 4 të tabelës A-III /7.

Tabela A-III/7

Specifikime të Standardit minimal të kompetencës për gradat elektro –teknike

Funksioni: Inxhinieria elektrike, elektronike dhe ajo e kontrollit në nivel mbështetës

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Përdorimi i sigurt i pajisjeve elektrike	Përdorimi dhe funksionimi i sigurt i pajisjeve elektrike, duke përfshirë: .1 masat paraprake të sigurisë përpara fillimit të punës ose riparimit .2 procedurat e izolimit .3 procedurat e rasteve emergjente .4 tensionet e ndryshme në panel Njohja e shkaqeve të goditjeve elektrike dhe masat paraprake që duhet të respektohen për të parandaluar shokun elektrik	Vlerësim i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim praktik .3 provim .4 përvojë e miratuar në anije mësimore	Kupton dhe ndjek udhëzimet e sigurisë të pajisjeve dhe makinerive elektrike Njoh dhe raporton rreziqet elektrike dhe pajisjet e pasigurta Kupton tensionet e sigurta për veglat e dorës Kupton rreziqet që lidhen me pajisjet e tensionit të lartë dhe punën në bord
Kontribuon në monitorimin e operimit të sistemeve dhe makinerive elektrike	Njohuri themelore mbi funksionimin e sistemeve inxhinierike mekanike, duke përfshirë: .1 motorët e parë, përfshirë impiantin kryesor të shtytjes .2 makineritë ndihmëse të dhomës së motorëve .3 sistemet e drejtimit .4 sistemet e manovrimit të ngarkesave	Vlerësim i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim praktik .3 provim .4 përvojë e miratuar në anije mësimore	Njohuri që siguron: .1 operimi i pajisjeve dhe sistemit është në përputhje me manualet e përdorimit .2 nivelet e performancës janë në përputhje me specifikimet teknike

	.5 makineritë e kuvertës .6 sistemet e akomodimit *Njohuri bazë për:* .1 teorinë e makinerive elektro-teknike dhe elektrike .2 panelet e shpërndarjes së energjisë elektrike dhe pajisjet elektrike .3 bazat e automatizimit, sistemeve automatike të kontrollit dhe teknologjisë .4 sistemet e instrumenteve, alarmit dhe monitorimit .5 transmisionet elektrike .6 sistemet e kontrollit elektro-hidraulik dhe elektro-pneumatik .7 xhuntot, ndarja e ngarkesës dhe ndryshimet në konfigurimin elektrik		

Tabela A-III/7 *(vazhdim)*

Funksioni: Inxhinieria elektrike, elektronike dhe ajo e kontrollit në nivel mbështetës *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Përdorni vegla dore, pajisje matëse elektrike dhe elektronike për gjetjen e defekteve, operacionet e mirëmbajtjes dhe riparimit	Kriteret e sigurisë për punën në sistemet elektrike të anijes Zbatimi i praktikave të sigurta të punës *Njohuri bazë mbi:* .1 karakteristikat e ndërtimit dhe operimit të sistemeve dhe pajisjeve të rrymës alternative dhe rrymës së vazhduar .2 përdorimin e instrumenteve matëse, makinerive, dhe veglave të dorës dhe të atyre elektrike	Vlerësim i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 kualifikim i miratuar aftësish .2 përvoje dhe teste praktike të miratuara	Zbatimi i procedurave të sigurisë është i kënaqshëm Përzgjedhja dhe përdorimi i pajisjeve testuese është i përshtatshëm dhe interpretimi i rezultateve është i saktë Përzgjedhja e procedurave për kryerjen e riparimit dhe mirëmbajtjes është në përputhje me manualet dhe praktikat e mira

Tabela A-III/7 *(vazhdim)*

Funksioni: Mirëmbajtja dhe riparimi në nivel mbështetës

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**

Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Kontribuon në mirëmbajtjen dhe riparimin e anijeve	Aftësi për përdorimin e materialeve dhe pajisjeve për lubrifikim dhe pastrim Njohuri mbi largimin e sigurt të mbetjeve Aftësi për të kuptuar dhe ekzekutuar procedurat rutinë të mirëmbajtjes dhe riparimit Të kuptuarit e udhëzimeve të sigurisë së prodhuesit dhe udhëzimeve në anije	Vlerësim i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim praktik .3 provim .4 përvojë e miratuar në anije mësimore	Aktivitetet e mirëmbajtjes kryhen në përputhje me specifikimet teknike, të sigurisë dhe ato procedurale Përzgjedhja dhe përdorimi i pajisjeve dhe mjeteve është e duhura
Kontribuoni në mirëmbajtjen dhe riparimin e sistemeve elektrike dhe makinerive në panel	*Procedurat e sigurisë dhe emergjencës* Njohja bazë e skicave elektro-teknike dhe izolimi i sigurt i pajisjeve dhe sistemeve të ndërlidhura që kërkohet para se personeli të lejohet të punojë në atë impiant ose pajisje Testimi, zbulimi i defekteve dhe mirëmbajtja dhe rikthimi i pajisjeve dhe makinerive të kontrollit elektrik në gjendje e pune Pajisjet elektrike dhe elektronike që operojnë në zonat që kanë rrezik zjarri Bazat e sistemit të diktimit të zjarrit në anije Kryerja e procedurave të mirëmbajtjes së sigurt dhe riparimit Zbulimi i avarive të makinerive, vendndodhja e defekteve dhe veprimi për të parandaluar dëmet Mirëmbajtja dhe riparimi i instalimeve të ndriçimit dhe sistemeve të furnizimit	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 përvojë e miratuar me simulator, aty ku është e përshtatshme .4 kualifikim i miratuar me pajisje laboratorike	Efekti i avarive në impiantet dhe sistemet shoqëruese është identifikuar saktësisht, skicat teknike të anijes janë interpretuar në mënyrë korrekte, instrumente matëse dhe kalibruese përdoren në mënyrë korrekte dhe veprimet e ndërmarra janë të justifikuara Izolimi, çmontimi dhe ri-montimi i impianteve dhe pajisjeve janë në përputhje me udhëzimet e sigurisë së prodhuesit, udhëzimet në anije

Tabela A-III/7 *(vazhdim)*

Funksioni: Kontrolli dhe operimi i anijes dhe kujdesi për personat në bord në nivel mbështetës

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**

		kompetencës	
Kontribuon në manovrimin e rezervave	Njohja e procedurave për trajtimin e sigurt, sistemimin dhe sigurimin e rezervave	Vlerësim i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim praktik .3 provim .4 përvojë e miratuar në anije mësimore	Operacionet e sistemimit të kryhen në përputhje me procedurat e vendosura të sigurisë dhe udhëzimet e përdorimit të pajisjeve Manovrimi i rezervave të rrezikshme dhe të dëmshme është në përputhje me praktikat e vendosura të sigurisë Komunikimet brenda fushës së përgjegjësisë së operatorit janë vazhdimisht të suksesshme
Zbaton masat paraprake dhe kontribuoni në parandalimin e ndotjes së mjedisit detar	Njohja e masave paraprake që duhen marrë për të parandaluar ndotjen e mjedisit detar Njohja e përdorimit dhe e funksionimit të pajisjeve / agjentëve anti-ndotës Njohja e metodave të miratuara për asgjësimin e ndotësve detarë	Vlerësim i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim praktik .3 provim .4 përvojë e miratuar në anije mësimore	Procedurat e caktuara për të ruajtur mjedisin detare janë respektuar gjatë gjithë kohës
Zbaton procedurat e shëndetit dhe sigurisë në punë	Njohja e praktikave të sigurta të punës dhe sigurisë personale të anijeve, duke përfshirë: .1 sigurinë elektrike .2 shkyçjet .3 sigurinë mekanike .4 lejen për sistemet e punës .5 punën në lartësi .6 punën në vende të mbyllura .7 teknikat e ngritjes dhe metodat për parandalimin e lëndimeve të kurrizit .8 siguria kimike dhe nga bio - rreziqet .9 pajisjet e sigurisë personale	Vlerësim i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 kualifikim praktik .3 provim .4 përvojë e miratuar në anije mësimore	Procedurat e hartuara për të ruajtur personelin dhe anijen respektohen gjatë gjithë kohës Janë vërejtur praktika të sigurta pune dhe pajisjet e duhura të sigurisë dhe mbrojtjes përdoren në mënyrë korrekte gjatë gjithë kohës

Kapitulli IV

Standardet në lidhje me operatorët e radio – ndërlidhjes

Seksioni A-IV/1

Zbatimi

(Nuk ka dispozita)

Seksioni A-IV/2

Kriteret minimale të detyrueshme për atestimin e operatorëve të radio – ndërlidhjes CMDSS

Standardi i kompetencës

1 Njohuritë, dijet dhe aftësitë minimale të kërkuar për atestimin operatorëve radio - ndërlidhës GMDSS duhet të jenë të mjaftueshme për operatorët radio – ndërlidhës për të kryer detyrat e tyre në lidhje me radio – ndërlidhjen. Njohuritë e kërkuara për marrjen e çdo lloj Çertifikate të përcaktuar në Rregulloret e Radio – ndërlidhjes duhet të jetë në përputhje me ato rregullore. Përveç kësaj, çdo kandidat për Çertifikim të kompetencës duhet të demonstrojë aftësi për të ndërmarrë detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolona 1 të tabelës A-IV /2.

2 Njohuritë, dijet dhe aftësitë për miratim sipas Konventës së Çertifikatave të lëshuara sipas dispozitave të Radio Rregulloreve, renditen në kolonën 2 të tabelës A-IV /2.

3 Niveli i njohurive të temave të renditura në kolonën 2 të tabelës A-IV /2 është i mjaftueshëm për kandidatin për të kryer detyrat e tij.*

4 Çdo kandidat duhet të sigurojë dëshmi për arritjen e standardit të kërkuar të kompetencës nëpërmjet:

.1 demonstrimit të kompetencës për të kryer detyrat dhe për të marrë përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A-IV /2, në përputhje me metodat për demonstrimin e kompetencave dhe kriteret për vlerësimin e kompetencave të paraqitura në kolonat 3 dhe 4 të asaj tabele; dhe

.2 shqyrtimin ose vlerësimin e vazhdueshëm si pjesë e një kursi të miratuar kualifikimi të bazuar në materialin e paraqitur në kolonën 2 të tabelës A-IV /2.

Tabela A-IV/2

Specifikime të Standardit minimal të kompetencës për operatorët radio ndërlidhës GMDSS

Funksioni: Radio komunikimet në nivel operacional

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Transmetimi dhe marrja e informacionit duke përdorur	Përveç kritereve të Radio Rregulloreve, njohuri të: .1 radio komunikimet për kërkim shpëtimin, duke përfshirë procedurat në Manualin Ndërkombëtar të Kërkimit dhe	Shqyrtim dhe vlerësim i provave të marra nga demonstrimi praktik i procedurave operacionale, duke përdorur: .1 pajisje e miratuar	Transmetimi dhe marrja e komunikimeve përputhen me rregulloret dhe procedurat ndërkombëtare dhe kryhen në mënyrë efikase dhe efektive

* Kurset e Moduleve përkatëse të IMO-s mund të ndihmojnë në përgatitjen e kurseve.

nënsistemet dhe pajisjet GMDSS dhe duke përmbushur kriteret funksionale të GMDSS	Shpëtimit Aeronautik dhe Detar (IAMSAR) .2 mjetet për të parandaluar transmetimin e alarme të rreme të fatkeqësive dhe procedurat për zbutjen e efekteve të këtyre alarme .3 sistemet e raportimit të anijes .4 shërbimet radio mjekësore .5 përdorimi i Kodit Ndërkombëtar të Sinjaleve dhe i Frazave të Komunikimit Standard Detar të IMO-s .6 gjuhën angleze, me shkrim dhe me gojë, për komunikimin e informacionit që ka lidhje me sigurinë e jetës në det **Shënim:** Ky kriter mund të ulet kur kemi të bëjmë me Çertifikatën e Kufizuar të Radio Operatorit	.2 Simulator komunikimi GMDSS, aty ku është e përshtatshme* .3 pajisje laboratorike radio komunikimi	Mesazhet në gjuhën angleze që lidhen me sigurinë e anijes, sigurinë dhe personat në bord dhe mbrojtjen e mjedisit detar trajtohen në mënyrë korrekte
Sigurimi i shërbimeve të radios në rastet e emergjencave	Sigurimi i shërbimit të radios në raste emergjencash të tilla si: .1 braktisja e anijes .2 zjarr në bordin e anijes .3 avari e pjesshme ose e plotë e instalimeve të radios Masat parandaluese për sigurinë e anijes dhe personelit në lidhje me rreziqet që lidhen me pajisjet radio, duke përfshirë rreziqet e rrezatimit elektrik dhe rrezatimi mos-jonizimit	Shqyrtimi dhe vlerësim i provave të marra nga demonstrimi praktik i procedurave të operimit, duke përdorur: .1 pajisje e miratuar .2 Simulator komunikimi GMDSS, aty ku është e përshtatshme* .3 pajisje laboratorike radio komunikimi	Reagimi kryhet në mënyrë efikase dhe të duhur

*Shih paragrafin 72 të seksionit B – I/12 të këtij Kodi.

Kapitulli V

Standardet në lidhje me kriteret e veçanta të kualifikimi

për personelin në lloje të caktuara anijesh

Seksioni A-V/1-1

Kriteret minimale të detyrueshme për kualifikimin dhe trajnimin e kapitenëve, oficerëve dhe gradave në anijet naftë mbajtëse dhe anijet për lëndë kimike

Standardi i kompetencës

1 Çdo kandidat për Çertifikim në kualifikim bazë për operacionet e ngarkesave anijeve të naftës dhe lëndëve kimike duhet të:

.1 demonstrojë kompetencën për të ndërmarrë detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A-V /1-1-1; dhe

.2 ofrojë dëshmisë për arritjen e:

.2.1 njohurive, dijeve dhe aftësive minimale të renditura në kolonën 2 të tabelës A-V/ 1-1-1, dhe

.2.2 Standardit të kërkuar të kompetencës në përputhje me metodat për demonstrimin e kompetencave dhe kriteret për vlerësimin e kompetencave të paraqitura në kolonat 3 dhe 4 të tabelës A-V/1-1-1.

2 Çdo kandidat për Çertifikim në kualifikim të avancuar për operacionet e ngarkesave të anijeve naftëmbajtëse duhet të:

.1 demonstrojë kompetencën për të ndërmarrë detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A-V/1-1-2; dhe

.2 ofrojë prova se ka arritur:

.2.1 njohuritë, dijet dhe aftësitë minimale të renditura në kolonën 2 të tabelës A-V/1-1-2,

.2.2 Standardin e kërkuar të kompetencës në përputhje me metodat për të demonstruar kompetencat dhe kriteret për vlerësimin e kompetencave të paraqitura në formë tabelore në kolonën 3 dhe 4 të tabelës A-V/1-1-2.

3 Çdo kandidat për Çertifikim në kualifikim të avancuar për operacionet e ngarkesave në anije çisternë për lëndë kimike duhet të:

.1 demonstrojë kompetencën për të ndërmarrë detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A-V/1-1-3; dhe

.2 japë prova se ka arritur:

.2.1 njohuri, dije dhe aftësi minimale të renditura në kolonën 2 të tabelës A-V/1-1-3, dhe

.2.2 Standardin e kërkuar të kompetencës në përputhje me metodat për të demonstruar kompetencat dhe kriteret për vlerësimin e kompetencave të paraqitura në kolonat 3 dhe 4 të tabelës A-V/1-1-3.

Tabela A-V/1-1-1

Specifikime të Standardit minimal të kompetencës në kualifikim bazë

për operimet e ngarkesës në anije naftëmbajtëse dhe për lëndë kimike

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**

Kontribuon në operimin e sigurt të ngarkesave të anijeve naftëmbajtëse dhe të atyre për lëndë kimike	Njohuri bazë për anijet çisternë: .1 llojet e anijeve naftëmbajtëse dhe të atyre për lëndë kimike .2 rregullimi i përgjithshëm dhe ndërtimi Njohuri themelore e operacioneve të ngarkesave: .1 sistemet e tubacionit dhe valvulat .2 pompat e ngarkesës .3 ngarkimi dhe shkarkimi .4 pastrimi i çisternës, zbrazja, heqja e gazit dhe mbushja e çisternës me gaz inert Njohuri themelore mbi vetitë fizike të naftës dhe lëndëve kimike: .1 presioni dhe temperatura, përfshirë marrëdhënien presion avulli / temperature .2 llojet e gjenerimit të ngarkesës elektrostatike .3 simbolet kimike Njohuri dhe të kuptuar mbi kulturën e sigurimit të çisternave dhe menaxhimin e sigurisë	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 program i miratuar kualifikimi	Komunikimet brenda fushës së përgjegjësisë janë të qarta dhe efektive Operacionet e mallrave kryhen në përputhje me parimet dhe procedurat e pranuara për të siguruar sigurinë e operacioneve

Tabela A-V/1-1-1 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**
Merren masa paraprake për të parandaluar rreziqet	Njohja bazë e rreziqeve që lidhen me operacionet e cisternave, duke përfshirë: .1 rreziqet e shëndetit .2 rreziqet e mjedisit .3 rreziqe reaktiviteti .4 rreziqe nga korrozioni .5 rreziqet e shpërthimit dhe	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije	Identifikon në mënyrë të saktë, në një MSDS, rreziqet përkatëse që kanë lidhje me ngarkesat për anijen dhe personelin, dhe merr veprimet e duhura në përputhje me procedurat e vendosura Identifikimi dhe veprimet për t'u bërë i vetëdijshëm për një situatë të

	ndezshmërisë .6 burimet e pajisjeve ndezëse, duke përfshirë rreziqet elektrostatike .7 rreziqet e toksicitetit .8 rrjedhjet dhe retë e avujve Njohuri bazë e kontrolleve të rreziqeve: .1 mbushja me gaz inert, mbushja me ujë, agjentët e tharjes dhe teknikat e monitorimit .2 masat anti-statike .3 ventilimi .4 segregim/veçim .5 frenim ngarkese .6 rëndësia e pajtueshmërisë së ngarkesës .7 kontrolli atmosferik .8 testimi i gazit Kuptimi i informacionit mbi një Fletë të Dhënash të Sigurisë së Materialeve (MSDS)	mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 program i miratuar kualifikimi	rrezikshme janë në përputhje me procedurat e vendosura dhe në linjë me praktikat më të mira

Tabela A-V/1-1-1 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**
Zbatohen masat e përgjithshme dhe masat parandaluese të shëndetit dhe sigurisë në punë	Funksioni dhe përdorimi i duhur i instrumenteve matëse të gazit dhe pajisjeve të ngjashme Përdorimi i duhur i pajisjeve të sigurisë dhe pajisjeve mbrojtëse, duke përfshirë: .1 aparatet e frymëmarrjes dhe pajisjet e evakuimit të çisternës .2 veshje dhe pajisje mbrojtëse .3 aparat i i reanimacionit .4 pajisje e shpëtimit dhe largimit	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 program i miratuar kualifikimi	Janë respektuar procedurat për hyrjen në hapësira të mbyllura Procedurat dhe praktikat e sigurta të punës të hartuara për të mbrojtur personelin dhe anijen respektohen gjatë gjithë kohës Siguria dhe pajisjet mbrojtëse të përshtatshme përdoren në mënyrë korrekte

	Njohuri themelore për praktikat dhe procedurat e sigurta të punës në përputhje me legjislacionin dhe udhëzimet e industrisë dhe sigurinë personale të anijeve përkatëse për anijet naftëmbajtëse dhe ato të lëndëve kimike, duke përfshirë: .1 masat paraprake që duhen marrë kur hyhet në hapësira të mbyllura .2 masat paraprake që duhen marrë para dhe gjatë riparimeve dhe punimeve të mirëmbajtjes .3 masat paraprake për punën që kryhet me një burim që mund të shkaktojë ndezje dhe punën që kryhet kur nuk ka burim që shkakton ndezje .4 siguria elektrike .5 listën e kontrollit të sigurisë në anije /breg Kuptimi i informacionit mbi një Fletë të Dhënash të Sigurisë së Materialeve (MSDS)		Gjërat që duhen dhe nuk duhen bërë për ndihmën e parë

Tabela A-V/1-1-1 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**
Kryerja e operacioneve të luftës kundër zjarrit	Organizimi i reagimit ndaj zjarrit në çisterna dhe veprimi që duhet marrë Rreziqet nga zjarri që lidhen me trajtimin dhe transportimin e ngarkesave të lëngjeve të rrezikshme dhe të dëmshme Agjentët zjarr fikës që përdoren për të shuar zjarret nga nafta dhe lëndët kimike Operacionet e sistemit fiks të zjarrfikjes me shkumë Operacionet portative të zjarrfikjes me shkumë Operacionet e sistemit fiks kimik të thatë Kontrollin e hedhjes së ujit në lidhje me operacionet kundër zjarrit	Ushtrime dhe udhëzime praktike të kryera nën kushte kualifikimi të miratuara dhe realisht të vërteta (p.sh., kushtet e simuluara në anije) dhe, sa herë që është e mundur dhe praktike, në errësirë	Veprimet fillestare dhe pasuese për t'u bërë të vetëdijshëm për zjarrin në bord përputhen me praktikat dhe procedurat e vendosura Veprimi i ndërmarrë për identifikimin e sinjalit të grumbullimit është i përshtatshëm për emergjencën e treguar dhe është në përputhje me procedurat e vendosura Veshje dhe pajisje janë të përshtatshme për natyrën e operacioneve kundër zjarrit Koha dhe renditja e veprimeve individuale janë të përshtatshme për rrethanat dhe kushtet mbizotëruese Shuarja e zjarrit arrihet duke përdorur procedura, teknika të përshtatshme dhe agjentë të shuarjes së zjarrit
	Njohja bazë e procedurave emergjente, duke përfshirë mbylljen e emergjencës	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të	

Reagimi ndaj rasteve emergjente		mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 programi i miratuar kualifikimi	Lloji dhe ndikimi i emergjencës identifikohet menjëherë, dhe veprimet e reagimit përputhen me procedurat emergjente dhe planet e emergjencës
Merrja e masave paraprake për të parandaluar ndotjen e mjedisit nga shkarkimi i naftës ose kimikateve	Njohja bazë e efekteve të ndotjes së naftës dhe kimikateve në jetën njerëzore dhe detare Njohuri themelore të procedurave në anije për të parandaluar ndotjen Njohja bazë e masave që duhet të ndërmerren në rast të derdhjes, duke përfshirë nevojën për të: .1 raportuar informacionin përkatës tek personat përgjegjës .2 ndihmuar në zbatimin e procedurave për kufizimin e derdhjes në anije	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 programi i miratuar kualifikimi	Procedurat e hartuara për të mbrojtur mjedisin janë respektuar gjatë gjithë kohës

Tabela A-V/1-1-2

Specifikime të Standardit minimal të kompetencës në kualifikim të avancuar për operimet e anijeve naftëmbajtëse dhe atyre kimike

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**
Aftësi për të kryer dhe monitoruar në mënyrë të sigurt të gjitha operacionet e ngarkesave	*Projektimi dhe karakteristikat e një anije naftëmbajtëse* Njohuri mbi projektimin, sistemet dhe pajisjet e anijes naftëmbajtëse, duke përfshirë: .1 organizimi i përgjithshëm dhe ndërtimi .2 organizimi dhe pajiset e pompimit .3 organizimi i çisternës, sistemi i tubacionit dhe organizimi i ventilimit të çisternës .4 sistemet e kalibrimit dhe alarmet .5 sistemet ngrohëse të ngarkesës .6 sistemet e pastrimit të çisternës,	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 program i miratuar kualifikimi	Komunikimet janë të qarta, të kuptueshme dhe të suksesshme Përpunimet e ngarkesës kryhen në mënyrë të sigurt, duke marrë parasysh projektimet, sistemet dhe pajisjet e anijeve naftëmbajtëse Përpunimet e mallrave janë planifikuar, rreziku është menaxhuar dhe janë kryer në përputhje me parimet dhe procedurat e pranuara për të siguruar sigurinë e operacioneve dhe për të shmangur ndotjen e mjedisit detar Mospërputhjet e mundshme me procedurat e lidhura me operacionet e ngarkesave

	çlirimit të gazit dhe mbushjes së çisternës me gaz inert .7 sistemi i ngarkesë stabilizuesit .8 ventilimi i zonës së ngarkesës dhe ventilimi i hapësirave të akomodimit .9 organizimi çisternës për mbetjet .10 sistemet e rigjenerimit të avullit .11 sistemi i kontrollit elektrik dhe elektronik në lidhje me ngarkesat .12 pajisjet e mbrojtjes së mjedisit, duke përfshirë Pajisjet për Monitorimin e Shkarkimit të Naftës (ODME) .13 veshja e çisternës .14 sistemet e kontrollit të temperaturës dhe presionit të çisternës .15 sistemet e zjarrfikjes Njohuri mbi teorinë dhe karakteristikat e pompës, duke përfshirë llojet e pompave të ngarkesës dhe funksionimin e tyre të sigurt Aftësi në kulturën e sigurisë së çisternave dhe implementimi i sistemit të menaxhimit të sigurisë Njohuritë dhe të kuptuarit e sistemeve të monitorimit dhe sigurisë, duke përfshirë edhe mbylljen emergjente		identifikohet dhe korrigjohet menjëherë Ngarkimi, sistemimi dhe shkarkimi i duhur i ngarkesave siguron që stabiliteti dhe kushtet e tensionit të mbeten brenda kufijve të sigurt në çdo kohë Veprimet e ndërmarra dhe procedurat e ndjekura zbatohen në mënyrë korrekte dhe pajisjet përkatëse në lidhje me ngarkesat në bord përdoren siç duhet Kalibrimi dhe përdorimi i pajisjeve të monitorimit dhe zbulimit të gazit përputhen me praktikat dhe procedurat operacionale Procedurat për monitorimin dhe sistemet e sigurisë bëjnë të mundur që të gjitha alarmet të zbulohen menjëherë dhe të veprohet në përputhje me procedurat emergjente të vendosura

Tabela A-V/1-1-2 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**
Aftësi për të kryer dhe monitoruar në mënyrë të sigurt të gjitha operacionet e ngarkesave *(vazhdim)*	*Ngarkimi, shkarkimi, kujdesi dhe manovrimi i ngarkesës* Aftësia për të kryer matjet dhe llogaritjet e ngarkesave Njohja e efektit të ngarkesave të lëngshme tek diferenti, stabiliteti dhe integriteti strukturor Njohuri dhe të kuptuar rreth veprimeve që lidhen me ngarkesën e naftës, përfshirë: .1 planet e ngarkimit dhe shkarkimit .2 baraspeshimi dhe mos – baraspeshimi		

	në ngarkesë .3 veprimet e pastrimit të çisternës .4 mbushja me gaz inert .5 heqja e gazit .6 transferimet nga një anije tek tjetra .7 hedhje e ngarkesës përsipër ngarkesë stabilizuesit dhe larjeve (që ngarkesë stabilizuesi dhe çka është përdorur për larjen e çisternës të mos hidhet në det para se të merret ngarkesa) .8 pastrim i naftës bruto (të papërpunuar) Zhvillimi dhe zbatimi i planeve të operimit, procedurave dhe listave të kontrollit të ngarkesave Aftësi për të kalibruar dhe përdorur sistemet, instrumentet dhe pajisjet e monitorimit dhe të zbulimit të gazrave Aftësia për të menaxhuar dhe mbikëqyrur personelin përgjegjës për ngarkesën		Personelit i ndahen detyrat dhe informohen për procedurat dhe standardet e punës që duhen ndjekur, në një mënyrë të përshtatshme për individët në fjalë dhe në përputhje me praktikat e sigurta operacionale
Njohuri rreth vetive fizike dhe kimike të ngarkesave të naftë	Njohuri dhe kuptim i vetive fizike dhe kimike të ngarkesave të naftës Kuptimi i informacionit që përmbajnë Fletët e të Dhënave të Sigurisë së Materialit (MSDS)	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 program i miratuar kualifikimi	Përdorimi efektiv përbëhet nga burimet e informacionit për identifikimin e vetive dhe karakteristikave të ngarkesave të naftës dhe gazeve të lidhura, si dhe ndikimin e tyre në sigurinë, mjedisin dhe operimin e anijes

Tabela A-V/1-1-2 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**
Marrja e masave paraprake për të parandaluar rreziqet	Njohuri dhe të kuptuar rreth rreziqeve dhe masave të kontrollit që lidhen me veprimet e ngarkesës së anijeve naftë mbajtëse, përfshirë: .1 helmueshmërinë .2 ndezshmërinë dhe shpërthimin .3 rreziqet e shëndetit .4 përbërjen e gazit inert	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator	Rreziqet përkatëse të ngarkesës për anijen dhe për personelin që kanë lidhje me veprimet e ngarkesave të anijeve naftëmbajtëse janë identifikuar në mënyrë korrekte dhe janë marrë masat e duhura të kontrollit

	.5 rreziqet elektrostatike Njohuritë dhe të kuptuarit e rreziqeve të mospërputhjes me rregullat / rregulloret përkatëse	.4 program i miratuar kualifikimi	
Zbatimi i masave paraprake për shëndetin dhe sigurinë në punë	Njohuri dhe dijeni e praktikave të sigurta të punës, duke përfshirë vlerësimin e rrezikut dhe sigurinë personale të anijes që lidhen me anijet naftëmbajtëse: .1 masat paraprake që duhet të merren kur hyhet në hapësira të mbyllura, duke përfshirë përdorimin e saktë të llojeve të ndryshme të aparateve të frymëmarrjes .2 masat paraprake që duhet të ndërmerren para dhe gjatë punës së riparimit dhe mirëmbajtjes .3 masat paraprake për punën që kryhet me një burim që mund të shkaktojë ndezje dhe punën që kryhet kur nuk ka burim që shkakton ndezje .4 masat paraprake për sigurinë elektrike .5 përdorimi i Pajisjeve të duhura të Mbrojtjes Personale (PPE)	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 program i miratuar kualifikimi	Procedurat e hartuara për të ruajtur personelin dhe anijen respektohen gjatë gjithë kohës Janë vërejtur praktika të sigurta pune dhe pajisjet e duhura të sigurisë dhe mbrojtjes përdoren në mënyrë korrekte Praktikat e punës janë në përputhje me kriteret ligjore, kodet e praktikës, lejet për punë dhe shqetësimet mjedisore Përdorim i saktë i aparatit të frymëmarrjes Respektohen procedurat për hyrjen në hapësira të mbyllura
Reagimi në raste emergjencash	Njohuri dhe dijeni mbi procedurat emergjente të anijeve naftëmbajtëse, duke përfshirë: .1 planet e reagimit emergjent të anijes .2 mbylljet emergjente të manovrimeve të ngarkesës .3 veprimet që duhet të ndërmerren në rast të mos funksionimit të sistemeve apo shërbimeve thelbësore për ngarkesën .4 zjarrfikja në anijet naftëmbajtëse .5 shpëtimi në hapësirat e mbyllura .6 përdorimi i Fletës së të Dhënave të Sigurisë së Materialit (MSOS) Veprimet që duhen ndërmarrë pas një përplasje, ngecje në cekëtinë, apo derdhje	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 program i miratuar kualifikimi	Lloji dhe ndikimi i emergjencës identifikohet menjëherë, dhe veprimet e reagimit janë në përputhje me procedurat emergjente të përcaktuara dhe planet e emergjencës Rendi i prioritetit, nivelet dhe shkallët kohore për të bërë raporte dhe informimin e personelit në bord, janë të rëndësishme për natyrën e emergjencës dhe pasqyrojnë urgjencën e problemit Evakuimi, mbyllja emergjente dhe procedurat e izolimit janë të përshtatshme për natyrën e emergjencës dhe zbatohen menjëherë

Tabela A-V/1-1-2 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**
Reagimi ndaj rasteve	Njohja e procedurave të ndihmës së parë mjekësore në bordin e anijeve naftëmbajtëse		Identifikimi dhe veprimet e ndërmarra në një emergjencë mjekësore përputhen me praktikën aktuale të njohur të ndihmës së

emergjente *(vazhdim)*			parë dhe udhëzimet ndërkombëtare
Merren masa paraprake për të parandaluar ndotjen e mjedisit	Kuptim i procedurave për parandalimin e ndotjes së atmosferës dhe mjedisit	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim ,2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 program i miratuar kualifikimi	Operacionet kryhen në përputhje me parimet dhe procedurat e pranuara për të parandaluar ndotjen e mjedisit
Monitorimi dhe kontrolli i përputhjes me kriteret ligjore	Njohuri dhe dijeni rreth dispozitave përkatëse të Konventës Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes nga Anijet (MARPOL), të ndryshuar, dhe instrumenteve të tjerë IMO, udhëzimeve të industrisë dhe rregulloreve të porteve siç zbatohen zakonisht	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim ,2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 program i miratuar kualifikimi	Trajtimi i ngarkesave është në përputhje me instrumentet përkatëse IMO dhe standardet industriale dhe kodet e praktikave të sigurta të punës

Tabela A-V/1-1-3

Specifikime të Standardit minimal të kompetencës në kualifikim të avancuar

për veprimet e ngarkesave në anije çisternë për lëndë kimike

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**
Aftësi për të kryer dhe monitoruar në mënyrë të sigurt të gjitha veprimet e	*Projektimi dhe karakteristikat e anijes çisternë për lëndë kimike* Njohuri mbi projektimin, sistemet dhe pajisjet e anijes *çisternë për* lëndë kimike, duke përfshirë: .1 organizimi i përgjithshëm dhe ndërtimi .2 organizimi dhe pajiset e pompimit	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim	Komunikimet janë të qarta, të kuptueshme dhe të suksesshme Përpunimet e ngarkesës kryhen në mënyrë të sigurt, duke marrë parasysh projektimet, sistemet dhe pajisjet e

ngarkesave	.3 organizimi dhe ndërtimi i çisternës, .4 sistemet e tubacionit dhe kullimit .5 sistemet kontrollit të temperaturës dhe presionit të tubacionit të çisternës dhe ngarkesës dhe sistemet e alarmit .6 sistemet e kontrollit të kalibrimit dhe alarmet .7 sistemet e diktimit të gazit .8 sistemet e ngrohjes dhe ftohjes së ngarkesës .9 sistemet e pastrimit të çisternës .10 sistemet e kontrollit të mjedisit të çisternës së ngarkesës .11 sistemet e ngarkesë stabilizuesit .12 ventilimi i zonës së ngarkesës dhe ventilimi i hapësirës së akomodimit .13 sistemet e kthimit/rikuperimit të avujve .14 sistemet e zjarrfikjes .15 materiali dhe veshja e çisternës, tubacioneve dhe rakorderive .16 menaxhimi i mbetjeve të çisternës Njohuri mbi teorinë dhe karakteristikat e pompës, duke përfshirë llojet e pompave të ngarkesës dhe funksionimin e tyre të sigurt Aftësi në kulturën e sigurisë së çisternave dhe implementimi i sistemit të menaxhimit të sigurisë Njohuri dhe dijeni rreth sistemeve të monitorimit dhe sigurisë, duke përfshirë edhe mbylljen emergjente	.2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 programi kualifikimi i miratuar	anijeve çisternë për lëndë kimike Përpunimet e ngarkesave janë planifikuar, rreziku është menaxhuar dhe janë kryer në përputhje me parimet dhe procedurat e pranuara për të mundësuar sigurinë e operacioneve dhe për të Procedurat për monitorimin dhe sistemet e sigurisë bëjnë të mundur që të gjitha alarmet të zbulohen menjëherë dhe të veprohet në përputhje me procedurat emergjente të vendosura

Tabela A-V/1-1-3 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**
Aftësi për të kryer dhe monitoruar në mënyrë të sigurt të gjitha veprimet e	*Ngarkimi, shkarkimi, kujdesi dhe manovrimi i ngarkesës* Aftësia për të kryer matjet dhe llogaritjet e ngarkesave Njohuri për efektin e ngarkesave të lëngshme tek diferenti dhe stabiliteti dhe integriteti		Ngarkimi, sistemimi dhe shkarkimi i duhur i ngarkesave siguron që stabiliteti dhe kushtet e tensionit të mbeten brenda kufijve të sigurt në çdo kohë Mospërputhja e mundshme me procedurat e lidhura me ngarkesat identifikohet dhe

ngarkesave *(vazhdim)*	strukturor Njohuritë dhe të kuptuarit e operacioneve të ngarkesave kimike, duke përfshirë: .1 planet e ngarkimit dhe shkarkimit .2 baraspeshimi dhe mos – baraspeshimi në ngarkesë .3 veprimet e pastrimit të çisternës .4 kontrolli i atmosferës së çisternës .5 mbushja me gaz inert .6 heqja e gazit .7 transferimet nga një anije tek tjetra .8 kriteret e frenimit dhe stabilizimit .9 kriteret e ngrohjes dhe ftohjes dhe pasojat mbi ngarkesat që ndodhen aty afër .10 përputhshmëria dhe segregimi/veçimi i ngarkesës .11 ngarkesat me viskozitet të lartë .12 veprimet me mbetjet e ngarkesave .13 hyrja operacionale në çisternë Zhvillimi dhe zbatimi i planeve të operimit, procedurave dhe listave të kontrollit të ngarkesave Aftësi për të kalibruar dhe përdorur sistemet, instrumentet dhe pajisjet e monitorimit dhe të diktimit të gazrave Aftësia për të menaxhuar dhe mbikëqyrur personelin përgjegjës për ngarkesën		korrigjohet menjëherë Veprimet e ndërmarra dhe procedurat e ndjekura janë identifikuar në mënyrë korrekte, dhe pajisjet e duhura lidhura me ngarkesën në anije përdoren siç duhet Kalibrimi dhe përdorimi i pajisjeve të monitorimit dhe diktimit të gazrave janë në përputhje me praktikat dhe procedurat e sigurta operacional Personelit i ndahen detyrat dhe informohet për procedurat dhe standardet e punës që duhen ndjekur, në mënyrë të përshtatshme për individët në fjalë dhe në përputhje me praktikat e sigurta operacionale

Tabela A-V/1-1-3 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**
Njohja me vetitë fizike dhe kimike të ngarkesave	Njohuri dhe dije rreth tipareve kimike dhe fizike të substancave të lëngshme të dëmshme, përfshirë: .1 kategoritë e ngarkesave kimike (gërryese, toksike, të ndezshme,	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije	Përdorimi efektiv përbëhet nga burimet e informacionit për identifikimin e vetive dhe karakteristikave të substancave të lëngshme të dëmshme dhe gazeve të lidhura me to, si dhe ndikimin e tyre në sigurinë, mbrojtjen e mjedisit dhe operimin

	shpërthyese) .2 grupet kimike dhe përdorimi industrial .3 reaktiviteti u ngarkesave Të kuptuarit e informacionit që ndodhet në Fletën e të Dhënave të Sigurisë së Materialit (MSDS)	mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 programi i miratuar trajnimi	e anijeve
Marrja e masave për të parandaluar rreziqet	Njohuritë dhe të kuptuarit e rreziqeve dhe masave të kontrollit që lidhen me operacionet e ngarkesave të anijeve çisternë për lëndë kimike, duke përfshirë: .1 ndezshmërinë dhe shpërthimin .2 helmueshmërinë .3 rreziqet e shëndetit .4 përbërja e gazit inert .5 rreziqet elektrostatike .6 reaktiviteti .7 korrozioni .8 ngarkesa më pikë të ulët vlimi .9 ngarkesa me densitet të lartë .10 ngarkesa që ngurtësohen .11 ngarkesa polimerizuese Njohuritë dhe të kuptuarit e rreziqeve të mosrespektimit të rregullave / rregulloreve përkatëse	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 program i miratuar kualifikimi	Rreziqet përkatëse të ngarkesës për anijen dhe për personelin që kanë lidhje me veprimet e ngarkesave të anijeve çisternë për lëndë kimike janë identifikuar në mënyrë korrekte dhe janë marrë masat e duhura të kontrollit
Zbatimi i masave paraprake për shëndetin dhe sigurinë në punë	Njohuri dhe dijeni e praktikave të sigurta të punës, duke përfshirë vlerësimin e rrezikut dhe sigurinë personale të anijes që lidhen me anijet çisternë për lëndë kimike: .1 masat paraprake që duhet të merren kur hyhet në hapësira të mbyllura, duke përfshirë përdorimin e saktë të llojeve të ndryshme të aparateve të frymëmarrjes .2 masat paraprake që duhet të ndërmerren para dhe gjatë punës së riparimit dhe mirëmbajtjes .3 masat paraprake për punën që kryhet me një burim që mund të shkaktojë ndezje dhe punën që kryhet kur nuk ka burim që shkakton ndezje .4 masat paraprake për sigurinë	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 program i miratuar kualifikimi	Procedurat e hartuara për të ruajtur personelin dhe anijen respektohen gjatë gjithë kohës Janë vërejtur praktika të sigurta pune dhe pajisjet e duhura të sigurisë dhe mbrojtjes përdoren në mënyrë korrekte Praktikat e punës janë në përputhje me kriteret ligjore, kodet e praktikës, lejet për punë dhe shqetësimet mjedisore Përdorim i saktë i aparatit të frymëmarrjes Respektohen procedurat për hyrjen në hapësira të mbyllura

	elektrike .5 përdorimi i Pajisjeve të duhura të Mbrojtjes Personale (PPE)		

Tabela A-V/1-1-3 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**
Reagimi në rast emergjencash	Njohuritë dhe të kuptuarit e procedurave emergjente të anijeve çisternë për lëndë kimike, duke përfshirë: .1 planet e reagimit ndaj emergjencave në anije .2 mbylljet emergjente të veprimeve me ngarkesës .3 veprimet që duhen ndërmarrë në rast mosfunksionimi të sistemeve ose shërbimeve thelbësore për ngarkesën .4 lufta kundër zjarrit në anijet çisternën për lëndë kimike .5 shpërthimi në hapësirat e mbyllura .6 reaktiviteti i ngarkesës .7 hedhje e ngarkesës në det (për pakësimin e ngarkesës së anijes) .8 përdorimi i të Fletës së të Dhënave të Sigurisë së Materialit (MSDS) Veprimet që duhen ndërmarrë pas përplasjeve, ngecjes në cekëtinë ose derdhjes Njohja e procedurave të ndihmës së parë mjekësore në anijet çisterna për lëndë kimike, duke iu referuar Udhëzuesit të Ndihmës së Parë Mjekësore për Përdorim në Aksidentet që përfshijnë Mallrat e Rrezikshme (MFAG)	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 program i miratuar kualifikimi	Lloji dhe ndikimi i emergjencës identifikohet menjëherë, dhe veprimet fillestare përputhen me procedurën emergjente dhe planet e emergjencës për anijen Rendi i prioritetit, nivelet dhe rendet kohore për të bërë raporte dhe për informimin e personelit në bord, janë të rëndësishme për natyrën e emergjencës dhe pasqyrojnë urgjencën e problemit Evakuimi, mbyllja emergjente dhe procedurat e izolimit janë të përshtatshme për natyrën e emergjencës dhe zbatohen menjëherë Identifikimi i dhe veprimet e marra në një rast emergjence mjekësore është në përputhje me praktikat e njohura të ndihmës së parë dhe udhëzimet ndërkombëtare
Merrja e masa paraprake për të parandaluar ndotjen e mjedisit	Kuptimi i procedurave për parandalimin e ndotjes së atmosferës dhe mjedisit	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije	Operacionet kryhen në përputhje me parimet dhe procedurat e pranuara për të parandaluar ndotjen e mjedisit

		mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 program i miratuar kualifikimi	
Monitorimi dhe kontrolli i përputhshmërisë me kriteret ligjore	Njohja dhe kuptimi i dispozitave përkatëse të Konventës Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes nga Anijet (MARPOL) dhe instrumente të tjera IMO përkatëse, udhëzimet e industrisë dhe rregulloret e porteve siç zbatohen zakonisht Aftësi në përdorimin e Kodit IBC dhe dokumenteve të lidhura me të	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 program i miratuar kualifikimi	Trajtimi i ngarkesave është në përputhje me instrumentet përkatëse të IMO-së dhe me standardet industriale të vendosura dhe kodet e praktikave të sigurta të punës

Seksioni A-V/1-2

Kriteret minimale të detyrueshme për kualifikimin dhe trajnimin e kapitenëve, oficerëve dhe gradave në anije çisternë për gaz të lëngshëm

Standardi i kompetencës

1 Çdo kandidat për Çertifikim në kualifikim bazë për operacionet e ngarkesave të anijeve çisternë për gaz të lëngët duhet të:

.1 demonstrojnë kompetencën për të ndërmarrë detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A-V /1-2-1; dhe

.2 ofrojnë dëshmi për arritjen e:

.2.1 njohurive, dijeve dhe aftësive minimale të renditura në kolonën 2 të tabelës A-V /1-2-1 dhe

.2.2 standardit të kërkuar të kompetencës në përputhje me metodologjinë e demonstrimit të kompetencave dhe kriteret e vlerësimit të kompetencave të renditura në kolonat 3 dhe 4 të tabelës A-V /1-2-1.

2 Çdo kandidat për Çertifikim në kualifikim të avancuar për operacionet e ngarkesave të anijeve çisternë për gaz të lëngët duhet të:

.1 demonstrojnë kompetencën për të ndërmarrë detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A-V /1-2-2; dhe

.2 ofrojnë dëshmi për arritjen e:

.2.1 njohurive, dijeve dhe aftësive minimale të renditura në kolonën 2 të tabelës A-V /1-2-2, dhe

.2.2 standardit të kërkuar të kompetencës në përputhje me metodat për të demonstruar kompetencat dhe kriteret për vlerësimin e kompetencave të paraqitura në formë tabelore në kolonat 3 dhe 4 të tabelës A-V/1-2-2.

Tabela A-V/1-2-1

Specifikime të Standardit minimal të kompetencës në kualifikim bazë

për veprime ngarkesash të anijeve çisternë për gaz të lëngshme

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**
Kontribuon në funksionimin e sigurt të një anijeje çisternë gazi të lëngët	*Karakteristikat e projektimi dhe operimit të anijeje çisternë për gaz të lëngët* Njohuri bazë të anijeve çisternë për gaz të lëngët: .1 llojet e anijeve çisternë për gaz të lëngët .2 organizimi përgjithshëm dhe ndërtimi Njohuri bazë të veprimeve të ngarkesave: .1 sistemet e tubacionit dhe valvulat .2 pajisjet për manovrimin e ngarkesës .3 ngarkimi, shkarkimi dhe kujdesi në transit .4 sistemi i shkyçjes emergjente (ESD) .5 pastrimi i çisternës, zbrazja, heqja e gazit dhe mbushja e çisternës me gaz inert Njohuri themelore e vetive fizike të	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 Program i miratuar kualifikimi	Komunikimet brenda fushës së përgjegjësisë janë të qarta dhe efikase Operacionet e ngarkesës kryhen në përputhje me parimet dhe procedurat e pranuara për të mundësuar sigurinë e operacioneve

	gazrave të lëngshëm, duke përfshirë: .1 vetitë dhe karakteristikat .2 presionin dhe temperaturën, përfshirë marrëdhënien presion avulli/ temperaturë .3 llojet e gjenerimit të ngarkesës elektrostatike .4 simbolet kimike Njohuritë dhe të kuptuarit e kulturës së sigurimit dhe menaxhimit të sigurisë së anijeve çisternë		

Tabela A-V/1-2-1 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**
Merrja e masa paraprake për të parandaluar rreziqet	Njohja bazë e rreziqeve që lidhen me operacionet e anijeve çisternë, duke përfshirë: .1 rreziqe shëndetësore .2 rreziqet mjedisore .3 rreziqe reaktiviteti .4 rreziqet e korrozionit .5 rreziqe shpërthimi dhe ndezshmërie .6 burimet e ndezjes .7 rreziqe elektrostatike ..8 rreziqet e toksicitetit .9 rrjedhjet dhe retë e avujve .10 temperatura jashtëzakonisht të ulëta .11 rreziqe presioni Njohja bazë e kontrolleve të rrezikut: .1 teknikat e mbajtjes në gjendje inerte, tharjes dhe monitorimit .2 masat anti-statike .3 ventilimi	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 program i miratuar kualifikimi	Identifikon në mënyrë të saktë, në një MSDS, rreziqet përkatëse të ngarkesave për anijen dhe personelin dhe merr veprimet e duhura në përputhje me procedurat e vendosura Identifikimi dhe veprimet për t'u bërë të vetëdijshëm për një situatë të rrezikshme përputhen me procedurat e vendosura në përputhje me praktikat më të mira

	.4 segregimi/veçimi .5 frenimi i ngarkesave .6 rëndësia e përputhshmërisë së ngarkesës .7 kontroll atmosferik .8 testimi i gazit Kuptimi i informacionit mbi një Fletë të Dhënash të Sigurisë së Materialeve (MSDS)		

Tabela A-V/1-2-1 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**
Zbatohen masat e përgjithshme dhe masat parandaluese të shëndetit dhe sigurisë në punë	Funksioni dhe përdorimi i duhur i instrumentet matëse të gazit dhe pajisje të ngjashme Përdorimi i duhur i pajisjeve të sigurisë dhe pajisjet mbrojtëse, duke përfshirë: .1 aparatet e frymëmarrjes dhe pajisjet e evakuimit të çisternave 2. veshje dhe pajisje mbrojtëse .3 aparat i i reanimacionit .4 pajisjet e shpëtimit dhe të largimit Njohuri themelore për praktikat dhe procedurat e sigurta të punës në përputhje me legjislacionin dhe udhëzimet e industrisë dhe sigurinë personale të anijeve që lidhen me anijet çisternë për gaz të lëngshëm, duke përfshirë: .1 masat paraprake që duhet të merren për hyrjen në hapësira të mbyllura .2 masat paraprake që duhet të ndërmerren para dhe gjatë punës së	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 program i miratuar kualifikimi	Janë respektuar procedurat për hyrjen në hapësira të mbyllura Procedurat dhe praktikat e sigurta të punës të hartuara për të mbrojtur personelin dhe anijen respektohen gjatë gjithë kohës Pajisjet e përshtatshme mbrojtëse dhe të sigurisë përdoren në mënyrë korrekte

	riparimit dhe mirëmbajtjes .3 masat e sigurisë për punën që kryhet me një burim që mund të shkaktojë ndezje dhe punën që kryhet kur nuk ka burim që shkakton ndezje .4 siguria elektrike .5 listën e kontrollit të sigurisë në anije breg Njohuri themelore e ndihmës së shpejtë me referencë ndaj një Flete të dhënash të Sigurisë Materiale (MSDS		Gjërat që duhen dhe nuk duhen bërë gjatë dhënies së ndihmës së parë

Tabela A-V/1-2-1 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**
Kryerja e veprimeve të zjarr fikjes	Organizimi kundër zjarrit në anijet çisternë dhe veprimet që duhen marrë Rreziqet e veçanta që lidhen me trajtimin e ngarkesave dhe transportin e gazeve të lëngshëm me shumicë Agjentët e zjarr – fikjes që përdoren për të shuar zjarret tek gazet Veprimet e sistemeve fikse me shkumë për fikjen e zjarreve Operacionet portative me shkumës kundër zjarrit Operacionet e sistemeve fikse kimike të thata Njohuri themelore të kontrollit të derdhjeve në lidhje me operacionet kundër zjarrit	Ushtrimet dhe udhëzimet praktike të kryera në kushte kualifikimi të miratuara dhe realisht të vërteta (p.sh. kushte të simuluara anije) dhe, sa herë që është e mundur dhe praktike, në errësirë	Veprimet fillestare dhe veprimet pasuese për t'u bërë të vetëdijshëm për një emergjencë janë në përputhje me praktikat dhe procedurave të vendosura Veprimi i ndërmarrë për identifikimin e sinjaleve të mbledhjes është i përshtatshëm për emergjencën e treguar dhe është në përputhje me procedurat e vendosura Veshjet dhe pajisjet janë të përshtatshme për natyrën e operacioneve kundër zjarrit Koha dhe sekuenca e veprimeve individuale janë të përshtatshme për rrethanat dhe kushtet mbizotëruese Shuarja e zjarrit arrihet duke përdorur procedurat, teknikat dhe agjentët e duhur të zjarrit
Reagimi ndaj rasteve emergjente	Njohja bazë e procedurave emergjente, duke përfshirë mbylljet e emergjencës	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 program i miratuar kualifikimi	Lloji dhe ndikimi i emergjencës identifikohet menjëherë dhe veprimet e reagimit përputhen me procedurat emergjente dhe planet e emergjencës

Merrni masa paraprake për të parandaluar ndotjen e mjedisit nga çlirimi i gazrave të lëngshëm	Njohuri themelore mbi efektet e ndotjes në jetën njerëzore dhe atë detare Njohuri themelore të procedurave të anijeve për të parandaluar ndotjen Njohja bazë e masave që duhen marrë në rast të derdhjeve, përfshirë nevojën për të: .1 raportuar te personat përgjegjës për informacionin përkatës .2 ndihmuar në zbatimin e procedurave të kontrollit të derdhjeve të anije .3 parandalojnë thyerjet	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 program i miratuar kualifikimi	Procedurat e hartuara për të mbrojtur mjedisin janë respektuar gjatë gjithë kohës

Tabela A-V/1-2-2

Specifikime të Standardit minimal të kompetencës në kualifikim të avancuar për veprime ngarkesash të anijeve çisternë për gaz të lëngshëm

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**
Aftësi për të kryer dhe monitoruar në mënyrë të sigurt të gjitha operacionet e ngarkesave	*Projektimi dhe karakteristikat e një anije çisternë gazi të lëngët* Njohuri mbi projektimin, sistemet dhe pajisjet e anije çisternë për gaz të lëngët,, duke përfshirë: .1 llojet e anije çisternë për gaz të lëngë dhe ndërtimi i çisternës së ngarkesës .2 rregullimi i përgjithshëm dhe ndërtimi 3. sistemet e hermetizimit të ngarkesave, duke përfshirë materialet e ndërtimit dhe izolimit .4 pajisjet dhe instrumentet për trajtimin e ngarkesave, duke përfshirë: .4.1 pompat e ngarkesave dhe pajisjet e pompimit .4.2 tubacionet e ngarkesave dhe valvulat .4.3 pajisjet e zgjerimit .4.4 ekran mbrojtës (mbrojtëse kundër zjarrit) .4.5 sistemet e monitorimit të temperaturës .4.6 sistemet e matjes së nivelit të çisternës së ngarkesës .4.7 sistemet e monitorimit dhe kontrollit të presionit të çisternës së ngarkesës	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 program i miratuar kualifikimi	Komunikimet janë të qarta, të kuptueshme dhe të suksesshme Operacionet e mallrave kryhen në mënyrë të sigurt, duke marrë parasysh projektimin, sistemet dhe pajisjet e anijeve çisterne për gaz të lëngësht Operacionet e pompimit kryhen në përputhje me parimet dhe procedurat e pranuara dhe janë relevante për llojin e ngarkesës Operacionet e ngarkesës janë planifikuar, rreziku menaxhohet dhe kryhen në përputhje me parimet dhe procedurat e pranuara për të mundësuar sigurinë e operacioneve dhe për të shmangur ndotjen e mjedisit

	.5 sistemi i ruajtjes së temperaturës së ngarkesës .6 sistemet e kontrollit të atmosferës së çisternës (gaz inert, azot), duke përfshirë sistemet e magazinimit, gjenerimit dhe shpërndarjes .7 sistemet e ngrohjes së pritës .8 sistemet e diktimit të gazrave .9 sistemi i ngarkesë stabilizuesit (balastit) .10 sistemet e avullimit .11 sistemet e ri- lëngështimit .12 sistemi i Shkyçjes Emergjente (ESD) .13 sistemi i transferimit të vrojtimit Njohuri mbi teorinë dhe karakteristikat e pompës, përfshirë llojet e pompave të ngarkesës dhe funksionimin e tyre të sigurt		detar

Tabela A-V/1-2-2 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**
Aftësi për të kryer dhe monitoruar në mënyrë të sigurt të gjitha operacionet e ngarkesave *(vazhdim)*	*Ngarkimi, shkarkimi, kujdesi dhe trajtimi i ngarkesave* Njohuri për efektin e ngarkesave të lëngshme mbi diferentin dhe stabilitetin dhe integritetin strukturor Aftësi në kulturën e sigurisë së anijeve çisternë dhe zbatimi i kritereve të menaxhimit të sigurisë Aftësi për të zbatuar përgatitje, procedura dhe lista kontrolli të sigurta për të gjitha operacionet e ngarkesave, duke përfshirë: .1 vënia e anijes në dok dhe ngarkimi: .1.1 inspektimi i çisternës .1.2 mbajta e gazit inert (Reduktimi i oksigjenit, ulja e pikës së kondensimit) .1.3 nxjerrje e gazit .1.4 ftohja .1.5 ngarkimi .1.6 heqje e ngarkesë stabilizuesit (balastit) .1.7 marrjen e mostrave, përfshirë marrjen e kampioneve me valvule me lak .2 kalimi në det:		Ngarkimi, depozitimi dhe shkarkimi i duhur i ngarkesave me gaz të lëngshëm siguron që stabiliteti dhe kushtet e tensionit të mbeten brenda kufijve të sigurt në çdo kohë Mospërputhjet e mundshme me procedurat e lidhura me ngarkesat identifikohen dhe korrigjohen menjëherë Veprimet e ndërmarra dhe procedurat e ndjekura identifikojnë në mënyrë të saktë dhe përdorin plotësisht pajisjet e duhura në anije Kalibrimi dhe përdorimi i pajisjeve të monitorimit dhe diktimit të gazrave është në përputhje me praktikat dhe procedurat e sigurta operacionale Procedurat për monitorimin dhe sistemet e sigurisë sigurojnë që të gjitha alarmet të zbulohen menjëherë dhe të veprohet në

	.2.1 ftohja .2.2 ruajtja e presionit .2.3 avullimi shuhet .2.4 frenimi .3 shkarkimi: .3.1 shkarkimi .3.2 vënia e ngarkesë stabilizuesit .3.3 sistemet e pastrimit dhe të pastrimit me zhveshje .3.4 sistemet për të bërë larguar lëngjet nga çisterna .4 përgatitje paraprake për afrim në dok: .4.1 ngrohja .4.2 inertimi .4-.3 heqja e gazit .5 transferimi nga një anije tek tjetra		përputhje me procedurat e përcaktuara

Tabela A-V/1-2-2 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**
Aftësi për të kryer dhe monitoruar në mënyrë të sigurt të gjitha operacionet e ngarkesave (vazhdim)	Aftësi për të kryer matje dhe llogaritje të ngarkesës, përfshirë: .1 fazën e lëngët .2 fazën e gaztë .3 Sasia në Bord (OBQ) .4 Mbetja në Bord (ROB) .5 llogaritje e sasive të avulluara të ngarkesës		
	Aftësi për të menaxhuar dhe mbikëqyrur personelin që ka përgjegjësi lidhur me ngarkesën		Personelit i ndahen detyrat dhe informohet për procedurat dhe standardet e punës që duhen ndjekur, në mënyrë të përshtatshme për individët në fjalë dhe në përputhje me praktikat e sigurta operacionale
Njohja me vetitë fizike dhe kimike të ngarkesave me gaz të	Njohuri dhe të kuptuar bazë të kimisë dhe fizikës dhe përkufizimet përkatëse lidhur me transportin e sigurt të gazrave të lëngët në anije, duke përfshirë: .1 strukturën kimikë të gazeve	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në	Përdorimi efektiv përbëhet nga burimet e informacionit për identifikimin e vetive dhe karakteristikave të gazrave të lëngët dhe ndikimin e tyre në sigurinë, mbrojtjen e mjedisit

lëngët	2 vetitë dhe karakteristikat e gazeve të lëngët (përfshirë C02) dhe avullimin e tyre, përfshirë: .2.1 ligjet e thjeshta të gazit .2.2 gjendjet e materies .2.3 dendësia e lëngut dhe avullit .2.4 difuzioni dhe përzierja e gazeve .2.5 komprimimi i gazeve .2.6 ri- lëngështimi dhe ftohja e gazeve .2.7 temperatura kritike e gazeve dhe presioni .2.8 pikë e ndezjes, kufijtë e sipërm dhe të poshtëm të shpërthimit, temperatura e vetë - ndezjes .2.9 përputhshmëria, reaktiviteti dhe segregimi pozitiv i gazeve .2.10 polimerizimi .2.11 presioni i ngopur i avullit/ temperatura referencë .2.12 pika e kondensimit dhe pika e vlimit .2.13 lubrifikimi i kompresorëve .2.14 formimi i hidrateve	shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 program i miratuar kualifikimi	dhe operimin e anijes

Tabela A-V/1-2-2 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**
Njohja me vetitë fizike dhe kimike të ngarkesave me gaz të lëngët *(vazhdim)*	.3 vetitë e lëngjeve të vetme .4 natyra dhe vetitë e tretësirave .5 njësitë termo - dinamike .6 ligjet dhe diagramet bazë termo - dinamike .7 vetitë e materialeve .8 ndikimi i temperaturës së ulët - thyerja Kuptimi i informacionit që përmban një Fletë të Dhënash të Sigurisë materiale (MSDS)		
Marrja e masave	Njohuritë dhe të kuptuarit e rreziqeve dhe masave të kontrollit të lidhura me operacionet e ngarkesave anijeve çisternë për gaz, përfshirë:	Provimi dhe vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të	Rreziqet përkatëse të lidhura me ngarkesën për anijen dhe personelin në lidhje me operacionet e ngarkesave të

paraprake ndaj rreziqeve	.1 ndezshmërinë .2 shpërthimin .3 toksiciteti .4 reaktiviteti .5 korroziviteti .6 Rreziqet shëndetësore .7 Përbërja e gazit inert .8 rreziqet elektrostatike .9 ngarkesat polimerizuese	mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 program i miratuar kualifikimi	anijeve çisternë për gazra të lëngët janë identifikuar në mënyrë korrekte dhe merren masat e duhura të kontrollit
	Aftësi për të kalibruar dhe përdorur sistemet monitoruese dhe të diktimit të gazrave, instrumentet dhe pajisjet Njohuritë dhe të kuptuarit e rreziqeve të mosrespektimit të rregullave / rregulloreve përkatëse		Përdorimi i pajisjeve të diktimit të gazrave është në përputhje me manualet dhe praktikat e mira
Zbatimi i masave paraprake për shëndetin dhe sigurinë në punë	Njohuritë dhe të kuptuarit e praktikave të sigurta të punës, duke përfshirë vlerësimin e rrezikut dhe sigurinë personale në anije që lidhen me anijet çisternë për gazra të lëngët, duke përfshirë: .1 masat paraprake që duhet të merren kur hyhet në hapësira të mbyllura (siç janë dhomat e kompresorit), përfshirë përdorimin e saktë të llojeve të ndryshme të aparatit të frymëmarrjes .2 masat paraprake që duhet të ndërmerren para dhe gjatë punës së riparimit dhe mirëmbajtjes, përfshirë punën që ndikon në sistemet e pompimit, tubacionet, sistemet elektrike dhe të kontrollit	Vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 program i miratuar kualifikimi	Procedurat e hartuara për të ruajtur personelin dhe anijen respektohen gjatë gjithë kohës Janë vërejtur praktika të sigurta pune dhe pajisjet e duhura të sigurisë dhe mbrojtjes përdoren në mënyrë korrekte Praktikat e punës janë në përputhje. me kriteret ligjore, kodet e praktikës, lejet për punë dhe shqetësimet mjedisore Përdorimi korrekt i aparatit të frymëmarrjes

Tabela A-V/1-2-2 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**
Zbatimi i masave paraprake për shëndetin dhe sigurinë në punë *(vazhdim)*	.3 Masat paraprake punën që kryhet me një burim që mund të shkaktojë ndezje dhe punën që kryhet kur nuk ka burim që shkakton ndezje .4 masat paraprake për sigurinë elektrike .5 përdorimi i Pajisjeve të përshtatshme Mbrojtëse Personale (PPE) .6 masat paraprake për djegien nga i ftohti dhe morthin .7 përdorimi i duhur i pajisjeve të monitorimit të toksicitetit		

	personal		
Reagimi ndaj rasteve emergjencave	Njohuritë dhe të kuptuarit e procedurave emergjente të anijeve çisternave të gazit të lëngët, duke përfshirë: .1 planet e reagimit ndaj emergjencave në anije .2 procedurat e mbylljes emergjente të operimit të ngarkesave .3 operacionet e valvulave emergjente të ngarkesës 4. veprimet që duhet të ndërmerren në rast të mos - funksionimit të sistemeve ose shërbimeve thelbësore për operacionet e ngarkesave .5 veprimet kundër zjarrit në anijet çisternë me gaz të lëngët .6 hedhja në det e ngarkesës për të lehtësuar anijen .7 shpëtimi në hapësirat e mbyllura Veprimet që duhet të ndërmerren pas përplasjes, ngecjes në cekëtinë ose derdhjes dhe mbështjelljes së anijes në avujt toksike ose të ndezshëm Njohja e procedurave mjekësore për ndihmën e parë dhe antidotet në bordin e anijeve çisternë me gazit të lëngët, duke iu referuar Udhëzuesit të Ndihmës së Parë Mjekësore për Përdorim në Aksidentet që Përfshijnë Mallrat e Rrezikshme (MFAG)	Vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 program i miratuar kualifikimi	Lloji dhe shkalla e problemit identifikohet menjëherë dhe veprimet e reagimit janë në përputhje me procedurat e emergjencës dhe planet e emergjencës për anijen Rendi i përparësisë dhe nivelet dhe shkallët kohore të raportimit dhe informimit të personelit në bord janë të përshtatshme për natyrën e emergjencës dhe pasqyrojnë urgjencën e problemit Evakuimi, mbyllja emergjente dhe procedurat e izolimit janë të përshtatshme për natyrën e emergjencës dhe zbatohen menjëherë Identifikimi dhe veprimet e ndërmarra në një emergjencë mjekësore përputhen me praktikën aktuale të njohur të ndihmës së parë dhe udhëzimet ndërkombëtare
Merrni masa paraprake për të parandaluar ndotjen e mjedisit	Kuptimi i procedurave për parandalimin e ndotjes së mjedisit	Vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim .2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 program i miratuar kualifikimi	Operacionet kryhen në përputhje me parimet e pranuara dhe procedurat për të parandaluar ndotjen e mjedisit

Tabela A-V/1-2-2 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për të vlerësuar kompetencën**
Monitorimi dhe kontrolli i përputhjes me	Njohja dhe kuptimi i dispozitave përkatëse të Konventës Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes nga Anijet (MARPOL) dhe instrumente të tjera përkatëse të IMO - së, udhëzimet e	Vlerësimi i provave të marra nga një ose më shumë nga të mëposhtmet: .1 përvojë e miratuar në shërbim	Trajtimi i ngarkesave me gaz të lëngët është në përputhje me instrumentet përkatëse të IMO-së dhe me standardet industriale të vendosura dhe kodet e

kriteret ligjore	industrisë dhe rregulloret e porteve siç aplikohen zakonisht Aftësi në përdorimin e Kodeve IBC dhe IGC dhe dokumenteve të lidhura me to	.2 përvojë e miratuar në anije mësimore .3 kualifikim i miratuar me simulator .4 program i miratuar kualifikimi	praktikave të sigurta të punës

Seksioni A-V/2

Kriteret minimale të detyrueshme për kualifikimin dhe trajnimin e kapitenëve, oficerëve, gradave dhe personelit në anijet për pasagjerë

Kualifikimi i menaxhimit të turmës

1 Kualifikimi i menaxhimit të turmës, i kërkuar sipas rregullores V /2, paragrafi 4, për personelin e caktuar në listat e grumbullimit për të ndihmuar pasagjerët në situata emergjente duhet të përfshijë, por jo domosdoshmërisht të kufizohet në:

.1 pasje dijeni për pajisjet e shpëtimit të jetës dhe të planeve të kontrollit, duke përfshirë:

.1.1 njohuritë e listave të grumbullimit dhe udhëzimeve emergjente;

.1.2 njohuritë e daljeve emergjente; dhe

.1.3 kufizimet në përdorimin e ashensorëve;

.2 aftësia për të ndihmuar pasagjerët gjatë rrugës për t'u mbledhur dhe stacionet e imbarkimit, duke përfshirë:

.2.1 aftësinë për të dhënë urdhra të qarta që japin siguri;

.2.2 kontrollin e pasagjerëve në korridore, shkallët dhe kalimet;

.2.3 mbajta e rrugëve të shpëtimit të pastra nga pengesat;

.2.4 metodat në dispozicion për evakuimin e personave me aftësi të kufizuara dhe personave që kanë nevojë për ndihmë të veçantë; dhe

.2.5 kërkimi tek hapësirat e akomodimit;

.3 procedurat e grumbullimit, duke përfshirë:

.3.1 rëndësia e mbajtjes së rregullit;

.3.2 aftësia për të përdorur procedurat për zvogëlimin dhe shmangien e panikut;

.3.3 aftësia për të përdorur, sipas rastit, listat e udhëtarëve për numërimin gjatë evakuimit; dhe

.3.4 aftësia për të siguruar që udhëtarët të jenë të veshur në mënyrë të përshtatshme dhe të kenë veshur me korrektësi jelekët e shpëtimit.

Kualifikim për sigurinë për personelin që ofron shërbime të drejtpërdrejtë për udhëtarët në hapësirat e udhëtarëve

2 Kualifikimi shtesë për sigurinë i kërkuar nga rregullorja V /2, paragrafi 5, të paktën siguron arritjen e aftësive si më poshtë:

Komunikimi

.1 Aftësia për të komunikuar me udhëtarët gjatë një emergjence, duke marrë parasysh:

.1.1 gjuhën ose gjuhët e përshtatshme për kombësitë kryesore të udhëtarëve që ndodhen në atë udhëtim të caktuar;

.1.2 gjasat që një aftësi për të përdorur fjalor bazë të gjuhës angleze për udhëzimet bazë të mund të sigurojë një mjet për të komunikuar me një pasagjer që ka nevojë për ndihmë, pavarësisht nëse anëtari i ekuipazhit dhe pasagjerëve kanë një gjuhë të përbashkët;

.1.3 nevojën e mundshme për të komunikuar gjatë një emergjence me anë të disa mjeteve të tjera, siç është demonstrimi ose shenjat me dorë, ose duke tërhequr vëmendjen për tek vendndodhja e udhëzimeve, vend - grumbullimet, pajisjet për shpëtimin e jetës ose rrugët e evakuimit, kur komunikimi me gojë është jopraktik;

.1.4 masën në të cilën janë dhënë udhëzime të plota sigurie për udhëtarët në gjuhën ose gjuhët e tyre amtare; dhe

.1.5 gjuhët në të cilat njoftimet emergjente mund të transmetohen gjatë një emergjence ose stërvitjeje për të përcjellë udhëzime kritike për udhëtarët dhe për të lehtësuar anëtarët e ekuipazhit për të ndihmuar udhëtarët.

Pajisjet për shpëtimin e jetës

.2 Aftësia për t'u treguar udhëtarëve përdorimin e pajisjeve personale për shpëtimin e jetës.

Procedurat e hipjes në bord (imbarkimit)

.3 Imbarkimi dhe zbritja e pasagjerëve, me vëmendje të veçantë për personat me aftësi të kufizuara dhe personat që kanë nevojë për ndihmë.

Kualifikimi për menaxhimi i krizës dhe sjelljes e njerëzve

3 Kapitenët, oficerë kryeinxhinierë, zëvendës kapitenët, oficerët zëvendës kryeinxhinierë dhe çdo person që ka përgjegjësinë për sigurinë e udhëtarëve në situata emergjente:

.1 kanë përfunduar me sukses kualifikimin e miratuar të menaxhimit të krizave dhe sjelljen njerëzore të kërkuar sipas rregullores V /2, paragrafi 6, në përputhje me cilësinë, detyrat dhe përgjegjësitë e tyre siç janë paraqitur në tabelën A-V /2; dhe

.2 kërkohen të sigurojë dëshmi se standardi i kërkuar i kompetencës është arritur në përputhje me metodat dhe kriteret për vlerësimin e kompetencave të paraqitura në formë tabelore në kolonat 3 dhe 4 të tabelës A-V /2.

Kualifikimi për sigurinë e pasagjerëve, sigurinë e ngarkesave dhe për integritetin e trupit të anijes

4 Kualifikimi për sigurinë e pasagjerëve, sigurinë e ngarkesave për integritetin e anijes sipas rregullores V/ 2, paragrafi 7, për kapitenët, zëvendës kapitenët, oficerët kryeinxhinierë, oficerët e dytë inxhinierë dhe personat përgjegjës direkt për imbarkimin dhe zbritjen e pasagjerëve, për ngarkimin, shkarkimin ose sigurimin e ngarkesave ose për mbylljen e hapjeve në bordin e anijeve ro – ro të pasagjerëve duhet së paku të sigurojnë arritjen e aftësive që janë të përshtatshme për detyrat dhe përgjegjësitë e tyre si në vijim:

Procedurat e ngarkimit dhe të imbarkimit

.1 Aftësia për të aplikuar siç duhet procedurat e vendosura për anijen lidhur me:

.1.1 ngarkimin dhe shkarkimin e automjeteve, autodrezinave dhe njësive të tjera të transportit të ngarkesave, duke përfshirë komunikimet përkatëse;

.1.2 ulja dhe ngritja e shkallëve të lëvizshme;

.1.3 ngritja dhe vendosja e mbulimit të palosshëm të automjeteve; dhe

.1.4 imbarkimi dhe zbritja e pasagjerëve, me vëmendje të veçantë për personat me aftësi të kufizuara dhe personat që kanë nevojë për asistencë.

Transporti i mallrave të rrezikshme

.2 Aftësia për të zbatuar masa, procedura dhe kritere të posaçme mbrojtëse në lidhje me transportin e mallrave të rrezikshme në anijet ro-ro të pasagjerëve.

Sigurimi i ngarkesave

.3 Aftësia për të:

.3.1 zbatuar në mënyrë korrekte dispozitat e Kodit të Praktikës së Sigurt për Sistemimin dhe Sigurimin e Ngarkesave për automjetet, autodrezinat dhe njësitë e tjera të transportit të mallrave që po transportohen; dhe

3.2 përdorur siç duhet pajisjet dhe materialet për sigurimin e ngarkesave, duke marrë parasysh kufizimet e tyre.

Llogaritjet e stabilitetit, diferentit dhe tensionit

.4 Aftësia për të:

.4.1 përdorur si duhet informacionin në dispozicion për stabilitetin dhe tensionin;

.4.2 llogaritur stabilitetin dhe diferentin për kushtet e ndryshme të ngarkimit, duke përdorur makinat llogaritëse për stabilitetin ose programet kompjuterike në dispozicion;

.4.3 llogaritur faktorët e ngarkesës për kuvertën; dhe

.**4.4** llogaritur ndikimin e ngarkesë stabilizuesit dhe transferimit të karburantit në stabilitet, diferent dhe tension.

Hapja, mbyllja dhe sigurimi i hapjeve të trupit të anijes

.**5** Aftësia për të:

.5.1 zbatuar në mënyrë të duhur procedurat e vendosura për anijen lidhur me hapjen, mbylljen dhe sigurimin e anës së majtë të anijes, dyerve anësore, rampave dhe për të operuar në mënyrë korrekte sistemet e ndërlidhura; dhe

.5.2 kryer vëzhgime mbi mbylljen e duhur.

Atmosferë e kuvertës ro – ro

.6 Aftësia për të:

.6.1 përdorur pajisjet, kur kryhet; për të monitoruar atmosferën në hapësirat ro-ro; dhe

.6.2 zbatuar siç duhet procedurat e vendosura për anijen për ventilimin e hapësirave ro-ro gjatë ngarkimit dhe shkarkimit të automjeteve, gjatë udhëtimit dhe në rast emergjence.

Tabela A-V/2

Specifikime të Standardit minimal të kompetencës në menaxhimin e krizave dhe sjelljen njerëzore

Kolona 1	Kolona 2	Kolona 3	Kolona 4
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Organizimi procedurave emergjente në anije	Njohja e: .1 projektimi të përgjithshëm dhe planimetrisë së anijes .2 rregulloret e sigurisë .3 planet dhe procedurat emergjente Rëndësia e parimeve për zhvillimin e procedurave urgjente specifike për anijet, duke përfshirë; .1 nevoja për para-planifikim dhe stërvitje të procedurave emergjente në anije .2 nevoja që i gjithë personeli të jetë i vetëdijshëm dhe t'i përmbahet procedurave emergjente të parapërcaktuara sa më shumë që të jetë e mundur në rast të situatës emergjente	Vlerësimi i provave të marra nga kualifikimet e miratuara, ushtrimet me një ose më shumë plane të përgatitura emergjente dhe demonstrime praktike	Procedurat emergjente në anije sigurojnë një gjendje gatishmërie për t'iu përgjigjur situatave emergjente
Optimizimi i përdorimit të burimeve	Aftësia për të optimizuar përdorimin e burimeve, duke marrë parasysh: .1 mundësia që burimet në dispozicion në rast emergjence mund të jenë të kufizuara 2. nevoja për të shfrytëzuar plotësisht personelin dhe pajisjet menjëherë të disponueshme dhe, nëse është e nevojshme, për të. improvizuar Aftësia për të organizuar stërvitje realiste për të mbajtur një gjendje gatishmërie, duke marrë parasysh mësimet e nxjerra nga aksidentet e mëparshme që përfshijnë anijet e pasagjerëve; informimin pas stërvitjeve	Vlerësimi i provave të marra nga kualifikimet e miratuara, demonstrimi praktik dhe kualifikimi në anije dhe stërvitjet e procedurave emergjente	Planet e emergjencës zgjedhin si duhet përdorimin e burimeve në dispozicion Alokimi i detyrave dhe përgjegjësive pasqyron kompetencën e njohur të individëve Rolet dhe përgjegjësitë e ekipeve dhe individëve janë të përcaktuara qartë

Tabela A-V/2 *(vazhdim)*

Kolona 1	Kolona 2	Kolona 3	Kolona 4
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**

		kompetencës	
Kontrolli i reagimit ndaj emergjencave	Aftësia për të bërë një vlerësim fillestar dhe për të siguruar një përgjigje efektive ndaj situatave emergjente në përputhje me procedurat emergjente të vendosura Aftësi Drejtuese Aftësia për të udhëhequr dhe drejtuar të tjerët në situata emergjente, përfshirë nevojën: .1 për të dhënë shembull gjatë situatave emergjente .2 për të përqendruar vendimmarrjen, duke pasur parasysh nevojën për të vepruar shpejt në rast urgjence .3 të motivojnë, inkurajojnë dhe sigurojnë pasagjerët dhe personelin tjetër Menaxhimi i stresit Aftësi për të identifikuar zhvillimin e simptomave të stresit të tepërt personal dhe të anëtarëve të tjerë të ekipit të emergjencave të anijes Të kuptuarit se stresi i krijuar nga situatat emergjente mund të ndikojë në performancën e individëve dhe aftësinë e tyre për të vepruar sipas udhëzimeve dhe për të ndjekur procedurat	Vlerësimi i provave të marra nga kualifikimet e miratuara, demonstrimi praktik dhe kualifikimi në anije dhe stërvitjet e procedurave emergjente	Procedurat dhe veprimet janë në përputhje me parimet dhe planet e vendosura për menaxhimin e krizave në bord Objektivat dhe strategjia janë të përshtatshme për natyrën e emergjencës, marrin parasysh ngjarjet e paparashikuara dhe shfrytëzojnë në mënyrë optimale burimet në dispozicion Veprimet e anëtarëve të ekuipazhit kontribuojnë në mbajtjen e rendit dhe kontrollit

Tabela A-V/2 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Kontrolli i udhëtarëve dhe personelit tjetër gjatë situatave emergjente	*Sjelljet njerëzore dhe reagimet* Aftësia për të kontrolluar pasagjerët dhe personelin tjetër në situata emergjente, duke përfshirë: .1 ndërgjegjësim rreth modeleve të reagimit të përgjithshëm të pasagjerëve	Vlerësimi i provave të marra nga kualifikimet e miratuara, demonstrimi praktik dhe kualifikimi në anije dhe stërvitjet e procedurave emergjente	Veprimet e anëtarëve të ekuipazhit kontribuojnë në mbajtjen e rendit dhe kontrollit

	dhe personelit tjetër në situata emergjente, duke përfshirë mundësinë që: .1.1 përgjithësisht nevojitet pak kohë para se njerëzit të pranojnë faktin se është një situatë emergjente .1.2 disa njerëz mund t'i kapë paniku dhe nuk sillen në mënyrë normale racionale, aftësia e tyre për të kuptuar mund të jetë e dëmtuar dhe ato mund të mos jenë aq të përgjegjshme për udhëzimet sa janë në situata jo të jashtëzakonshme .2 ndërgjegjësimi se udhëtarët dhe personeli tjetër mund, ndër të tjera: .2.1 të fillojnë të kërkojnë të afërmit, miqtë dhe / ose sendet e tyre si një reagim i parë kur diçka shkon keq .2.2 të kërkojnë siguri në kabinat e tyre ose në vende të tjera në bord ku mendojnë se mund t'i shpëtojnë rrezikut .2.3 të tentojnë të lëvizin në anën e sipërme kur anija po anohet .3 vlerësimin e problemit të mundshëm të panikut që vjen nga ndarja e familjeve		

Tabela A-V/2 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Vendosje dhe mbajtje e komunikimeve efektive	Aftësi për të krijuar dhe mbajtur komunikime efektive, duke përfshirë: .1 rëndësia e udhëzimeve dhe raporteve të qarta dhe koncize .2 nevoja për të inkurajuar shkëmbimin e informacioneve, me reagimet nga, pasagjerët dhe personeli tjetër Aftësia për të siguruar informacione të përshtatshme për pasagjerët dhe personelin tjetër gjatë një situate	Vlerësimi i provave të fituara nga trajnimet e miratuara, ushtrimet dhe demonstrimi praktik	Informacioni nga të gjitha burimet e disponueshme merret, vlerësohet dhe konfirmohet sa më shpejt që të jetë e mundur dhe shqyrtohet gjatë gjithë emergjencës Informacioni që u jepet individëve, ekipeve të reagimit ndaj emergjencave dhe pasagjerëve është i saktë, i përshtatshëm dhe në kohë

	emergjente, për t'i mbajtur ata të informuar për gjendjen e përgjithshme dhe për t'u komunikuar çdo veprim të kërkuar prej tyre, duke marrë parasysh: .1 gjuhën ose gjuhët e përshtatshme për kombësitë kryesore të udhëtarëve dhe të personelit tjetër të transportuar në atë rrugën të caktuar .2 nevoja e mundshme për të komunikuar gjatë një emergjence me anë të disa mjeteve të tjera, të tilla si me anë të demonstrimit, ose me anë të shenjave të dorës ose duke tërhequr vëmendjen për tek vendndodhjet e udhëzimeve, vendgrumbullimeve, pajisjet për shpëtimin e jetës ose rrugëve të evakuimit, kur komunikimi me gojë është jopraktik .3 gjuha në të cilën mund të transmetohen njoftimet emergjente gjatë një emergjence ose stërvitjeje për të përcjellë udhëzime kritike për udhëtarët dhe për të lehtësuar anëtarët e ekuipazhit për të ndihmuar udhëtarët		Informacioni i mban udhëtarët të informuar për natyrën e emergjencës dhe veprimet që kërkohen nga ata

Kapitulli VI

Standardet në lidhje me emergjencën, sigurinë në punë, sigurinë,

kujdesin mjekësor dhe funksionet e mbijetesës

Seksioni A-Vl /1

Kriteret minimale të detyrueshme për njohjen e sigurisë, kualifikimin bazë

dhe udhëzimet për të gjithë detarët

Kualifikim për njohjen e sigurisë

1 Përpara se t'u caktohen detyra në anije, të gjithë personat e punësuar ose të angazhuar në një anije detare, përveç udhëtarëve, do të marrin kualifikim të miratuar për njohjen në teknikat personale të mbijetesës ose do të marrin informacione dhe udhëzime të mjaftueshme, duke marrë parasysh udhëzimet e dhëna në pjesën B për të qenë të aftë të:

.1 komunikojnë me personat e tjerë në bord për çështjet e sigurisë elementare dhe kuptojnë simbolet e sigurisë, shenjat dhe sinjalet e alarmit;

.2 dinë çfarë duhet bërë nëse:

.2.1 një person bie nga anija në ujë,

.2.2 diktohet zjarr ose tym, ose

.2.3 dëgjohet alarmi për zjarr ose braktisje të anijes;

.3 identifikojnë vendgrumbullimet dhe stacionet e imbarkimit dhe rrugët e emergjencës;

.4 gjejnë vendndodhjen dhe të veshin jelekët e shpëtimit;

.5 t'i bien alarmit dhe të kenë njohuri themelore për përdorimin e aparateve zjarrfikëse portative;

.6 të ndërmarrin veprime të menjëhershme me rastin e një aksidenti ose emergjence tjetër mjekësore përpara se të kërkojnë ndihmë të mëtejshme mjekësore në bord; dhe

.7 mbyllin dhe hapin dyert e zjarrit, dyert e qëndrueshme ndaj ndikimeve atmosferike dhe ato që janë të papërshkueshme nga uji që ndodhen në atë anije të caktuar, përveç atyre që janë për hapjen e trupit të anijes.

Kualifikimi bazë[*]

2 Detarët e punësuar ose të angazhuar në çfarëdo cilësie në bordin e anijes në veprimtarinë e asaj anijeje si pjesë e plotësimit të anijes me detyra të caktuara të sigurisë ose të parandalimit të ndotjes gjatë operimit të anijes, përpara se të caktohen në cilëndo prej detyrave në anije:

.1 marrin kualifikim ose udhëzime baze të miratuara të përshtatshme në:

.1.1 teknikat e mbijetesës personale siç janë përcaktuar në tabelën A-VI /1-1,

.1.2 parandalimi i zjarrit dhe lufta kundër zjarrit siç përcaktohet në tabelën A-VI /1-2,

.**1.3** ndihma e parë bazë e përcaktuar në tabelën A-Vl /1-3, dhe

.1.4 siguria personale dhe përgjegjësitë sociale siç janë përcaktuar në tabelën A-VI /1-4;

.2 u kërkohet të ofrojë dëshmi se ka arritur standardin e kërkuar të kompetencës për të ndërmarrë detyrat dhe përgjegjësitë e parashikuara në kolonën 1 të tabelave A-Vl /1-1, A-Vl /1-2, A-Vl /1-3 dhe A-Vl /1-4 përmes:

.2.1. demonstrimit të kompetencës, në përputhje me metodat dhe kriteret për vlerësimin e kompetencave të paraqitura në formë tabelore në kolonën 3 dhe 4 të këtyre tabelave dhe

.2.2 ekzaminimit ose vlerësimit të vazhdueshëm si pjesë e një programi kualifikimi të miratuar në temat e renditura në kolonën 2 të këtyre tabelave.

[*] Kurset e Modulit përkatës të IMO mund të ndihmojnë në përgatitjen e kurseve.

3 Detajet e kualifikuara në përputhje me paragrafin 2 në kualifikim bazë, çdo pesë vjet, duhet të sigurojnë dëshmi për mbajtjen e standardit të kërkuar të kompetencës, për të kryer detyrat dhe përgjegjësitë e shënuara në kolonën 1 të tabelave A-VI /1 dhe A-Vl /1-2.

4 Palët mund të pranojnë kualifikime në bord dhe përvojë për ruajtjen e standardeve të kërkuara në fushat e mëposhtme:

.1 teknikat e mbijetesës personale siç janë paraqitur në tabelën A-Vl /1-1:

1.1 veshjen e një jeleku shpëtimi;

.1.2 hipjen nga anija në një barkë mbijetese, ndërsa mban veshur një jelek shpëtimi;

.1.3 ndërmarrja e veprimeve fillestare për hipjen në një barkë shpëtimi për të rritur mundësinë e mbijetesës;

1.4 hedhja e një spirancë notuese, barke shpëtimi ose spirancë deti;

.1.5 operimi i pajisjeve për të mbijetesës; dhe

.1.6 operojnë pajisjet e përcaktimit të vendndodhjes, duke përfshirë pajisjet radio;

.2 parandalimi i zjarrit dhe zjarrfikja siç përcaktohet në tabelën A-V1 /1-2:

.2.1 përdorimi i aparateve autonome të frymëmarrjes; dhe

.2.2 kryerja e një shpëtimi në një hapësirë të mbushur me tym, duke përdorur një pajisje të miratuar të gjenerimit të tymit që ndodhet në bord, ndërsa mbahet vënë një aparat për frymëmarrje.

Përjashtimet

5 Administrata, për sa i përket anijeve të tjera përveç anijeve të pasagjerëve me tonazh më të lartë se 500 tonë bruto të angazhuar në udhëtime ndërkombëtare dhe anijeve naftëmbajtëse, nëse konsideron se madhësia e anijes dhe gjatësia ose karakteri i udhëtimit të saj janë të tilla sa e bëjnë të paarsyeshme ose të pazbatueshme zbatimin e kritereve të plota të këtij seksioni, përjashton në atë masë detarët në këto anije apo klasë anijesh të tilla nga disa nga kriteret, duke pasur parasysh sigurinë e njerëzve në bord, anijen dhe pronën dhe mbrojtjen e mjedisit detar.

Tabela A-VI/1-1

Specifikime të Standardit minimal të kompetencës në teknikat e mbijetesës personale

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**

Mbijetesa në det në rast braktisje të anijes	Llojet e situatave emergjente që mund të ndodhin, të tilla si përplasja, zjarri, fundosja Llojet e pajisjeve për shpëtimin e jetës që normalisht mbahen në anije Pajisje në mjetet detare të mbijetesës Vendndodhja e pajisjeve personale për shpëtimin e jetës Parimet në lidhje me mbijetesën, duke përfshirë: .1 vlera e kualifikimeve dhe stërvitjeve .2 veshje dhe pajisje personale mbrojtëse .3 nevoja për të qenë gati për çdo emergjencë .4 veprimet që duhet të merren kur thirren për në vendndodhjet e mjeteve detare të mbijetesës .5 veprimet që duhet të merren kur kërkohet të braktiset anija .6 veprime që duhet të merren kur ndodhen në ujë .7 veprime që duhet të ndërmerren kur hipin në një mjet detar mbijetese .8 rreziqet kryesore për të mbijetuarit	Vlerësimi i dëshmive të marra nga udhëzimet e miratuara ose gjatë ndjekjes së një kursi të miratuar ose nga përvoja dhe testimi i miratuar në shërbim, përfshirë demonstrimin praktik të kompetencës për: .1 veshjen e një jeleku shpëtimi .2 veshja dhe përdorimi i një kostumi zhytjeje .3 hidhja e sigurt nga një lartësi në ujë .4 kthimi i një mjeti mbijetese të përmbysur ndërsa mbahet veshur një jelek shpëtimi .5 notimi ndërsa mbahet veshur një jelek shpëtimi .6 qëndrimi mbi ujë pa një jelek shpëtimi .7 hipja ne një mjet mbijetese nga anija dhe uji, duke pasur veshur një jelek shpëtimi 8. ndërmarrja e veprimeve fillestare për të hipur në bordin e një mjeti mbijetese për të rritur mundësinë e mbijetesës .9 hedhja e një spirance notuese ose spirancë detare .10 operimi i pajisjeve të mjeteve të mbijetesës .11 operimi i pajisjeve të përcaktimit të vendndodhjes, përfshirë pajisjet radio	Veprimi i ndërmarrë për identifikimin e sinjaleve të grumbullimit është i përshtatshëm për emergjencën e treguar dhe është në përputhje me procedurat e vendosura Koha dhe rendi i veprimeve individuale janë të përshtatshme për rrethanat dhe kushtet mbizotëruese dhe minimizojnë rreziqet potenciale dhe kërcënimet për mbijetesë Metoda e hipjes në barkat e mbijetesës është e përshtatshme dhe shmang rreziqet ndaj të mbijetuarve të tjerë Veprimet fillestare pas largimit nga anija dhe procedurat dhe veprimet në ujë minimizojnë kërcënimet ndaj mbijetesës

Tabela A-VI/1-2

Specifikime të Standardit minimal të kompetencës në parandalimin e zjarreve dhe zjarrfikjes

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Minimizimi i	Organizimi i luftës kundër zjarrit në anije	Vlerësimi i provave të marra nga udhëzimet e miratuara ose	Veprimet fillestare për t'u bërë të ndërgjegjshëm për një emergjencë janë në përputhje me praktikat dhe procedurat e

rrezikut nga zjarri dhe ruajtja e një gjendje gatishmërie për t'iu përgjigjur situatave emergjente që përfshijnë zjarrin	Vendndodhja e pajisjeve për zjarrfikje dhe rrugëve të emergjencës Elementet e zjarrit dhe shpërthimit (trekëndëshi i zjarrit) Llojet dhe burimet e ndezjes Materialet e ndezshme, rreziqet nga zjarri dhe përhapjen e zjarrit Nevoja për vigjilencë të vazhdueshme Veprimet që duhen marrë në bordin e anijes Diktimi i zjarrit dhe tymit dhe sistemet automatike të alarmit Klasifikimi i zjarrit dhe i agjentëve të shuarjes së zjarrit	pjesëmarrja në një kurs të miratuar	pranuara Veprimi i ndërmarrë për identifikimin e sinjaleve të grumbullimit është i përshtatshëm për emergjencën e treguar dhe është në përputhje me procedurat e vendosura

Tabela A-VI/1-2 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Lufta kundër zjarrit dhe shuarja e zjarrit	Pajisjet zjarrfikëse dhe vendndodhja e tyre në bord Udhëzime për: .1 instalimet fikse .2 veshjet e zjarrfikësve .3 pajisje personale	Vlerësimi i provave të marra nga udhëzimet e miratuara ose gjatë pjesëmarrjes në një kurs të miratuar, duke përfshirë demonstrim praktik në hapësirat që ofrojnë kushte të vërteta kualifikimi (p.sh. kushtet e simuluara në anije) dhe, kur është e mundur dhe praktike, në errësirë, për aftësinë për të: .1 përdorur lloje të ndryshme të	Veshje dhe pajisjet janë të përshtatshme për natyrën e operacioneve kundër zjarrit Koha dhe rendi i veprimeve individuale janë të përshtatshme për rrethanat dhe kushtet mbizotëruese Shuarja e zjarrit arrihet duke përdorur

	.4 pajisje dhe pajisje zjarrfikëse .5 metodat e zjarr fikjes .6 agjentë e zjarr fikjes .7 procedurat e zjarrit fikjes .8 përdorimi i aparatit të frymëmarrjes për të luftuar zjarret dhe për të kryer shpëtime	aparateve zjarrfikëse portative .2 përdorur aparate autonome për frymëmarrjes .3 shuar zjarret më të vogla, p.sh. zjarret elektrike, zjarret e naftës, zjarret e propanit .4 shuar zjarret e mëdha me ujë, duke përdorur injektuesit e spërkatjes dhe sprucimit të ujit .5 shuar zjarret me shkumë, pluhur ose ndonjë agjent kimik tjetër të përshtatshëm .6 hyja dhe kalimi përmes, me litar shpëtimi, por pa aparate për frymëmarrje, një seksioni në të cilën është injektuar shkumë e madhe .7 luftuar zjarrin në hapësira të mbyllura të mbushura me tym, duke mbajtur aparate autonome frymëmarrje .8 shuar zjarr me mjegull uji ose ndonjë agjent tjetër të përshtatshëm zjarrfikës në një dhomë akomodimi ose në dhomë të simuluar motorësh me zjarr dhe tym të rëndë .9 shuar zjarrin e naftës me aplikues të mjegullës së ujit me spërkatës uji, pluhur kimik të thatë ose aplikues me shkumë .10 kryer një shpëtim në një hapësirë të mbushur me tym duke mbajtur aparatin e frymëmarrjes	procedurat, teknikat dhe agjentët e zjarr fikjes Procedurat dhe teknikat e aparatit të frymëmarrjes përputhen me praktikat dhe procedurat e pranuara

Tabela A-VI/1-3

Specifikime të Standardit minimal të kompetencës në ndihmën e parë mjekësore

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Marrja e veprimeve të	Vlerësimi i nevojave të viktimave dhe kërcënimeve për sigurinë vetjake Vlerësim i strukturës dhe funksioneve të	Vlerësimi i provave të marra nga udhëzimet e miratuara ose pjesëmarrja në një kurs të miratuar	Mënyra dhe koha e dhënies së alarmit është e përshtatshme për rrethanat e aksidentit ose emergjencës mjekësore

menjëhershëm kur haset një aksident ose një emergjencë tjetër mjekësore	trupit Kuptimi i masave të menjëhershme që duhet të ndërmerren në rastet e emergjencës, duke përfshirë aftësinë për të: .1 pozicionuar viktimën .2 zbatuar teknikat e reanimacionit .3 kontrolluar gjakderdhjen .4 zbatojnë masat e duhura të menaxhimit të goditjeve bazë .5 aplikuar masat e duhura në rast të djegieve dhe djegieve të rënda, përfshirë aksidentet e shkaktuara nga energjia elektrike .6 shpëtuar dhe transportuar një viktimë (të plagosur) .7 improvizuar fasha dhe për të përdorur kutinë e ndihmës së parë mjekësore		Identifikimi i shkakut të mundshëm, natyrës dhe masës së lëndimeve është i shpejtë dhe i plotë, dhe përparësia dhe renditja e veprimeve është proporcionale me çdo rrezik potencial për jetën Rreziku i dëmtimit të mëtejshëm të vetvetes dhe viktimës minimizohet gjatë gjithë kohës

Tabela A-VI/1-4

Specifikime të Standardit minimal të kompetencës për sigurinë personale

dhe përgjegjësinë sociale

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Pajtueshmëria me procedurat emergjente	Llojet e emergjencës që mund të ndodhin, të tilla si përplasja, zjarri, fundosja Njohja e planeve të emergjencës në anije për të reaguar ndaj emergjencave Sinjalet e emergjencës dhe detyrat specifike të caktuara për anëtarët e ekuipazhit në listën e grumbullimit; vendgrumbullimet; përdorimi korrekt i pajisjeve të sigurisë personale Veprimet që duhen marrë kur zbulohet një emergjencë e mundshme, duke përfshirë zjarrin, përplasjen, fundosjen dhe hyrjen e ujit në anije	Vlerësimi i provave të marra nga udhëzimet e miratuara ose gjatë pjesëmarrës në një kurs të miratuar	Veprimi fillestar për t'u bërë i vetëdijshëm për një emergjencë përputhet me vendosjen e procedurave të reagimit emergjent Informacioni i dhënë për dhënien e alarmit është i menjëhershëm, i saktë, i plotë dhe i qartë

	Veprimi që duhen marrë kur dëgjohet në një sinjal alarmi emergjence Vlera e kualifikimit dhe stërvitjes Njohja e rrugëve të emergjencës dhe e komunikimit të brendshëm dhe sistemeve të alarmit		
Marrja e masave paraprake për të parandaluar ndotjen e mjedisit detar	Njohuri bazë mbi ndikimin e anijeve në mjedisin detar dhe efektet e ndotjes operacionale ose aksidentale në të Procedurat themelore të mbrojtjes së mjedisit Njohuri themelore të kompleksitetit dhe diversitetit të mjedisit detar	Vlerësimi i provave të marra nga udhëzimet e miratuara ose gjatë pjesëmarrës në një kurs të miratuar	Procedurat organizative të hartuara për të mbrojtur mjedisin detar janë respektuar në çdo kohë
Respektimi i praktikave të sigurta të punës	Rëndësia e respektimit të praktikave të sigurta të punës gjatë gjithë kohës Siguria dhe pajisjet mbrojtëse në dispozicion për t'u mbrojtur nga rreziqet e mundshme në bordin e anijes Masat paraprake që duhet të merren para hyrjes në hapësira të mbyllura Njohja me masat ndërkombëtare në lidhje me parandalimin e aksidenteve dhe shëndetin në punë *	Vlerësimi i provave të marra nga udhëzimet e miratuara ose gjatë pjesëmarrës në një kurs të miratuar	Janë vërejtur praktika të sigurta të punës dhe pajisjet e duhura të sigurisë dhe mbrojtjes janë përdoren në mënyrë korrekte gjatë gjithë kohës

*Kodi i Praktikës për i ILO mbi parandalimin e Aksidenteve në bordin e anijes dhe në port mund të ndihmojë në përgatitjen e kurseve.

Tabela A-VI/1-4 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësia**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Kontribuon për komunikime efektive në bordin e anijes	Kupton parimet dhe barrierat për komunikim efektiv mes individëve dhe ekipeve brenda anijes Aftësia për të krijuar dhe mbajtur komunikime efektive	Vlerësimi i provave të marra nga udhëzimet e miratuara ose gjatë pjesëmarrës në një kurs të miratuar	Komunikimet janë të qarta dhe efektive në çdo kohë
Kontribuon në marrëdhënie efektive njerëzore në bordin e anijes	Rëndësia e ruajtjes së marrëdhënieve të mira njerëzore dhe të punës në bordin e anijes Parimet dhe praktikat bazë të punës në grup, duke përfshirë zgjidhjen e konflikteve Përgjegjësitë sociale; kushtet e punësimit; të drejtat dhe detyrimet	Vlerësimi i provave të marra nga udhëzimet e miratuara ose gjatë pjesëmarrës në një kurs të miratuar	Standardet e pritshme të punës dhe sjelljes janë respektuar gjatë gjithë kohës

	individuale; rreziqet e abuzimit me drogën dhe alkoolin		
Kuptohen dhe merren veprimet e nevojshme për të kontrolluar lodhjen	Rëndësia e kryerjes së pushimit të nevojshëm Efektet e gjumit, oraret dhe procesi biologjik që shfaq një lëkundje endogjene, të kapërcyeshme prej rreth 24 orësh në lodhje Ndikimi i shkaktarëve fizikë të stresit tek detarët Ndikimi i shkaktarëve ambientalë të stresit brenda dhe jashtë anijes dhe ndikimi i tyre tek detarët Ndikimet e ndryshimeve të orareve tek lodhja e detarit	Vlerësimi i provave të marra nga udhëzimet e miratuara ose gjatë pjesëmarrës në një kurs të miratuar	Respektohen praktikat e menaxhimit të lodhjes dhe janë përdorur veprimet e duhura gjatë gjithë kohës

Seksioni A-Vl/2

Kriteret minimale të detyrueshme për lëshimin e Çertifikatave të aftësisë

në mjetet detare të mbijetesës, barkat e shpëtimit dhe barkat e shpejta të shpëtimit

Aftësi në mjetet detare të mbijetesës dhe barkat e shpëtimit përveç barkave të shpejta të shpëtimit

Standardi i kompetencës

1 Çdo kandidat për një Çertifikatë aftësie për mjetet detare të mbijetesës dhe barkat e shpëtimit, përveç barkave të shpejta të shpëtimit, duhet të demonstrojë kompetencë për të kryer detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A-VI /2-1.

2 Niveli i njohurive të temave të renditura në kolonën 2 të tabelës A-Vl /2-1 duhet të jetë i mjaftueshëm për t'i mundësuar kandidatit të vërë në punë dhe të marrë përgjegjësi një mjet detar mbijetese ose barkë shpëtimi në situata emergjente.*

3 Kualifikimi dhe përvoja për të arritur nivelin e nevojshëm të njohurive, dijeve dhe aftësive teorike duhet të marrë parasysh udhëzimet e dhëna në pjesën B të këtij Kodi.

4 Çdo kandidat për Çertifikim duhet të sigurojë dëshmi për arritjen e standardit të kërkuar të kompetencës nëpërmjet:

.1 demonstrimit të kompetencës për të ndërmarrë detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A-Vl /2-1, në përputhje me metodat për të demonstruar

* Kurset e Moduleve përkatëse të IMO mund të ndihmojnë në përgatitjen e kurseve.

kompetencat dhe kriteret për vlerësimin e kompetencave të paraqitura në formë tabelore në kolonat 3 dhe 4 të asaj tabele; dhe

.2 provimit ose vlerësimit të vazhdueshëm si pjesë e një programi të miratuar kualifikimi që mbulon materialin e paraqitur në kolonën 2 të tabelës A-VI /2-1.

5 Detarët e kualifikuar në përputhje me paragrafin 4 për mjetet detare të mbijetesës dhe barkat e shpëtimit, përveç barkave të shpejta të shpëtimit, u kërkohet, çdo pesë vjet, të sigurojnë dëshmi se kanë mbajtur standardet e kërkuara për të kryer detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A-Vl / 2-1.

6 Palët mund të pranojnë kualifikim dhe përvojë në bord për të ruajtur standardin e kërkuar të kompetencës në tabelën A-Vl /2-1 në fushat e mëposhtme:

.1 marrja e përgjegjësisë një mjet detar mbijetese ose barkë shpëtimi gjatë dhe pas nisjes së tij/saj:

.1.1 interpretimi i shenjave mbi mjetin mbijetesës në lidhje me numrin e personave që ky mjet mund të mbajnë;

.1.2 dhënia e komandave të sakta për lëshimin në det të barkave dhe hipjen në barkën e mbijetesës, zhbllokimin nga anije dhe trajtimin dhe zbritjen e personave nga mjetet detare të mbijetesës;

.1.3 përgatitja dhe lëshimi në det në mënyrë të sigurt e barkave të mbijetesës dhe zhbllokimi me shpejtësi nga ana e anijes; dhe

.1.4 rimarrja në mënyrë të sigurt i mjeteve detare të mbijetesës dhe barkave të shpëtimit;

.2 menaxhimi i të mbijetuarve dhe barkave të mbijetesës pas braktisjes së anijes:

.2.1 vozitja dhe manovrimi i barkës dhe drejtimi me busull;

.2.2 përdorimi i sende të veçanta të pajisjeve të barkave të mbijetesës, me përjashtim të piroteknikës; dhe

.2.3 pajisjet e lundrimit për të ndihmuar për vendndodhjen;

.3 përdorimi i pajisjeve që përcaktojnë vendndodhjen, përfshirë aparatet e komunikimit dhe ato sinjalizuese:

.3.1 përdorimi i pajisjeve radio portative për barkat e mbijetesës; dhe

.4 dhënia e ndihmën së parë për të mbijetuarit.

Aftësi në barkat e shpejta të shpëtimit

Standardi i kompetencës

7 Çdo kandidat për një Çertifikatë aftësie në barkat e shpejta të shpëtimit duhet të demonstrojë kompetencë për të kryer detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A-VI /2-2.

8 Niveli i njohurive të temave të renditura në kolonën 2 të tabelës A-Vl/2-2 duhet të jetë i mjaftueshme për t'i mundësuar kandidatit të lëshojë për lundrim dhe të marrë përsipër barkat e shpejta të shpëtimit në situata emergjente.*

9 Kualifikimi dhe përvoja për të arritur nivelin e nevojshëm të njohurive, dijeve dhe aftësive teorike duhet të marrin parasysh udhëzimet e dhëna në pjesën B të këtij Kodi.

10 Çdo kandidati për Çertifikim i kërkohet të japë dëshmi për arritjen e standardit të kërkuar të kompetencës përmes:

.1 demonstrimit të kompetencës për të ndërmarrë detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A-Vl /2-2, në përputhje me metodat për demonstrimin e kompetencave dhe kriteret për vlerësimin e kompetencave të paraqitura në formë tabelore në kolonat 3 dhe 4 të asaj tabele; dhe

.2 provimit ose vlerësimit të vazhdueshëm si pjesë e një programi të miratuar kualifikimi që mbulon materialin e paraqitur në kolonën 2 të tabelës A-VI /2-2.

11 Detarëve të kualifikuar në përputhje me paragrafin 10 për barkat e shpejta të shpëtimit u kërkohet, çdo pesë vjet, për të dëshmuar se kanë ruajtur standardet e kërkuara për të kryer detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A-VI /2 -2.

12 Palët mund të pranojnë kualifikimet dhe përvojën në bordin e anijes për ruajtjen e standardeve të kërkuara të kompetencës në tabelën A-Vl /2-2, në fushat e mëposhtme:

.1 Marrjen e përgjegjësinë për një barkë të shpejtë shpëtimi gjatë dhe pas lëshimit në det:

.1.1 kontrollin e lëshimit të sigurt në det dhe rimarrjen e një barke të shpejtë shpëtimi;

.1.2 manovrimin e një barke të shpejtë shpëtimi në kushtet ekzistuese të motit dhe të detit;

.**1.3** përdorimin e pajisjeve e komunikimit dhe sinjalizimit ndërmjet barkës së shpejtë të shpëtimit dhe një helikopterit dhe një anijeje;

.**1.4** përdorimin e pajisjet emergjente të marra; dhe

.1.5 kryerjen modeleve të kërkimit, duke marrë parasysh faktorët e mjedisit

* Kurset e Moduleve përkatëse të IMO mund të ndihmojnë në përgatitjen e kurseve.

Tabela A-VI/2-1

Specifikime të Standardit minimal të kompetencës për barkat e mbijetesës dhe barkat e shpëtimit përveç barkave të shpejta të shpëtimit

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Përgjegjësia e një mjeti detar mbijetese pse një barke shpëtimi gjatë dhe pas lëshimit në det	Ndërtimi dhe veshja e mjeteve detare të mbijetesës dhe barkave të shpëtimit dhe sendet individuale të pajisjeve të tyre Karakteristikat e veçanta dhe lehtësirat e barkës së mbijetesës dhe barkave të shpëtimit Llojet e ndryshme të pajisjes të përdorura për lëshimin në det të barkave të mbijetesës dhe barkave të shpëtimit Metodat e lëshimit në një det të trazuar të barkave të mbijetesës Metodat e rikuperimit të barkave të mbijetesës Veprimit që duhet të merret pas largimit nga anija Metodat për lëshimin në det dhe rikuperimin e barkave të shpëtimit në një det të ashpër Rreziku i lidhur me përdorimin e pajisjeve të lëshimit me ngarkesë Njohja e procedurave të mirëmbajtjes	Vlerësimi i provave të marra nga demonstrimet praktike të aftësisë për të: .1 kthyer një lundër të përmbysur shpëtimi ndërsa mbahet veshur jeleku i shpëtimit .2 interpretuar shenjat në barkat e mbijetesës sa i përket numrit të personave që ato barka mund të mbajnë .3 dhënë komanda të sakta për lëshimin në det të barkave të mbijetesës dhe hipjes në to, zhbllokimin nga anija dhe manovrimin dhe zbritjen e personave nga barkat e mbijetesës .4 përgatitur dhe për të lëshuar në det në mënyrë të sigurt të barkat e mbijetesës dhe zhbllokimi me shpejtësi nga e anijes dhe pajisjet e lëshimit pa ngarkesë dhe me ngarkesë .5 rikuperimi në mënyrë të sigurt i barkave të mbijetesës dhe të shpëtimit, duke përfshirë rivendosjen e pajisjeve të lëshimit pa ngarkesë dhe me ngarkesë duke përdorur: gomone dhe barka shpëtimi të hapura ose të mbyllura me motor të brendshëm ose kualifikim të miratuar me simulator, ku është e përshtatshme	Përgatitja, hipja dhe lëshimi në det i barkës së mbijetesës janë brenda kufizimeve të pajisjes dhe mundësojnë që barka e mbijetesës të largohet nga anije në mënyrë të sigurt Veprimet fillestare për largimin nga anija minimizojnë kërcënimin ndaj mbijetesës Rikuperimi i barkave të mbijetesës dhe barkave të shpëtimit është brenda kufizimeve të pajisjes Pajisjet operohen në përputhje me udhëzimet e prodhuesit për lëshimin dhe ri vënin në vend
Operimi i një motori mbijetesë	Metodat e vënies në punë dhe funksionimit të një mjeti detar mbijetese dhe aksesorëve të tij, së bashku me përdorimin e pajisjes së shuarjes zjarrit që ndodhet në të	Vlerësimi i provave të marra nga demonstrimet praktike të aftësisë për vënë në punë dhe operuar një motor të vënë në një barkë të hapur apo të mbyllur shpëtimi	Propulsi është në dispozicion dhe mirëmbahet sipas nevojës për manovrim

Tabela A-VI/2-1 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Menaxhimi i të mbijetuarve dhe barkave të mbijetesës pas braktisjes së anijes	Manovrimi i barkave të mbijetesës në mot të ashpër Përdorimi i litarit të bashit, spirancës së detit dhe të gjitha pajisjeve të tjera Shpërndarja e ushqimit dhe ujit në barkat e mbijetesës Veprimi i ndërmarrë për të maksimizuar zbulueshmërinë dhe vendndodhjen e barkave të mbijetesës Metoda e shpëtimit me helikopter Efektet e hipotermisë dhe parandalimi i saj; përdorimi i mbulesave dhe veshjeve mbrojtëse, duke përfshirë kostume zhytjeje dhe pajisje mbrojtëse termike Përdorimi i barkave të shpëtimit dhe i mjeteve shpëtuese motorike për renditjen e gomoneve dhe shpëtimin e të mbijetuarve dhe personave në det Nxjerrja në breg e barkave të mbijetesës	Vlerësimi i provave të marra nga demonstrimi praktike i aftësive për të: .1 vozitur dhe drejtuar një anije dhe drejtimi me busull .2 përdorur sende të veçanta të pajisjeve të barkave të mbijetesës 3 pajisje për të ndihmuar në përcaktimin e vendndodhjes	Menaxhimi i mbijetesës është i përshtatshëm për rrethanat dhe kushtet mbizotëruese
Përdorimi i pajisjeve të përcaktimit të vendndodhjes, përfshirë aparaturat e komunikimit dhe sinjalizimit dhe piroteknikës	Pajisjet radio për shpëtimin e jetës të marra me vete në barkat e mbijetesës, përfshirë EPIRB satelitore dhe SART Sinjalet piroteknike të fatkeqësisë	Vlerësimi i provave të marra nga demonstrimi praktik i aftësisë për të: .1 përdorur pajisje portative radio për barkat e mbijetesës .2 përdorur pajisje sinjalizuese, përfshirë piroteknikat	Përdorimi dhe zgjedhja e aparateve të komunikimit dhe sinjalizimit është e përshtatshme për rrethanat dhe kushtet mbizotëruese
Dhënia e ndihmës së parë për të mbijetuarit	Përdorimi i kutisë së ndihmës së shpejtë dhe teknikave të reanimacionit Menaxhimi i personave të dëmtuar,	Vlerësimi i provave të fituara nga demonstrimi praktik i aftësisë për t'u marrë me të personat e plagosur gjatë dhe	Identifikimi i shkakut të mundshëm, natyrës dhe masës së lëndimit ose gjendjes së caktuar është i

	përfshirë kontrollin e gjakderdhjes dhe shokut	pas braktisjes, duke përdorur kutinë e ndihmës së shpejtë dhe teknikat e reanimacionit	menjëhershëm dhe i saktë Prioritetet dhe rendi i trajtimit minimizojnë çdo kërcënim ndaj jetës

Tabela A-VI/2-2

Specifikime të Standardit minimal të kompetencës për barkat e shpejta të shpëtimit

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Kuptohet ndërtimi, mirëmbajtja, riparimi dhe pajisjet e barkave të shpejta të shpëtimit	Ndërtimi dhe pajisjet e barkave të shpejta të shpëtimit dhe pjesët individuale të pajisjeve të tyre Njohuri për mirëmbajtjen dhe riparimet emergjente të barkave të shpejta të shpëtimit dhe fryrjen dhe shfryrjen e pjesëve me aftësi notuese të barkave të shpejta të shpëtimit të fryra	Vlerësimi i provave të marra nga udhëzimi praktik	Metoda e kryerjes së mirëmbajtjes rutinë dhe riparimeve emergjente Identifikimi i komponentët dhe pajisjeve të kërkuara për barkat e shpejta të shpëtimit
Marrja nën përgjegjësi e pajisjeve dhe aparaturave për lëshimit në det, siç pajisen zakonisht, gjatë lëshimit në det dhe rikuperimit	Vlerësimi i gatishmërisë së pajisjeve të lëshimit dhe aparaturave të lëshimit të barkave të shpejta të shpëtimit për lëshim në det dhe funksionim të menjëhershëm Kuptohet funksionimi dhe kufizimet e çikrikut, frenave, tërheqësit (tirantit), litarit të bashit, kompensimit të lëvizjeve dhe pajisjeve të tjera siç zakonisht vihen në dispozicion Masat paraprake të sigurisë gjatë lëshimit në det rikuperimit të barkave të shpejta të shpëtimit Lëshimi në det dhe rikuperimi i një barke shpëtimi të shpejtë në kushtet mbizotëruese dhe të pafavorshme të motit dhe të detit	Vlerësimi i provave të marra nga demonstrimi praktik i aftësisë për të kontrolluar lëshimin në det dhe rikuperimin e një barke të shpejtë shpëtimi, me pajisje që ndodhen në to	Aftësia për t'u përgatitur dhe për t'u marrë me pajisjet dhe aparaturat e lëshimit në det të barkave të shpejta shpëtimi
Marrja nën përgjegjësi e barkave të shpejta të shpëtimit, siç vihen zakonisht në dispozicion, gjatë lëshimit në det dhe	Vlerësimi i gatishmërisë së barkave të shpejta të shpëtimit dhe pajisjeve përkatëse për lëshimin në det dhe funksionimin e menjëhershëm Masat paraprake të sigurisë gjatë lëshimit në det dhe rikuperimit të një barke të shpejtë shpëtimi Lëshimi në det dhe rikuperimi i një barke të shpejtë shpëtimi në kushtet	Vlerësimi i dëshmive të marra nga demonstrimi praktik i aftësisë për të kryer lëshim në det dhe rikuperim të sigurt të një barke shpëtimi të shpejtë, me pajisjet që ndodhen në dispozicion	Aftësia për të marrë në përgjegjësi barkat e shpejta të shpëtimit gjatë lëshimit në det dhe rikuperimit

rikuperimit	mbizotëruese dhe të pafavorshme të motit dhe të detit		

Tabela A-VI/2-2 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Marrja nën përgjegjësi e barkave të shpejta të shpëtimit pas lëshimit në det	Karakteristikat, pajisjet dhe kufizimet e anijeve të shpejta të shpëtimit Procedurat për kthyer një anije të shpejtë shpëtimit të përmbysur Si të manovrohet një anije e shpejtë shpëtimi në kushtet ekzistuese dhe të pafavorshme të motit dhe detit Pajisjet e lundrimit dhe sigurisë në dispozicion në një barkë të shpejtë shpëtimi Modelet e kërkimit dhe faktorët mjedisorë që ndikojnë në ekzekutimin e tyre	Vlerësimi i provave të marra nga demonstrimet praktike të aftësisë për të: . 1 kthyer një barkë të shpejtë shpëtimi të përmbysur .2 manovruar një barkë të shpejtë shpëtimi në kushtet ekzistuese të motit dhe të detit .3 notuar në pajisje të posaçme .4 përdorur pajisjet e komunikimit dhe sinjalizimit ndërmjet barkës së shpejtë të shpëtimit dhe një helikopterit dhe një anijeje .5 përdorni pajisjet emergjente të marra me vete në barkë .6 të rimarrë një viktimë nga uji dhe për të transferuar një viktimë në një helikopter shpëtimi ose në një anije ose në një vend të sigurisë .7 zbatuar modele kërkimi, duke marrë parasysh faktorët e mjedisit	Demonstrimi i operimit të barkave të shpejta të shpëtimit brenda kufizimeve të pajisjeve në kushtet ekzistuese të motit
Operimi i një motori barke të shpejtë shpëtimi	Metodat për ndezjen dhe operimin e një motori barke të shpejtë shpëtimi dhe pajisjet e tij shtesë	Vlerësimi i provave të marra nga demonstrimet praktike të aftësisë për të vënë në punë dhe operuar një motor barke të shpejtë shpëtimit	Motori ndizet dhe operohet siç kërkohet për manovrimin

Seksioni A-Vl/3

Kriteret minimale të detyrueshme për kualifikimin e avancuar në shuarjen e zjarreve

Standardi i kompetencës

1 Detarët e caktuar për të kontrolluar operacionet e shuarjes së zjarrit duhet të kenë përfunduar me sukses kualifikimin e avancuar në teknikat për luftimin e zjarrit, me theks të veçantë tek organizimi, taktikat dhe komanda, dhe do t'u kërkohet të demonstrojë kompetencë për të kryer detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabela A-Vl/3.

2 Niveli i njohurisë dhe të kuptuarit të temave të renditura në kolonën 2 të tabelës A-VI / 3 do të jetë i mjaftueshëm për kontrollin efektiv të operacioneve kundër zjarrit në anije.*

3 Kualifikimi dhe përvoja për të arritur nivelin e nevojshëm të njohurive, dijeve dhe aftësive teorike duhet të marrin parasysh udhëzimet e dhëna në pjesën B të këtij Kodi.

4 Çdo kandidat për Çertifikim duhet të japë dëshmi për arritjen e standardit të kërkuar të kompetencës, në përputhje me metodat për të demonstruar kompetencat dhe kriteret për vlerësimin e kompetencave të paraqitura në kolonat 3 dhe 4 të tabelës A-VI/3.

5 Detarëve të kualifikuar në përputhje me paragrafin 4 në zjarr fikje të avancuar u kërkohet, çdo pesë vjet, për të siguruar dëshmi për ruajtjen e standardeve të kërkuara të kompetencës për të ndërmarrë detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A-VI/3.

6 Palët mund të pranojnë kualifikimin dhe përvojën në bord për ruajtjen e standardit të kërkuar të kompetencës në tabelën A-VI/3, në fushat e mëposhtme:

.1 Kontrollon operacionet kundër zjarrit në bordin e anijeve;

.1.1 procedurat e zjarr fikjes në det dhe në port, me theks të veçantë te organizimi, taktikat dhe komanda;

.1.2 komunikimin dhe koordinimin gjatë operacioneve kundër zjarrit;

.1.3 kontrollin e ventilimit, përfshirë nxjerrjen e tymit;

.1.4 kontrollin e karburantit dhe sistemeve elektrike;

.1.5 rreziqet e procesit kundër zjarrit (distilimi i thatë, reaksionet kimike, zjarri në oxhakun e kaldajës);

.1.6 masat paraprake kundër zjarrit dhe rreziqet që lidhen me ruajtjen dhe trajtimin e materialeve;

.1.7 menaxhimi dhe kontrolli i personave të dëmtuar; dhe

.1.8 procedurat për koordinim me zjarrfikësit në tokë.

Tabela A-VI/3

Specifikime të Standardit minimal të kompetencës së avancuar në luftën kundër zjarrit

* Kurset përkatëse të Moduleve IMO mund të ndihmojnë në përgatitjen e kurseve.

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Kontrolli i veprimeve kundër zjarrit në bordin e anijeve	Procedurat e zjarrit në det dhe në port, me theks të veçantë tek organizimi, taktikat dhe komandimi Përdorimi i ujit për shuarjen e zjarrit, efekti në stabilitetin e anijeve, masat paraprake dhe procedurat korrigjuese Komunikimi dhe koordinimi gjatë operacioneve të zjarri fikjes Kontrollin e ventilimit, duke përfshirë nxjerrjen e tymit Kontrolli i karburantit dhe sistemeve elektrike Rreziqet e procesit të zjarrit (distilimi i thatë, reaksionet kimike, zjarret në oxhakun e kaldajës etj.) Zjarr fikja që përfshijnë mallra të rrezikshme Masat paraprake ndaj zjarrit dhe rreziqet që lidhen me ruajtjen dhe trajtimin e materialeve (bojërave etj.) Menaxhimi dhe kontrolli i personave të dëmtuar Procedurat për koordinim me zjarrfikësit në breg	Ushtrime praktike dhe udhëzime të zhvilluara në kushte të miratuara dhe me të vërtetë realiste (p.sh., kushtet e simuluara në anije) dhe, sa herë që është e mundur dhe praktike, në errësirë	Veprimet e ndërmarra për të kontrolluar zjarret bazohen në një vlerësim të plotë dhe të saktë të incidentit, duke përdorur burimet e disponueshme të informacionit Rendi i prioritetit, koha dhe rendi i veprimeve janë të përshtatshme për kriteret e përgjithshme të incidentit dhe për të minimizuar dëmet dhe dëmtimet e mundshme të anijes, lëndimet e personelit dhe dëmtimin e efektivitetit operacional të anijes Transmetimi i informacionit është i shpejtë, i saktë, i plotë dhe i qartë Siguria personale gjatë aktiviteteve të kontrollit të zjarrit mbrohet gjatë gjithë kohës
Organizimi dhe trajnimi i skuadrave të zjarrit	Përgatitja e planeve të emergjencave Përbërja dhe shpërndarja e personelit për skuadrat e zjarrit Strategjitë dhe taktikat për kontrollin e zjarreve në pjesë të ndryshme të anijes	Ushtrime praktike dhe udhëzime të kryera në kushte të miratuara dhe realisht të vërteta kualifikimi, p.sh., kushte të simuluara të anijeve	Përbërja dhe organizimi i skuadrave të t kontrollit të zjarrit sigurojnë zbatimin e shpejtë dhe efektiv të planeve dhe procedurave emergjente
Inspektimi dhe shërbimi i sistemeve dhe pajisjeve të zbulimit të zjarrit dhe zjarr shuarjes	Sistemet e zbulimit të zjarrit; sistemet fikse zjarrfikëse; pajisje portative dhe të lëvizshme për shuarjen e zjarrit, duke përfshirë pajisjet, pompat dhe ndihmën, shpëtimin, ndihmën për jetën, pajisjet e mbrojtëse personale dhe të komunikimit Kërkesat për studimet statutore dhe të klasifikimit	Ushtrime praktike, duke përdorur pajisje dhe sisteme të miratuara në një ambient realist kualifikimi	Efikasiteti operacional i të gjitha sistemeve dhe pajisjeve për diktimin e zjarrit dhe shuarjen e zjarrit ruhet në çdo kohë në përputhje me specifikimet e performancës dhe kriteret ligjore
Hetim dhe përpilim i raporteve mbi incidentet që përfshijnë zjarre	Vlerësimi i shkakut të incidenteve që përfshijnë zjarret	Ushtrime praktike në një mjedis realist kualifikimi	Identifikohet shkaqet e zjarrit dhe vlerësohet efikasiteti i masave kundër zjarrit

Seksioni A-Vl/4

Kriteret minimale të detyrueshme në lidhje me ndihmën e parë mjekësore dhe kujdesin mjekësor

Standardi i kompetencës për detarët e caktuar për të dhënë ndihmën e parë mjekësore në bordin e anijes

1 Çdo detar i cili është i caktuar për të dhënë ndihmën e parë mjekësore në bordin e anijes, duhet të tregojë kompetencën për të kryer detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolona 1 të tabelës A-VI /4-1.

2 Niveli i njohurive të temave të renditura në kolonën 2 të tabelës A-VI /4-1 duhet të jetë i mjaftueshme për të mundësuar detarin e caktuar që të marrë masa të menjëhershme efektive në rast aksidentesh ose sëmundjesh që mund të ndodhin në bordin e anijes.*

3 Çdo kandidati për Çertifikim sipas dispozitave të rregullores VI /4, paragrafi 1, i kërkohet të sigurojë dëshmi për arritjen e Standardit të kërkuar të kompetencës në përputhje me metodat për të demonstruar kompetencat dhe kriteret për vlerësimin e kompetencave të paraqitura në formë tabelore në kolonat 3 dhe 4 të tabelës A-VI /4-1.

Standardi i kompetencat për detarët e caktuar për të qenë përgjegjës për kujdesin mjekësor në bordin e anijes

4 Çdo marinar i cili është caktuar të jetë përgjegjës për kujdesin mjekësor në bordin e anijes, duhet të demonstrojë kompetencën për të kryer detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A-VI/4-2.

5 Niveli i njohurive të temave të renditura në kolonën 2 të tabelës A-VI/4-2 duhet të jetë i mjaftueshëm për të mundësuar që detari i caktuar të marrë veprim të menjëhershëm efikas në rast aksidentesh ose sëmundjesh që mund të ndodhin në anije.*

6 Çdo kandidat për Çertifikim sipas dispozitave të rregullores VI /4, paragrafi 2, do të kërkohet të sigurojë dëshmi se standardi i kërkuar i kompetencës është arritur në përputhje me metodat për të demonstruar kompetencat dhe kriteret për vlerësimin e kompetencave të paraqitura në formë tabelore në kolonat 3 dhe 4 të tabelës A-Vl/4-2

Tabela A-VI/4-1

Specifikime të Standardit minimal të kompetencës për ndihmën e parë mjekësore

* Kurset përkatëse të Moduleve IMO mund të ndihmojnë në përgatitjen e kurseve.

Kolona 1	Kolona 2	Kolona 3	Kolona 4
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Zbatimi i menjëhershëm i ndihmës së parë mjekësore në rast aksidenti apo sëmundje në bord	Kutia e ndihmës së shpejtë Struktura dhe funksioni i trupit Rreziqet toksikologjike në bord, duke përfshirë përdorimin e Udhëzuesit të Ndihmës së Parë Mjekësore për Përdorimin në Aksidentet që Përfshijnë Mallrat e Rrezikshme (MFAG) ose ekuivalentin e saj kombëtar Vizita e viktimës ose pacientit Lëndimet e shtyllës kurrizore Djegiet, djegiet e thella dhe efektet e nxehtësisë dhe të ftohtit Thyerje, ndrydhjet dhe lëndime muskulore Kujdesi mjekësor ndaj personave të shpëtuar Këshillat mjekësore në radio Farmakologjia Sterilizimi Ataku kardiak, mbytja dhe asfiksia	Vlerësimi i provave të marra nga udhëzimet praktike	Identifikimi i shkakut të mundshëm, natyrës dhe masës së lëndimeve është i shpejtë, i plotë dhe në përputhje me praktikën aktuale të ndihmës së parë Rreziku i dëmtimit të vetes dhe të tjerëve minimizohet në çdo kohë Trajtimi i lëndimeve dhe gjendja e pacientit është e përshtatshme dhe sipas praktikës së njohur të ndihmës së parë dhe udhëzimeve ndërkombëtare

Tabela A-VI/4-2

Specifikime të Standardit minimal të kompetencës për kujdesin mjekësor

Kolona 1	Kolona 2	Kolona 3	Kolona 4
		Metodat për demonstrimin e	

Kompetenca	Njohuritë, dijet dhe aftësitë	kompetencës	Kriteret për vlerësimin e kompetencës
Dhënia e kujdesit mjekësor për të sëmurët dhe të lënduarit gjatë qëndrimit në bord	Kujdesi ndaj viktimave që përfshin: .1 lëndimet e kokës dhe të shtyllës kurrizore .2 lëndimet e veshit, hundës, fytit dhe syve .3 hemorragji të jashtme dhe të brendshme .4 djegiet, djegiet e mëdha dhe morthi .5 fraktura, ndrydhje dhe lëndime muskulore .6 plagë, shërim plagë dhe infeksion .7 lehtësim dhimbjeje .8 teknikat e qepjes dhe fiksimit me kapëse .9 menaxhimin e kushteve akute të barkut .10 trajtim të lehtë kirurgjikal .11 lidhja dhe fashimi Aspektet e infermierisë: .1 parime të përgjithshme .2 Kujdesi infermieror Sëmundjet, duke përfshirë: .1 kushtet mjekësore dhe emergjencat .2 sëmundje seksualisht të transmetueshme .3 sëmundje tropikale dhe infektive Abuzimi me alkool dhe drogë Kujdesi dentar Gjinekologji, shtatzënia dhe lindja Kujdesi mjekësor i personave të shpëtuar Vdekja në det Higjiena Parandalimin e sëmundjeve, duke	Vlerësimi i provave të marra nga mësimi praktik dhe demonstrimi Aty ku është e mundur, përvojë të miratuar në një spital ose vend të ngjashëm	Identifikimi i simptomave bazohet në konceptet e ekzaminimit klinik dhe historisë mjekësore Mbrojtja nga infeksioni dhe përhapja e sëmundjeve është e plotë dhe efektive Qëndrimi personal është i qetë, i sigurt dhe me vetëbesim Trajtimi i lëndimit ose gjendjes është i përshtatshëm dhe përputhet me praktikën mjekësore të pranuar dhe me udhëzime mjekësore përkatëse kombëtare dhe ndërkombëtare Doza dhe aplikimi i barnave dhe ilaçeve është në përputhje me standardet e prodhuesit, rekomandimet dhe praktikat mjekësore të pranuara Rëndësia e ndryshimeve në gjendjen e pacientit dallohet menjëherë

	përfshirë: .1 dezinfektimin, deratizimin .2 vaksinimet Mbajtja e regjistrimeve dhe kopjeve të rregulloreve në fuqi: .1 mbajtja e shënimeve mjekësore .2 rregulloret ndërkombëtare dhe kombëtare të mjekësisë detare		

Tabela A-VI/4-2 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Pjesëmarrja në skemat e koordinuara për ndihmën mjekësore për anije	Ndihma e jashtme, përfshirë: .1 këshilla mjekësore në radio .2 transportimi i të sëmurëve dhe të lënduarve, përfshirë evakuimin me helikopter .3 kujdesi mjekësor për detarët e sëmurë që përfshijnë bashkëpunimin me autoritetet shëndetësore të portit ose pavjonet për pacientët e jashtëm në port		Procedurat e ekzaminimit klinik janë të plota dhe përputhen me udhëzimet e marra Metoda dhe përgatitja për evakuim është në përputhje me procedurat e njohura dhe është hartuar për të maksimizuar mirëqenien e pacientit Procedurat për kërkimin e këshillave radio mjekësore në përputhje me praktikën dhe rekomandimet e vendosura

Seksioni A-Vl/5

Kriteret minimale të detyrueshme për lëshimin e Çertifikatave të aftësisë për oficerët e sigurisë në anije

Standardi i kompetencës

1 Çdo kandidat për një Çertifikatë aftësie si oficer i sigurisë së anijes duhet të demonstrojë kompetencë për të kryer detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A-VI /5.

2 Niveli i njohurive të temave të renditura në kolonën 2 të tabelës A-VI /5 do të jetë i mjaftueshëm për t'i mundësuar kandidatit të veprojë si oficer i caktuar i sigurisë së anijes.

3 Kualifikimi dhe përvoja për të arritur nivelin e nevojshëm të njohurive, të kuptuarit dhe aftësisë teorike duhet të marrin parasysh udhëzimet në pjesën B-VI /5 të këtij Kodi.

4 Çdo kandidat për Çertifikim duhet të sigurojë dëshmi për arritjen e standardit të kërkuar të kompetencës në përputhje me metodat për demonstrimin e kompetencave dhe kriteret për vlerësimin e kompetencave të paraqitura në formë tabelore në kolonat 3 dhe 4 të tabelës A-VI /5.

Tabela A-VI/5

Specifikime të Standardit minimal të kompetencës për oficerët e sigurisë së anijes

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Ruajta dhe mbikëqyrja e zbatimit të një plani sigurie të anijes	Njohuri rreth politikave ndërkombëtare të sigurisë detare dhe përgjegjësive të Qeverive, shoqërive dhe personave të caktuar, duke përfshirë elementet që mund të lidhen me piraterinë dhe grabitjen e armatosur Njohja e qëllimit dhe elementeve që përbëjnë një plan të sigurisë së anijes, procedurat e lidhura me të dhe mbajtja e të dhënave, duke përfshirë ato që mund të lidhen me piraterinë dhe vjedhjen e armatosur Njohja e procedurave që do të përdoren në zbatimin e një plani të sigurisë së anijes dhe raportimi i incidenteve të sigurisë Njohuri për nivelet e sigurisë detare dhe masat dhe procedurat e sigurisë në bordin e anijes dhe mjedisit të objektit të portit Njohuri për kriteret dhe procedurat për kryerjen e auditimeve të brendshme, inspektimet në vend, kontrollin dhe monitorimin e aktiviteteve të sigurisë të përcaktuara në planin e sigurisë së anijeve Njohja e kritereve dhe procedurave për raportimin tek oficeri i sigurisë së shoqërisë për mangësitë dhe mospërputhshmëritë e identifikuara gjatë auditimeve të brendshme, rishikimeve periodike dhe inspektimeve të sigurisë Njohja e metodave dhe procedurave të përdorura për të	Vlerësimi i provave të marra nga kualifikimi dhe provimi i miratuar	Procedurat dhe veprimet janë në përputhje me parimet e vendosura nga Kodi ISPS dhe SOLAS, 1974, të ndryshuar Kriteret ligjore në lidhje me sigurinë janë identifikuar në mënyrë korrekte Procedurat arrijnë një gjendje gatishmërie për t'iu përgjigjur ndryshimeve në nivelet e sigurisë detare Komunikimet brenda zonës së përgjegjësisë së oficerit të sigurisë së anijes janë të qarta dhe të kuptueshme

	modifikuar planin e sigurisë së anijes Njohja e planeve të emergjencës lidhur me sigurinë dhe procedurat për t'iu përgjigjur kërcënimeve të sigurisë ose shkeljeve të sigurisë, duke përfshirë dispozitat për ruajtjen e operacioneve kritike të lidhjes anije/port, duke përfshirë edhe elementet që mund të lidhen me piraterinë dhe grabitjen e armatosur Njohuri pune mbi termat dhe përkufizimet e sigurisë detare, duke përfshirë elementet që mund të lidhen me piraterinë dhe vjedhjen e armatosur		

Tabela A-VI/5 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Vlerësim i riskut, kërcënimit dhe cenueshmërisë së sigurisë	Njohuri rreth vlerësimit të riskut dhe mjeteve të vlerësimit Njohuri rreth dokumentacionit të vlerësimit të sigurisë, përfshirë Deklaratën e Sigurisë Njohuri e teknikave të përdorura për t'iu shmangur masave të sigurisë, duke përfshirë ato të përdorura nga piratët dhe grabitës të armatosur Njohuri që mundësojnë njohjen, në baza jo diskriminuese, të personit që paraqet rrezik potencial për sigurinë Njohuri që mundësojnë njohjen e armëve, substancave dhe pajisjeve të rrezikshme dhe ndërgjegjësimin për dëmet që mund të shkaktojnë Njohja e teknikave të menaxhimit dhe kontrollit të turmës, kur është e përshtatshme Njohuri në trajtimin e informacioneve sensitive për sigurinë dhe komunikimeve të lidhur me sigurinë Njohuri për zbatimin dhe koordinimin e	Vlerësimi i provave të fituara nga përvoja dhe shqyrtimi i miratuar, duke përfshirë demonstrim praktik të kompetencës për: .1 kryen kërkime fizike .2 kryejnë inspektime jo ndërhyrëse	Procedurat dhe veprimet janë në përputhje me parimet e vendosura nga Kodi ISPS dhe SOLAS, 1974, të ndryshuar Procedurat arrijnë një gjendje gatishmërie për t'iu përgjigjur ndryshimeve në nivelet e sigurisë detare Komunikimet brenda zonës së përgjegjësisë së oficerit të sigurisë së anijeve janë të qarta dhe të kuptueshme

	kërkimeve Njohuri e metodave për kërkime fizike dhe inspektime jo ndërhyrëse		
Kryen inspektime të rregullta të anijes për të mundësuar që të zbatohen dhe mirëmbahen masat e duhura të sigurisë	Njohja e kritereve për përcaktimin dhe monitorimin e zonave të kufizuara Njohuri për kontrollin e aksesit në anije dhe në zonat e kufizuara në bordin e anijes Njohuri e metodave për monitorimin efektiv të zonave të kuvertës dhe zonave rreth anijes Njohja e aspekteve të sigurisë lidhur me trajtimin e ngarkesave dhe furnizimeve me ushqime të anijeve me personel tjetër anijeje dhe punonjësit përkatës të sigurisë së objektit të portit Njohja e metodave për kontrollimin e imbarkimit dhe zbarkimit dhe aksesi për personat gjatë kohës që ndodhen në bord dhe ndikimi i tyre	Vlerësimi i provave të marra nga kualifikimet ose provimet e miratuara	Procedurat dhe veprimet janë në përputhje me parimet e vendosura nga Kodi ISPS dhe SOLAS, 1974, të ndryshuar Procedurat arrijnë një gjendje gatishmërie për t'iu përgjigjur ndryshimeve në nivelet e sigurisë detare Komunikimet brenda zonës së përgjegjësisë së oficerit të sigurisë së anijes janë të qarta dhe të kuptueshme

Tabela A-VI/5 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Siguron që pajisjet dhe sistemet e sigurisë, nëse ka, operohen, testohen dhe kalibrohen si duhet	Njohuritë për llojet e ndryshme të pajisjeve dhe sistemeve të sigurisë dhe kufizimet e tyre, duke përfshirë ato që mund të përdoren në rast të sulmeve nga piratët dhe grabitës të armatosur Njohja e procedurave, udhëzimeve dhe drejtimeve për përdorimin e sistemeve të alarmit të sigurisë së anijeve Njohja e metodave për testimin, kalibrimin dhe mirëmbajtjen e sistemeve dhe pajisjeve të sigurisë, veçanërisht gjatë kohës në det	Vlerësimi i provave të marra nga kualifikimet ose provimet e miratuara	Procedurat dhe veprimet janë në përputhje me parimet e vendosura nga Kodi ISPS dhe SOLAS, 1974, të ndryshuar
	Njohuri rreth kritereve të kualifikimit, stërvitjes dhe ushtrimeve sipas	Vlerësimi i provave të marra nga kualifikimet ose provimet e	Procedurat dhe veprimet janë në përputhje me parimet e vendosura nga Kodi ISPS

Inkurajimi i ndërgjegjësimit dhe vigjilencës për sigurinë	konventave, kodeve dhe qarkoreve përkatëse të IMO, përfshirë ato që kanë të bëjnë me veprimet kundër piraterisë dhe kundër grabitjes me armë Njohja e metodave për rritjen e vetëdijes dhe vigjilencës për sigurinë në bord Njohja e metodave për vlerësimin e efektivitetit të stërvitjeve dhe ushtrimeve	miratuara	dhe SOLAS, 1974, të ndryshuar Komunikimet brenda zonës së përgjegjësisë së oficerit të sigurisë së anijes janë të qarta dhe të kuptueshme

Seksioni A-VI/6

Kriteret minimale të detyrueshme për kualifikimin dhe stërvitjen në lidhje me sigurinë për të gjithë detarët

Standardi i kompetencës për kualifikimin njohës në lidhje me sigurinë

1 Përpara se t'u caktohen detyrat në anije, të gjithë personat e punësuar ose të angazhuar në një anije detare që kërkohet të jenë në përputhje me dispozitat e Kodit të ISPS, përveç udhëtarëve; do të marrin kualifikim të miratuar për njohjen e sigurisë, duke marrë parasysh udhëzimet e dhëna në pjesën B, për të qenë në gjendje të:

.1 raportojnë një incident të sigurisë, duke përfshirë piraterinë ose kërcënimin me armë ose sulmin;

2. njohin procedurat që duhet ndjekur kur ata dallojnë një kërcënim për sigurinë; dhe

.3 marrin pjesë në procedurat emergjente dhe të paparashikuara në fushën e sigurisë.

2 Detarët me detyra të caktuara të sigurisë të angazhuara ose të punësuar në një anije detare, përpara se të marrin këto detyra, do të marrin kualifikim për njohjen e sigurisë në detyrat dhe përgjegjësitë e tyre të caktuara, duke marrë parasysh udhëzimet e dhëna në pjesën B.

3 Kualifikimi i njohjes lidhur me sigurinë kryhet nga oficeri i sigurisë së anijes ose një person i kualifikuar njëlloj me të.

Standardi i kompetencat për kualifikimin në lidhje me ndërgjegjësimin mbi sigurinë

4 Detarët e punësuar ose të angazhuar në cilëndo cilësi në bordin e një anije, që kërkohet të jenë në përputhje me dispozitat e Kodit të ISPS për aktivitetin e asaj anijeje, si pjesë e komplementit të anijes pa detyra të caktuara sigurie, përpara se të caktohen në çdo detyrë në anije:

.1 marrin kualifikim ose udhëzime të duhura të miratuara për ndërgjegjësimin ndaj sigurisë siç janë paraqitur në tabelën A-VI /6-1;

.2 kërkohet të ofrojë dëshmi se kanë arritur standardin e kërkuar të kompetencës për të ndërmarrë detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A-VI/6-1:

.2.1. duke demonstruar kompetencën, në përputhje me metodat dhe kriteret për vlerësimin e kompetencave të paraqitura në formë tabelore në kolonat 3 dhe 4 të tabelës A-VI /6-1; dhe

.2.2 me provim ose vlerësim të vazhdueshëm si pjesë e një programi kualifikimi të miratuar në temat e renditura në kolonën 2 të tabelës A-VI /6-1.

Rishikime kalimtare

5 Deri në 1 Janar 2014, detarët që kanë filluar një shërbim detar të miratuar para datës së hyrjes në fuqi të këtij seksioni duhet të jenë në gjendje të vërtetojnë se i plotësojnë kërkesat e paragrafit 4 duke:

.1 kryer shërbim të miratuar detar si personel i anijes, për një periudhë prej të paktën gjashtë muaj në total gjatë tre viteve të mëparshme; ose

.2 duke kryer funksione sigurie që konsiderohen të barasvlefshme me shërbimin detar të kërkuar në paragrafin 5.1; ose

.3 duke kaluar një test të miratuar; ose

.4 duke përfunduar me sukses kualifikimin e miratuar

Standardi i kompetencave për detarët me detyra të caktuara të sigurisë

6 Çdo detar i cili është caktuar për kryerjen e detyrave të sigurisë, duke përfshirë aktivitetet kundër piraterisë dhe kundër grabitjeve të armatosura, duhet të tregojë kompetencë për të kryer detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A-VI /6- 2.

7 Niveli i njohurive të temave në kolonën 2 të tabelës A-VI /6-2 duhet të jetë i mjaftueshme për t'i mundësuar çdo kandidati të kryejë në bord detyrat e caktuara të sigurisë, duke përfshirë aktivitetet kundër piraterisë dhe kundër grabitjeve të armatosura.

8 Çdo kandidat për Çertifikim duhet të sigurojë dëshmi për arritjen e standardit të kërkuar të kompetencës nëpërmjet:

.1 demonstrimit të kompetencës për të ndërmarrë detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A-Vl /6-2, në përputhje me metodat për demonstrimin e kompetencave dhe kriteret për vlerësimin e kompetencave të paraqitura në formë tabelore në kolonat 3 dhe 4 të asaj tabele; dhe

.2 provimit ose vlerësimit të vazhdueshëm si pjesë e një programi kualifikimi të miratuar që mbulon materialin e paraqitur në kolonën 2 të tabelës A-VI/6-2.

Dispozitat kalimtare

9 Deri në 1 janar 2012, detarët me detyra të caktuara të sigurisë të cilët kanë filluar një shërbim detar të miratuar para datës së hyrjes në fuqi të këtij neni, do të jenë në gjendje të demonstrojnë kompetencë për të marrë detyrat, detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A -Vl / 6-2 nga:

.1 shërbim i miratuar detar si personel anijeje me detyra të caktuara të sigurisë, për një periudhë prej së paku gjashtë muajsh në total gjatë tre viteve të mëparshme; ose

.2 duke kryer funksione sigurie që konsiderohen të barasvlefshme me shërbimin detar të kërkuar në paragrafin 9.1; ose

.3 duke kaluar një test të miratuar; ose

.4 duke përfunduar me sukses kualifikimin e miratuar.

Tabela A-VI/6-1

Specifikime të Standardit minimal të kompetencës për ndërgjegjësimin mbi sigurinë

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Kontribuon në rritjen e sigurisë detare nëpërmjet ndërgjegjësimit më të lartë	Njohuri themelore pune për termat dhe përkufizimet e sigurisë detare, duke përfshirë elementet që mund të lidhen me piraterinë dhe grabitjen e armatosur Njohuri themelore mbi politikat ndërkombëtare të sigurisë detare dhe përgjegjësitë e Qeverive, shoqërive dhe personave Njohuri bazë e niveleve të sigurisë detare dhe ndikimit të tyre në masat dhe procedurat e sigurisë në bordin e anijeve dhe në objektet e portit Njohuri themelore e procedurave të raportimit të sigurisë Njohuri themelore të planeve të emergjencës lidhur me sigurinë	Vlerësimi i provave të marra nga mësime të miratuara ose gjatë pjesëmarrjes në një kurs të miratuar	Kriteret në lidhje me sigurinë detare të përmirësuar janë identifikuar në mënyrë korrekte
Dallimi i kërcënimeve për	Njohuri bazë e teknikave të përdorura për të shmangur masat e sigurisë Njohuri themelore që mundësojnë dallimin e kërcënimeve të mundshme të sigurisë,	Vlerësimi i provave të marra nga mësime të miratuara ose gjatë pjesëmarrjes në një kurs të miratuar	Kërcënimet e sigurisë detare janë identifikuar në mënyrë korrekte

sigurinë	duke përfshirë elementë që mund të lidhen me piraterinë dhe grabitjen e armatosur Njohuri themelore që mundësojnë njohjen e armëve, substancave dhe pajisjeve të rrezikshme dhe ndërgjegjësimin për dëmet që mund të shkaktojnë Njohuri themelore në trajtimin e informacionit të lidhur me sigurinë dhe të komunikimit lidhur me sigurinë		
Kuptimi i nevojës për dhe metodat e ruajtjes së ndërgjegjësimit dhe vigjilencës së sigurisë	Njohuri themelore të kritereve të kualifikimit, stërvitjes dhe ushtrimeve stërvitore sipas konventave, kodeve dhe qarkoreve të IMO-s, duke përfshirë ato që kanë të bëjnë me veprimet kundër piraterisë dhe grabitjeve të armatosura	Vlerësimi i provave të marra nga mësime të miratuara ose gjatë pjesëmarrjes në një kurs të miratuar	Kriteret në lidhje me sigurinë detare të përmirësuar janë identifikuar në mënyrë korrekte

Tabela A-VI/6-2

Specifikime të Standardit minimal të kompetencës për detarët me detyra të caktuara sigurie

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Ruajtja e kushteve të përcaktuara në planin e sigurisë së anijes	Njohuri pune mbi termat dhe përkufizimet e sigurisë detare, duke përfshirë elementet që mund të lidhen me piraterinë dhe grabitjen e armatosur Njohuri për politikat ndërkombëtare të sigurisë detare dhe përgjegjësitë e Qeverive, shoqërive dhe personave, duke përfshirë njohuri pune të elementeve që mund të lidhen me piraterinë dhe grabitjen e armatosur Njohja e niveleve të sigurisë detare dhe ndikimi i tyre në masat dhe procedurat e sigurisë në anije dhe në objektet e portit Njohja e procedurave të raportimit të	Vlerësimi i provave të marra nga mësime të miratuara ose gjatë pjesëmarrjes në një kurs të miratuar	Procedurat dhe veprimet janë në përputhje me parimet e vendosura nga Kodi ISPS dhe SOLAS, 1974, të ndryshuar Kriteret ligjore në lidhje me sigurinë identifikohen në mënyrë korrekte Komunikimet brenda fushës së përgjegjësisë janë të qarta dhe të kuptueshme

	sigurisë Njohja e procedurave dhe e kritereve për stërvitjet dhe ushtrimet stërvitore sipas konventave, kodeve dhe qarkoreve të IMO-së, duke përfshirë njohuri pune për aty që mund të kenë lidhje me piraterinë dhe grabitjen e armatosur Njohja e procedurave për kryerjen e inspektimeve dhe studimeve dhe për kontrollin dhe monitorimin e aktiviteteve të sigurisë të përcaktuara në një plan të sigurisë së anijes Njohja e planeve të emergjencës lidhur me sigurinë dhe procedurat për t'iu përgjigjur kërcënimeve të sigurisë ose shkeljeve të sigurisë, duke përfshirë dispozitat për ruajtjen e operacioneve kritike të ndërlidhjes anije/port dhe duke përfshirë gjithashtu njohuritë e punës për ato që mund të lidhen me piraterinë dhe grabitjen e armatosur		

Tabela A-VI/6-2 *(vazhdim)*

Kolona 1	**Kolona 2**	**Kolona 3**	**Kolona 4**
Kompetenca	**Njohuritë, dijet dhe aftësitë**	**Metodat për demonstrimin e kompetencës**	**Kriteret për vlerësimin e kompetencës**
Dallimi i risqeve dhe kërcënimeve të sigurisë	Njohuri mbi dokumentacionin e sigurisë, duke përfshirë edhe Deklaratën e Sigurisë Njohja e teknikave të përdorura për të shmangur masat e sigurisë, duke përfshirë ato të përdorura nga piratët dhe grabitësit e armatosur Njohuri që mundësojnë dallimin e kërcënimeve potenciale të sigurisë Njohuri që mundësojnë njohjen e armëve, substancave dhe pajisjeve të rrezikshme dhe ndërgjegjësimin për dëmet që mund të	Vlerësimi i provave të marra nga mësime të miratuara ose gjatë pjesëmarrjes në një kurs të miratuar	Procedurat dhe veprimet janë në përputhje me parimet e vendosura nga Kodi ISPS dhe SOLAS, 1974, të ndryshuar

	shkaktojnë Njohja e teknikave të menaxhimit dhe kontrollit të turmës, kur është e përshtatshme Njohuri në trajtimin e informacionit të lidhur me sigurinë dhe komunikimit lidhur me sigurinë Njohja e metodave për kërkime fizike dhe inspektime jo ndërhyrëse		
Kryerja e inspektimeve të rregullta të sigurisë të anijes	Njohuri rreth teknikave për monitorimin e zonave të kufizuara Njohuri për kontrollin e aksesit në anije dhe në zonat e kufizuara në bordin e anijes Njohuri rreth metodave për monitorimin efektiv të zonave të kuvertës dhe zonave përreth anijes Njohuri rreth metodave të inspektimit në lidhje me ngarkesën dhe furnizimet e anijes Njohuri rreth metodave për kontrollimin e imbarkimit, zbarkimit dhe aksesin e personave gjatë kohës që janë në bord dhe ndikimet e tyre	Vlerësimi i provave të marra nga mësime të miratuara ose gjatë pjesëmarrjes në një kurs të miratuar	Procedurat dhe veprimet janë në përputhje me parimet e vendosura nga Kodi ISPS dhe SOLAS, 1974, të ndryshuar
Përdorim i duhur i pajisjeve dhe sistemit të sigurisë, në ka	Njohuri të përgjithshme për llojet e ndryshme të pajisjeve dhe sistemeve të sigurisë, duke përfshirë ato që mund të përdoren në rast të sulmeve nga piratët dhe grabitës të armatosur, duke përfshirë kufizimet e tyre Njohja e nevojës për testim, kalibrim dhe mirëmbajtje të sistemeve dhe pajisjeve të sigurisë, gjatë kohës në det	Vlerësimi i provave të marra nga mësime të miratuara ose gjatë pjesëmarrjes në një kurs të miratuar	Operimet e pajisjeve dhe sistemit kryhen në përputhje me udhëzimet e përdorimit të pajisjeve të përcaktuara dhe duke marrë parasysh kufizimet e pajisjeve dhe sistemeve Procedurat dhe veprimet janë në përputhje me parimet e vendosura nga Kodi ISPS dhe SOLAS, 1974, të ndryshuar

Kapitulli VII

Standardet në lidhje me Çertifikimin alternativ

Seksioni A-Vll/l

Lëshimi i Çertifikimit alternativ

1 Çdo kandidat për Çertifikim në nivel operacional sipas dispozitave të kapitullit VII të aneksit të Konventës duhet të përfundojë arsimin dhe kualifikimin përkatës dhe të përmbushë standardin e kompetencës për të gjitha funksionet e përshkruara në tabelën A-II /1 ose tabelën A-III /1. Funksionet e specifikuara në tabelën A-II /1 ose A-III /1 përkatësisht mund të shtohen me kusht që kandidati të

plotësojë, sipas rastit, arsimin dhe kualifikimin shtesë përkatës dhe të plotësojë standardet e kompetencës të përshkruara në këto tabela për funksionet përkatëse.

2 Çdo kandidat për Çertifikim në nivel drejtues (menaxhimi) si personi që ka komandën e një anijeje tonazhi prej 500 tonësh bruto ose më shumë, ose personi mbi të cilin komanda e një anijeje të tillë bie në rast të paaftësisë së personit në komandë, përveç plotësimit të standardeve të kompetencës të specifikuar në tabelën A-II /1, i kërkohet të përfundojë arsimin dhe kualifikimin përkatës dhe të përmbushë standardin e kompetencës për të gjitha funksionet e përcaktuara në tabelën A-II /2. Funksionet e përcaktuara në tabelat e kapitullit III të kësaj pjese mund të shtohen me kusht që kandidati të plotësojë, sipas nevojës, arsimin dhe kualifikimin shtesë përkatës dhe të plotësojë standardet e kompetencës të përcaktuara në këto tabela për funksionet përkatëse.

3 Çdo kandidat për Çertifikim në nivel drejtues si personi përgjegjës për shtytjen mekanike të një anijeje të pajisur me makina kryesore shtytëse prej 750 kW ose më shumë, ose personi mbi të cilin do të bjerë përgjegjësia e tillë në rast të paaftësisë së personit përgjegjës për shtytjen mekanike të anijes, përveç përmbushjes së standardeve të kompetencës të specifikuar në tabelën A-III /1, duhet të plotësojnë arsimin dhe kualifikimin përkatës dhe të përmbushë standardin e kompetencës për të gjitha funksionet e përshkruara në tabelën A-III /2, sipas rastit. Funksionet e përcaktuara në tabelat e kapitullit II të kësaj pjese mund të shtohen me kusht që kandidati të plotësojë, sipas nevojës, arsimin dhe kualifikimin shtesë përkatës dhe të përmbushë standardet e kompetencës të përcaktuara në këto tabela për funksionet përkatëse.

4 Çdo kandidat për Çertifikim në nivel mbështetës:

.1 në lundrim ose në inxhinieri detare kërkohet të përfundojë kualifikimin përkatës dhe të përmbushë standardin e kompetencës për funksionin e përshkruar në tabelën A-II /4 ose në tabelën A-III /4. Funksionet e përcaktuara në tabelën A-III /4 ose A-II /4 përkatësisht mund të shtohen me kusht që kandidati të plotësojë, sipas nevojës, kualifikime plotësuese shtesë dhe të përmbushë standardet e kompetencës të përshkruara në këto tabela për funksionin përkatës;

.2 si detar i aftë do të kërkohet, përveç plotësimit të standardeve të kompetencës të specifikuar në tabelën A-II /4, të përfundojë kualifikimet përkatëse dhe të përmbushë standardin e kompetencës për të gjitha funksionet e përshkruara në tabelën A-II /5. Funksionet e përcaktuara në tabelën A-III /4 ose A-III /5 mund të shtohen me kusht që kandidati të plotësojë, sipas nevojës, kualifikimet shtesë përkatëse dhe të përmbushë standardin e kompetencës të përshkruar në atë tabelë (ato tabela) për funksion në fjalë; dhe

.3 si një detar i aftë motori, përveç plotësimit të standardeve të kompetencës të përcaktuar në tabelën A-III /4, i kërkohet të përfundojë kualifikimin përkatës dhe të plotësojë standardin e kompetencës për të gjitha funksionet e përshkruara në tabelën A-III /5. Funksionet e përcaktuara në tabelën A-II /4 ose A-II /5 mund të shtohen me kusht që kandidati të plotësojë, sipas nevojës, kualifikime shtesë përkatëse dhe të

përmbushë standardet e kompetencës të përshkruara në atë (ato) tabelë (tabela) e funksionit (funksioneve) në fjalë.

Seksioni A-Vll/2

Atestimi i detarëve

1 Në përputhje me kërkesat e rregullores VII /1, paragrafi 1.3, çdo kandidat për atestim sipas dispozitave të kapitullit VII në nivel operacional në funksionet e përcaktuara në tabelat A-II /1 dhe A-III /1:

.1 ka shërbim të miratuar detar jo më pak se 12 muaj, shërbim i cili përfshin një periudhë prej së paku gjashtë muaj në kryerjen e detyrave të në dhomën e motorit nën mbikëqyrjen e një oficeri të kualifikuar inxhinier dhe, kur kërkohet funksioni i navigimit, një periudhë të paktën prej gjashtë muaj në kryerjen e detyrave të shërbimit në urë nën mbikëqyrjen e një oficeri të kualifikuar të mbikëqyrjes në urë; dhe

.2 ka përfunduar, gjatë këtij shërbimi, programet e kualifikimit në bord të miratuar se kanë përmbushur kriteret përkatëse të seksioneve A-II /1 dhe A-III /1 dhe të dokumentuar në një libër regjistër për kualifikimet e miratuara.

2 Çdo kandidat për Çertifikim sipas dispozitave të kapitullit VII në nivelin e menaxhimit në një kombinim të funksioneve të specifikuara në tabelat A-II /2 dhe A-III /2, duhet të ketë shërbim detar të miratuar lidhur me funksionet që do të paraqiten në miratimin e Çertifikatës si më poshtë:

.1 *për persona të tjerë nga ata që kanë komandë ose përgjegjësinë për shtytjen mekanike të një anijeje* - 12 muaj kryerje e detyrave në nivel operacional lidhur me rregulloren III /2 ose III /3 sipas nevojës dhe, kur kërkohet funksioni i navigimit në nivel drejtues, të paktën 12 muaj kryerje e detyrave të shërbimit në urës në nivel operacional;

.2 *për ata që kanë komandën ose përgjegjësinë për shtyrjen mekanike të një anijeje* - jo më pak se 48 muaj, duke përfshirë edhe dispozitat e paragrafit 2.1 të këtij neni, duke kryer, si oficer i Çertifikuar, detyra që lidhen me funksionet që duhet të paraqiten në miratimin e Çertifikatës, nga të cilat 24 muaj në kryerjen e funksioneve të përcaktuara në tabelën A-II /1 dhe 24 muaj në kryerjen e funksioneve të përcaktuara në tabelat A-III /1 dhe A-III / 2.

3 Në përputhje me kërkesat e rregullores VII /1, paragrafi 1.3, çdo kandidat për atestim sipas dispozitave të kapitullit VII në nivelin mbështetës në funksionet e specifikuara në tabelat A-II /4 dhe A-III /4 duhet të ketë përfunduar:

.1 shërbim të miratuar detar, duke përfshirë jo më pak se 12 muaj përvojë, të përbërë nga:

.1.1 jo më pak se 6 muaj lidhur me detyra shërbimi navigacional; dhe

.1. 2 jo më pak se 6 muaj lidhur me detyra në dhomën e motorit; ose

.2 kualifikim të veçantë, ose para daljes në det ose në bordin e anijes, duke përfshirë një periudhë shërbimit detar të miratuar që nuk duhet të jetë më e shkurtër se 4 muaj, e përbërë nga:

.2.1 jo më pak se 2 muaj lidhur me detyra shërbimi navigacional; dhe

.2.2 jo më pak se 2 muaj lidhur me detyra në dhomën e motorit;

.3 shërbimi detar, kualifikimi dhe përvoja e kërkuar nga paragrafi 3.1 ose 3.2 do të kryhen nën mbikëqyrjen e drejtpërdrejtë të një oficeri ose grade detare të kualifikuar siç duhet.

4 Në përputhje me kërkesat e rregullores VII /l, paragrafi 1.3, çdo kandidat për atestim sipas dispozitave të kapitullit VII në nivel mbështetësi në funksionet e specifikuara në tabelat A-II /5 dhe A-III /5, ndërsa është i kualifikuar për të shërbyer si një gradë që është pjesë e një shërbimi lundrimi ose shërbimi në dhomën e motorit, plotëson standardet e kompetencës të specifikuara në seksionet A-II /5 dhe A-III /5 të Kodit STCW dhe ka përfunduar:

.1 shërbim të miratuar detar prej jo më pak se 30 muajsh, të përbërë nga:

.1.1 jo më pak se 18 muaj lidhur me detyra detari të aftë kuverte, dhe

.1.2 jo më pak se 12 muaj lidhur me detyra detari të aftë në dhomën e motorit; ose

.2 një program kualifikimi të miratuar dhe jo më pak se 18 muaj shërbimi të miratuar detar, të përbërë nga:

.2.1 jo më pak se 12 muaj lidhur me detyra detari të aftë kuverte; dhe

.2.2 jo më pak se 6 muaj lidhur me detyra detari të aftë në dhomën e motorit; ose

.3 një program special të integruar dhe të miratuar në lidhje me funksionet e kuvertës dhe motorit , duke përfshirë jo më pak se 12 muaj në një departament të integruar kuverte dhe motorësh, të përbërë nga:

.3.1 jo më pak se 6 muaj lidhur me detyra detari të aftë kuverte; dhe

.3.2 jo më pak se 6 muaj lidhur me detyra detari të aftë në dhomën e motorit.

Seksioni A-Vll/3

Parimet që drejtojnë lëshimin e Çertifikatave alternative

(Nuk ka dispozita)

Kapitulli VIII

Standardet në lidhje me shërbimin

Seksioni A-Vlll/1

Aftësia shëndetësore për punë

1 Administratat duhet të marrin parasysh rrezikun që vjen nga lodhja e detarëve, sidomos ato detarë detyrat e të cilëve përfshijnë operimin e parrezikshëm dhe të sigurt të një anijeje.

2 Të gjithë personat të cilëve u caktohen detyra si oficer përgjegjës për një shërbim ose si një gradë detare që është pjesë e një shërbimi dhe ata persona detyrat e të cilëve kanë të bëjnë me sigurinë e caktuar, parandalimin e ndotjes dhe detyrat e sigurisë duhet t'u jepet një periudhë pushimi jo më pak se:

.1 një minimum prej 10 orësh pushim në çdo periudhë 24-orëshe; dhe

.2 77 orë në çdo periudhë 7- ditore.

3 Orët e pushimit mund të ndahen në jo më shumë se dy periudha, njëra prej të cilave duhet të jetë së paku 6 orë e gjatë dhe intervalet ndërmjet periudhave të njëpasnjëshme të pushimit nuk duhet të kalojnë 14 orë.

4 Kriteret për periudhat e pushimit të parashtruara në paragrafët 2 dhe 3 nuk është e nevojshme të ruhen në rast emergjence ose në kushte të tjera të para operacionale. Stërvitjet për raste alarmi, stërvitjet kundër zjarrit dhe stërvitjet për shpëtim, dhe stërvitjet e parashikuara nga ligjet dhe rregulloret kombëtare dhe nga instrumentet ndërkombëtare, duhet të kryhen në atë mënyrë që minimizon shqetësimin e periudhave të pushimit dhe nuk shkakton lodhje.

5 Administratat duhet të kërkojnë që oraret e shërbimit të shpallen aty ku ato janë lehtësisht të arritshme. Oraret duhet të vendosen në një format të standardizuar* në gjuhën ose gjuhët e punës së anijes dhe në gjuhën angleze.

6 Kur një detar është në gatishmëri, si në rastin kur një hapësirë makinerish nuk është e mbikëqyrur, detari do të ketë një periudhë pushimi të përshtatshme kompensuese nëse periudha normale e pushimit është shqetësuar nga thirrjet për punë.

7 Administratat duhet të kërkojnë që evidencat e orëve ditore të pushimit të detarëve të mbahen në një format të standardizuar,* në gjuhën ose gjuhët e punës së anijes dhe në anglisht, për të lejuar

* Mund të përdoren udhëzimet e IMO/ILO për zhvillimin e tabelave të marrëveshjeve të punës së detarëve në anije dhe formateve të të dhënave të orëve të punës ose të orëve të pushimit të detarëve.

monitorimin dhe verifikimin e përputhshmërisë me dispozitat e këtij seksioni. Detarët marrin një kopje të të dhënave që u përkasin atyre, të cilat duhet të miratohen nga kapiteni ose nga një person i autorizuar nga kapiteni dhe nga detarët.

8 Asgjë në këtë seksion nuk do të konsiderohet se pengon të drejtën e përgjegjësit të një anijeje që të kërkojë nga një marinar të kryejë çdo orar të punës të nevojshëm për sigurinë e menjëhershme të anijes, personave në bord ose ngarkesë ose për qëllimin e dhënies së ndihmës për anijet e tjera ose personat në vështirësi në det. Prandaj, përgjegjësi mund të pezullojë orarin e pushimit dhe të kërkojë nga një detar që të kryejë çdo orë pune të nevojshme derisa të rikthehet situata normale. Sapo të jetë e mundur pasi situata normale të jetë rivendosur, përgjegjësi do të sigurojë që çdo detar që ka kryer punën në një periudhë të planifikuar të pushimit, të ketë një periudhë të përshtatshme pushimi.

9 Palët mund të lejojnë përjashtime nga orët e kërkuara të pushimit në paragrafët 2.2 dhe 3, me kusht që periudha e pushimit të jetë jo më pak se 70 orë në çdo periudhë 7-ditore.

Përjashtimet nga periudha e pushimit javor të parashikuara në paragrafin 2.2 nuk do të lejohen për më shumë se dy javë rresht. Intervalet ndërmjet dy periudhave të përjashtimeve në bord nuk duhet të jenë më pak se dyfishi i kohëzgjatjes së përjashtimit.

Orët e pushimit të parashikuara në paragrafin 2.1 mund të ndahen në jo më shumë se tri periudha, njëra prej të cilave do të jetë së paku 6 orë e gjatë, dhe asnjëra nga dy periudhat e tjera nuk duhet të jetë më pak se një orë e gjatë. Intervalet midis periudhave të njëpasnjëshme të pushimit nuk duhet të kalojnë 14 orë. Përjashtimet nuk duhet të shtrihen përtej dy periudhave 24-orëshe në çdo periudhë 7-ditore.

Përjashtimet, për aq sa është e mundur, duhet të marrin parasysh udhëzimet në lidhje me parandalimin e lodhjes në seksionin B-VIII /1.

10 Çdo administratë duhet të krijojë, me qëllim parandalimin e abuzimit me alkoolin, një kufi jo më të madh se 0,05% nivel alkooli në gjak (BAC) ose 0.25 mg / l alkool në frymëmarrje ose një sasi alkooli që çon në përqendrim të tillë të alkoolit për kapitenët, oficerët dhe detarët e tjerë gjatë kryerjes së detyrave të caktuara të sigurisë, dhe detyrave detare mjedisore.

Seksioni A-Vlll/2

Organizimet e shërbimit dhe parimet që duhen respektuar

Pjesa 1 - Çertifikimi

1 Oficeri përgjegjës për shërbimin e lundrimit ose shërbimit në kuvertë duhet të jetë i kualifikuar në përputhje me dispozitat e duhura të kapitullit II ose kapitullit VII për detyrat që lidhen me shërbimin e lundrimit ose shërbimin në kuvertë.

2 Oficeri përgjegjës për shërbimin inxhinierik duhet të jetë i kualifikuar si duhet në përputhje me dispozitat e duhura të kapitullit III ose kapitullit VII për detyrat që lidhen me shërbimin inxhinierik.

Pjesa 2 – Planifikimi i udhëtimit

Kriteret e përgjithshme

3 Udhëtimi i menduar duhet të planifikohet paraprakisht, duke marrë parasysh të gjitha informacionet përkatëse dhe çdo kurs i përcaktuar duhet të kontrollohet përpara fillimit të udhëtimit.

4 Oficeri kryeinxhinier, në konsultim me kapitenin, përcakton paraprakisht nevojat e udhëtimit të synuar, duke marrë parasysh kërkesat për karburant, ujë, lubrifikantë, kimikate, shpenzime dhe pjesë të tjera këmbimi, mjete, furnizime dhe çdo kërkesë tjetër .

Planifikimi përpara secilit udhëtim

5 Para çdo udhëtimi, kapiteni i çdo anije siguron që rruga e synuar nga porti i nisjes deri në portin e parë të ndalimit është planifikuar duke përdorur tabelat e duhura dhe të përshtatshme dhe botimet e tjera detare të nevojshme për udhëtimin e synuar, që përmbajnë informacion të saktë, të plotë dhe të përditësuar në lidhje me kufizimet dhe rreziqet e lundrimit të cilat janë të një natyre të përhershme ose të parashikueshme dhe të cilat janë të rëndësishme për lundrimin e sigurt të anijes.

Verifikimi dhe paraqitja e rrugës (kursit) së planifikuar

6 Kur planifikimit i rrugës është verifikuar, duke marrë parasysh të gjitha informacionet përkatëse, rruga e planifikuar duhet të paraqitet qartë në tabelat e duhura dhe do të jetë vazhdimisht në dispozicion të oficerit përgjegjës për shërbimin, i cili do të verifikojë çdo kurs që duhet ndjekur përpara së ta vërë atë në zbatim gjatë udhëtimit.

Devijimi nga rruga e planifikuar

7 Nëse gjatë një udhëtimi merret një vendim për të ndryshuar portin e parë të ndalimit të rrugës së planifikuar, ose nëse është e nevojshme që anija të devijojë në mënyrë të konsiderueshme nga rruga e planifikuar për shkaqe të tjera, atëherë planifikohet një rrugë e re përpara se të devijohet ndjeshëm nga rruga e planifikuar fillimisht.

Pjesa 3 - Parimet e shërbimit në përgjithësi

8 Vrojtimet duhet të kryhen në bazë të parimeve të mëposhtme të menaxhimit të urës dhe të dhomës së motorit:

.1 rregullimet e duhura për personelin e shërbimit sigurohen në përputhje me situatat;

.2 çdo kufizim në kualifikime ose aftësinë shëndetësore për pune të individëve do të merret parasysh gjatë caktimit të personelit të shërbimit të vrojtimit;

.3 vendoset që personeli i shërbimit të kuptojë rolet e tyre individuale, përgjegjësitë dhe rolet e ekipit;

.4 kapiteni, oficeri kryeinxhinier dhe oficeri përgjegjës për detyrat e vrojtimit kryen një vrojtim të duhur, duke përdorur në mënyrë sa më efektive burimet në dispozicion, siç janë informacioni, instalimet/pajisjet dhe personelin tjetër;

.5 personeli i shërbimit kupton funksionet dhe operimin e instalimeve/pajisjeve, është i njohur me përdorimin e tyre;

.6 personeli i shërbimit kupton informacionet dhe si t'u përgjigjet informacioneve nga çdo stacion/instalim /pajisje;

.7 informacioni nga stacionet/instalimet/pajisjet ndahet në mënyrë të përshtatshme nga i gjithë personeli i shërbimit;

.8 personeli i shërbimit ruan një shkëmbim të përshtatshëm komunikimi në çdo situatë; dhe

9 personeli i shërbimit njofton kapitenin/ oficerin kryeinxhinier/ oficerin përgjegjës për detyrat e vrojtimit pa asnjë hezitim kur ka ndonjë dyshim se çfarë veprimi duhet të ndërmarrë në interes të sigurisë.

Pjesa 4 – Shërbimi në det

Parimet që zbatohen për shërbimin në përgjithësi

9 Palët drejtojnë vëmendjen e shoqërive, kapitenëve, oficerëve kryeinxhinierë dhe personelit të shërbimit te parimet e mëposhtme, të cilat respektohen për të siguruar që të mbahen vrojtime të sigurta gjatë gjithë kohës.

10 Kapiteni i çdo anije është i detyruar të sigurojë që organizimet e shërbimit janë të përshtatshme për mbajtjen e një shërbimi të sigurt lundrimi ose ngarkese. Nën drejtimin e përgjithshëm të kapitenit, oficerët e shërbimit të lundrimit janë përgjegjës për lundrimin e sigurt të anijes gjatë periudhave të tyre të punës, kur ata do të jenë veçanërisht të shqetësuar për të shmangur përplasjen dhe ngecjen në cekëtinë.

11 Oficeri kryeinxhinier i çdo anijeje është i detyruar, në konsultim me kapitenin, që të sigurojnë që organizimet e shërbimit të jenë të përshtatshme për të mbajtur një vrojtim të sigurt inxhinierik.

Mbrojtja e mjedisit detar

12 Kapiteni, oficerët dhe gradat duhet të jenë të vetëdijshëm për efektet serioze të ndotjes operacionale ose aksidentale të mjedisit detar dhe duhet të marrin të gjitha masat e mundshme për të parandaluar këtë ndotje, veçanërisht brenda kuadrit të rregullave përkatëse ndërkombëtare dhe të portit.

Pjesa 4-1 - Parimet që duhen respektuar për të mbajtur një shërbim lundrimi

13 Oficeri përgjegjës për shërbimin e lundrimit është përfaqësuesi i kapitenit dhe është kryesisht përgjegjës në çdo kohë për lundrimin e sigurt të anijes dhe për respektimin e Rregullores Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972, të ndryshuar.

Vrojtimi

14 Mbahet një vrojtim i duhur në çdo kohë në përputhje me rregullën 5 të Rregulloreve Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972, të ndryshuara, dhe i shërben qëllimit të:

.1 mbajtjes së një gjendje vigjilence të vazhdueshme me anë të shikimit dhe dëgjimit, si dhe me anë të gjithë mjeteve të tjera në dispozicion, në lidhje me ndonjë ndryshim të rëndësishëm në mjedisin operativ;

.2 të vlerësimit të plotë të situatës dhe rrezikut të përplasjes, ngecjes në cekëtinë dhe rreziqeve të tjera të lundrimit; dhe

.3 zbulimit të anijeve ose avionëve në gjendje fatkeqësie, personave të mbytur nga anije, anijeve të mbytura, copërave dhe rreziqeve të tjera për navigimin e sigurt.

15 Roja duhet të jetë në gjendje t'i kushtojë vëmendje të plotë mbajtjes së një vrojtimi të duhur dhe nuk ndërmerren detyra të tjera që mund të ndërhyjnë në atë detyrë.

16 Detyrat e vrojtimit (rojës) dhe timonierit janë të ndara dhe timonieri nuk konsiderohet të jetë roje (vrojtues) gjatë kohës që është në timon, me përjashtim të anijeve të vogla ku ka një pamje të papenguar në të gjitha drejtimet në vendin e timonin dhe nuk ka dëmtim të pamjes nga nata ose pengesa të tjetra për mbajtjen e një vrojtimi të duhur. Oficeri përgjegjës për vrojtimin e lundrimit mund të jetë vrojtuesi i vetëm gjatë ditës me kusht që, në çdo rast të tillë:

.1 situata të jetë vlerësuar me kujdes dhe është vendosur pa dyshim se është e sigurt për ta bërë këtë,

.2 janë marrë parasysh të gjithë faktorët përkatës, përfshirë, por pa u kufizuar vetëm në:

- gjendja e motit;

- dukshmëria;

- dendësia e trafikut;

- afërsia e rreziqeve për lundrimin; dhe

- vëmendja e nevojshme gjatë lundrimit në ose në afërsi të skemave të ndarjes së trafikut; dhe

.3 asistenca është menjëherë e disponueshme për t'u thirrur në urë kur ndonjë ndryshim i situatës e kërkon këtë.

17 Kur përcaktohet se përbërja e vrojtimit të lundrimit është e përshtatshme për të siguruar që të mund të mbahet vazhdimisht një vrojtim i duhur, kapiteni duhet të marrë parasysh të gjithë faktorët përkatës, përfshirë ato të përshkruara në këtë pjesë të Kodit, si dhe faktorët e mëposhtëm:

.1 dukshmëria, gjendja e motit dhe e detit;

.2 dendësia e trafikut dhe aktivitetet e tjera që ndodhin në zonën në të cilën anija po lundron;

.3 vëmendjen e nevojshme gjatë lundrimit në ose në afërsi të skemave të ndarjes së trafikut ose masave të tjera të drejtimit;

.4 ngarkesa shtesë e punës e shkaktuar nga natyra e funksioneve të anijes, kriteret e menjëhershme të operimit dhe manovrat e pritshme;

.5 aftësia shëndetësore për detyrë të çdo anëtari të ekuipazhit në gadishmëri që janë caktuar si anëtarë të vrojtimit;

.6 njohuri dhe besim në kompetencën profesionale të oficerëve dhe të ekuipazhit të anijes;

.7 përvoja e secilit oficer të vrojtimit të lundrimit dhe njohja e atij oficeri me pajisjet, procedurat dhe aftësitë manovruese të anijes;

.8 aktivitetet që ndodhin në bordin e anijes në çdo kohë të caktuar, duke përfshirë aktivitetet e radiokomunikimit dhe disponueshmërinë e asistencës që do të thirret menjëherë në urë kur është e nevojshme:

.9 gjendja operacionale të instrumenteve dhe kontrolleve të urës, duke përfshirë sistemet e alarmit;

.10 kontrolli i timonit dhe helikës dhe karakteristikat e manovrimit të anijes;

.11 madhësia e anijes dhe fushës së pamjes në dispozicion nga pozicioni i pilotimit;

.12 konfigurimin e urës, deri në atë masë që një konfiguracion i tillë mund të pengojë një anëtar të vrojtimit për të zbuluar me anë të shikimit ose dëgjimit ndonjë zhvillim të jashtëm; dhe

.13 çdo standard, procedurë ose udhëzim tjetër përkatës që ka të bëjë me organizimet e vrojtimit dhe aftësinë shëndetësore për detyrë e cila është miratuar nga Organizata.

Organizimet e vrojtimit

18 Kur vendoset përbërja e vrojtimit në urë, që mund të përfshijë grada detare të kualifikuar si duhet, merren parasysh faktorët e mëposhtëm, ndër të tjera:

.1 në asnjë moment ura nuk lihet pa mbikëqyrje;

.2 kushtet e motit, shikueshmëria dhe nëse është dritë dielli ose errësirë;

.3 afërsia e rreziqeve të lundrimit që mund të bëjnë të domosdoshme që oficeri përgjegjës i vrojtimit të kryejë detyra shtesë lundrimi;

.4 përdorimi dhe gjendja operacionale e mjeteve ndihmëse lundruese si ECDIS, radarë ose pajisjet elektronike që përcaktojnë vendndodhjen dhe çdo pajisje tjetër që ndikon në lundrimin e sigurt të anijes;

.5 nëse anija është e pajisur me drejtim automatik;

.6 nëse duhet të kryhen detyra radio;

.7 kontrollet e hapësirave të makinerive me drejtim automatik (UMS), alarmet dhe treguesit e vendosur në urë, procedurat për përdorimin e tyre dhe kufizimet e tyre; dhe

.8 çdo kërkesë të pazakontë për vrojtimin e lundrimit që mund të lindë si rezultat i rrethanave të veçanta operacionale.

Marrja përsipër e vrojtimit

19 Zyrtari përgjegjës i vrojtimit të lundrimit nuk duhet ta dorëzojë vrojtimin tek oficeri i ndërresës nëse ka arsye për të besuar se ky i fundit nuk është në gjendje të kryejë në mënyrë efektive detyrat e vrojtimit, në një rast të tillë njoftohet kapiteni.

20 Oficeri i ndërresës siguron që anëtarët e rojës së ndërresës të jenë plotësisht në gjendje të kryejnë detyrat e tyre, veçanërisht në lidhje me përshtatjen e tyre me pamjen e natës. Oficerët e ndërresës nuk marrin përsipër vrojtimin derisa pamja e tyre të përshtatet plotësisht ndaj kushteve të dritës.

21 Përpara se të merret përsipër vrojtimi, oficerët e ndërresës duhet të jenë të sigurt për vendndodhjen e llogaritur apo të vërtetë të anijes dhe të konfirmojnë trajektoren, kursin dhe shpejtësinë e synuar, dhe kontrollet e UMS-së sipas rastit dhe duhet të shënojnë çdo rrezik për lundrimin që pritet të haset gjatë vrojtimit të tyre.

22 Oficerët e ndërresës sigurojnë personalisht veten në lidhje me:

.1 urdhrat në fuqi dhe udhëzimet e tjera të veçanta të kapitenit lidhur me lundrimin e anijes;

.2 pozicionin, kursin, shpejtësinë dhe thellësinë e zhytjes së anijes;

.3 baticat ekzistuese dhe të parashikuara, rrymat, motin, dukshmëria dhe efekti i këtyre faktorëve mbi kursin dhe shpejtësinë;

.4 procedurat për përdorimin e motorëve kryesorë për të manovruar kur motorët kryesorë janë në kontrollin e urës; dhe

.5 situatat lundruese, duke përfshirë, por pa u kufizuar në:

.5.1 kushtet operacionale të të gjitha pajisjeve të lundrimit dhe sigurisë që përdoren ose mund të përdoren gjatë vrojtimit;

.5.2 gabimet e busullave magnetike dhe gjiro - busullave;

.5.3 prania dhe lëvizja e anijeve që duken me sy ose që dihet se janë afër;

.5.4 kushtet dhe rreziqet që mund të hasen gjatë vrojtimit; dhe

.5.5 efektet e mundshme të animit, diferentit, densitetit të ujit dhe lëkundjeve në kiç në hapësirën nën-karenë.

23 Në qoftë se, në çdo kohë, oficeri përgjegjës për vrojtimin e lundrimit duhet të lirohet kur po ndodh një manovër ose veprim tjetër për të shmangur ndonjë rrezik, lirimi i atij oficeri do të shtyhet derisa ky veprim të ketë përfunduar.

Kryerja e një vrojtimi lundrimi

24 Zyrtari përgjegjës për vrojtimin e lundrimit:

.1 mban vrojtim në urë;

.2 në asnjë rrethanë nuk largohet nga ura derisa të ndërrohet si duhet; dhe

.3 vazhdon të jenë përgjegjës për lundrimin e sigurt të anijes, pavarësisht pranisë së kapitenit në urë, deri sa të informohet në mënyrë specifike se kapiteni e ka marrë atë përgjegjësi dhe kjo të jetë kuptuar reciprokisht.

25 Gjatë vrojtimi, kursi i drejtuar, pozicioni dhe shpejtësia kontrollohen në intervale të shpeshta të mjaftueshme, duke përdorur çdo mjet ndihmës të disponueshëm të nevojshëm, për të siguruar që anija të ndjekë kursin e planifikuar.

26 Oficeri përgjegjës për vrojtimin e lundrimit ka njohuri të plotë për vendndodhjen dhe funksionimin e të gjitha pajisjeve të sigurisë dhe të lundrimit në bordin e anijes dhe është në dijeni dhe merr parasysh kufizimet në operim të pajisjeve të tilla.

27 Oficerit përgjegjës për vrojtimin e lundrimit nuk i caktohet ose nuk merr ndonjë detyrë që do të ndërhynte me lundrimin e sigurt të anijes.

28 Gjatë përdorimit të radarit, oficeri përgjegjës për vrojtimin e lundrimit mban në vëmendje nevojën për të respektuar në çdo kohë dispozitat për përdorimin e radarit të parashikuara në Rregulloren Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972, të ndryshuar, në fuqi.

29 Në rast nevoje, oficeri përgjegjës për vrojtimin e lundrimit nuk ngurron të përdorë timonin, motorët dhe aparatet e sinjalizimit të zërit. Sidoqoftë, jepet në kohë njoftimi i ndryshimeve të synuara

të shpejtësisë së motorit, aty ku është e mundur, ose përdoren në mënyrë efikase kontrollet e UMS që ndodhen në urë në përputhje me procedurat e aplikueshme.

30 Oficerët e shërbimit të lundrimit njohin karakteristikat e manovrimit të anijes së tyre, përfshirë distancat e tyre të ndalimit, dhe duhet të vlerësojnë se anijet e tjera mund të kenë karakteristika të ndryshme manovrimi.

31 Një evidencë e duhur do të mbahet gjatë vrojtimit të lëvizjeve dhe veprimtarive që lidhen me lundrimin e anijes.

32 Është me rëndësi të veçantë që në çdo kohë oficeri përgjegjës për vrojtimin e lundrimit të sigurojë që të mbahet një vrojtim i duhur. Në një anije me një dhomë të veçantë hartash, oficeri përgjegjës i vrojtimit të lundrimit mund të vizitojë dhomën e hartave, kur është e domosdoshme, për një periudhë të shkurtër për kryerjen e domosdoshme të detyrave të lundrimit, por së pari duhet të sigurojë që është e sigurt ta bëjë këtë dhe se ruhet vrojtimi i duhur.

33 Testet operacionale të mjeteve lundruese të anijes kryhen në det sa herë që është e mundur dhe siç e lejojnë rrethanat, sidomos përpara se të priten kushte të rrezikshme që ndikojnë në lundrim. Kurdo që është e përshtatshme, këto teste duhet të regjistrohen. Këto testime gjithashtu do të kryhen para mbërritjes dhe largimit nga porti.

34 Oficeri përgjegjës për vrojtimin e lundrimit kryen kontrolle të rregullta për të siguruar që:

.1 personi që drejton anijen ose piloti automatik po drejton kursin e duhur;

.2 gabimi i busullës standarde përcaktohet së paku një herë në orë dhe, kur është e mundur, pas çdo ndryshimi të madh kursi; busullat Standard dhe gjiro busullat krahasohen shpesh dhe repetitorët sinkronizohen me busullën e tyre kryesore;

.3 piloti automatik testohet manualisht të paktën një herë në orë;

.4 dritat e lundrimit dhe të sinjalit dhe pajisjet e tjera lundruese funksionojnë siç duhet;

.5 pajisja radio funksionon siç duhet në përputhje me paragrafin 86 të këtij seksioni; dhe

.6 kontrollet UMS, alarmet dhe treguesit funksionojnë si duhet.

35 Oficeri përgjegjës për vrojtimin e lundrimit duhet të mbajë parasysh nevojën për të qenë gjatë gjithë kohës në përputhje me kriteret në fuqi të Konventës Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det (SOLAS), 1974.[*] Oficeri i vrojtimit të lundrimit merr parasysh:

.1 nevojën për të vendosur një person për të drejtuar anijen dhe për të vënë drejtimin në kontrollin manual në kohë për të lejuar që çdo situatë potencialisht e rrezikshme të trajtohet në mënyrë të sigurt; dhe

.2 që, me një anije nën drejtimin automatik, është shumë e rrezikshme të lejohet që një situatë të zhvillohet deri në atë pikë sa oficeri përgjegjës i vrojtimit të lundrimit të jetë

[*] Shih rregulloret SOLAS V/24, V/25 dhe V/26.

pa ndihmë dhe i duhet të thyejë vazhdimësinë e vrojtimit për të ndërmarrë veprime emergjente.

36 Oficerët e vrojtimit të lundrimit janë plotësisht të njohur me përdorimin e të gjitha mjeteve ndihmëse elektronike të lundrimit aty, duke përfshirë aftësitë dhe kufizimet e tyre, dhe përdorin secilin prej këtyre mjeteve ndihmëse kur është e përshtatshme dhe mbajnë parasysh se aparati matës i jehonave është një ndihmë e vlefshme navigimi.

37 Oficeri përgjegjës për vrojtimin e lundrimit përdor radarin sa herë që pritet ose haset largësi e kufizuar shikimi, dhe në çdo kohë në ujërat e mbingarkuara, duke pasur parasysh kufizimet e tij.

38 Oficeri përgjegjës për vrojtimin e lundrimit garanton që shkallët e largësi-matjes të përdorura të ndryshohen në intervale mjaftueshëm të shpeshta në mënyrë që të zbulohen jehonat sa më shpejt që të jetë e mundur. Duhet të kihet parasysh se jehonat e vogla ose të dobëta mund të shpëtojnë pa u diktuar.

39 Sa herë që është në përdorim radari, oficeri përgjegjës për vrojtimin e lundrimit zgjedh një shkallë largësi-matje të përshtatshme dhe vëzhgon me kujdes ekranin, dhe garanton që hedhja në hartë ose analizimi sistematik të fillojnë në kohë të mjaftueshme.

40 Oficeri përgjegjës për vrojtimin lundrimit njofton menjëherë kapitenin:

.1 nëse haset ose pritet shikueshmëria e kufizuar;

.2 nëse kushtet e trafikut ose lëvizjet e anijeve të tjera po shkaktojnë shqetësim;

.3 nëse ka vështirësi në mbajtjen e kursit;

.4 mbi dështimin për të parë tokën, ose shenjën e navigimit ose për të marrë tinguj sipas kohës së pritshme;

.5 nëse, papritur, shihet toka ose një shenjë lundrimi ose ndodh një ndryshim në tingull;

.6 mbi avarinë e motorëve, makinerive të shtytjes me telekomandë, pajisjeve të drejtimit ose çdo pajisjeje thelbësore lundrimi, alarmi ose treguesi

.7 nëse keq funksionon pajisja e radios;

.8 në mot të vështirë, nëse ka ndonjë dyshim rreth mundësisë së dëmtimit nga moti;

.9 nëse anija has ndonjë rrezik për lundrimin, si p.sh. akull ose ndonjë anije të braktisur në det; dhe

.10 në çdo emergjencë tjetër ose nëse ka ndonjë dyshim.

41 Pavarësisht kriterit për të njoftuar menjëherë kapitenin në rrethanat e mësipërme, oficeri përgjegjës për vrojtimin e lundrimit, përveç kësaj, nuk ngurron të marrë masa të menjëhershme për sigurinë e anijes, kur e kërkojnë rrethanat.

42 Oficeri përgjegjës për vrojtimin e lundrimit i jep personelit të shërbimit të gjitha udhëzimet dhe informacionet e duhura, të cilat do të sigurojnë mbajtjen e një shërbimi të sigurt, duke përfshirë një vrojtim të duhur.

Shërbimi në kushte të ndryshme dhe në zona të ndryshme

Moti i kthjellët

43 Oficeri përgjegjës për shërbim lundrimi merr matje të shpeshta dhe të sakta me busull të anijeve që po afrohen si një mjet për zbulimin e hershëm të rrezikut të përplasjes dhe mban parasysh se një rrezik i tillë ndonjëherë mund të ekzistojë edhe kur një ndryshim i dukshëm në llogaritje është evident, veçanërisht në rast afrimi me një anije shumë të madhe ose një rimorkiator ose në rast afrimi me një anije në distancë të afërt. Oficeri përgjegjës për një shërbim lundrimi gjithashtu ndërmerr veprime të hershme dhe pozitive në përputhje me Rregulloret Ndërkombëtare të zbatueshme për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972, të ndryshuar, dhe më pas kontrollon që një veprimi i tillë të ketë efektin e dëshiruar

44 Në mot të mirë, sa herë që është e mundur, oficeri përgjegjës për shërbimin e lundrimit kryen praktikë me radar.

Pamje e kufizuar

45 Kur haset apo pritet shikueshmëria e kufizuar, përgjegjësia e parë e oficerit përgjegjës për shërbimin e lundrimit është që të jetë në përputhje me rregullat përkatëse të Rregullores Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972, të ndryshuar, me vëmendje të veçantë ndaj sinjaleve të mjegullës, të vazhdojë me shpejtësi të sigurt dhe duke i pasur motorët gati për manovrim të menjëhershëm. Përveç kësaj, oficeri përgjegjës për shërbimin e lundrimit:

.1 informon kapitenin;

.2 vë një rojë të duhur;

.3 ndez dritat e lundrimit; dhe

.4 operon dhe përdor radarin

Gjatë orëve të natës

46 Kapiteni dhe oficeri përgjegjës i shërbimit të lundrimit, kur organizon detyrat e vrojtimit, 'i kushton vëmendjen e duhur pajisjeve të urës dhe mjeteve ndihmëse lundruese të disponueshme për përdorim, kufizimet e tyre, procedurat dhe masat mbrojtëse të zbatuara.

Ujërat bregdetare dhe të mbipopulluara

47 Përdoret harta me shkallën më të lartë në bord, e përshtatshme për zonën dhe e korrigjuar me informacionet më të fundit në dispozicion. Rregullimet kryhen në intervale të shpeshta, dhe kryhen me më shumë se një metodë sa herë që të lejojnë rrethanat. Kur përdoret ECDIS, do të përdoren harta elektronike lundrimi të përshtatshme kodi (shkalle) përdorimi dhe vendndodhja e anijes do të kontrollohet me anë të një mjeti të pavarur të përcaktimit të vendndodhjes në intervale të përshtatshme,

48 Oficeri përgjegjës i shërbimit të lundrimit identifikon pozitivisht të gjitha shenjat përkatëse të lundrimit.

Lundrimi me pilot në bord

49 Pavarësisht nga detyrat dhe detyrimet e pilotëve, prania e tyre në bord nuk e lehtëson kapitenin ose oficerin përgjegjës të shërbimit të lundrimit nga detyrat dhe detyrimet e tij për sigurinë e anijes. Kapiteni dhe piloti do të shkëmbejnë informacion lidhur me procedurat e lundrimit, kushtet lokale dhe karakteristikat e anijes. Kapiteni dhe/ose oficeri përgjegjës i shërbimit të lundrimit bashkëpunon ngushtë me pilotin dhe mban një kontroll të saktë mbi vendndodhjen dhe lëvizjen e anijes.

50 Nëse ka ndonjë dyshim për veprimet ose qëllimet e pilotit, oficeri përgjegjës për shërbimin e lundrimit kërkon sqarime nga piloti dhe, nëse ekziston ende dyshimi, njofton menjëherë kapitenin dhe merr çfarëdo veprimi të nevojshëm para se të arrijë kapiteni.

Anija e ankoruar

51 Nëse kapiteni e konsideron të nevojshme, mbahet një shërbim lundrimi i vazhdueshëm gjatë ankorimit. Gjatë kohës që anija është e ankoruar, oficeri përgjegjës për shërbimin e lundrimit:

.1 përcakton dhe hedh në hartën e duhur vendndodhjen e anijes sa më shpejt të jetë e mundur;

.2 kur rrethanat e lejojnë, kontrollon në intervale mjaft të shpeshta nëse anija qëndron në mënyrë të sigurt në spirancë duke kryer llogaritje të shenjave fikse të lundrimit ose të objekteve në bregut të identifikueshëm lehtësisht;

.3 garanton që të mbahet vrojtim i duhur;

.4 garanton që raundet e inspektimit të anijes të bëhen periodikisht;

.5 respekton kushtet meteorologjike dhe të baticës dhe gjendjen e detit;

.6 njofton kapitenin dhe ndërmerr të gjitha masat e nevojshme nëse anija tërheq spirancën;

.7 garanton që gjendja e gatishmërisë së motorëve kryesorë dhe makinerive të tjera është në përputhje me udhëzimet e kapitenit;

.8 në qoftë se dukshmëria përkeqësohet, njoftoni kapitenin;

.9 siguron që anija të ndezë dritat dhe format e duhura dhe që sinjalet e duhura të bëhen në përputhje me të gjitha rregulloret në fuqi; dhe

.10 merr masa për të mbrojtur mjedisin nga ndotja nga anija dhe të respektojë rregulloret e zbatueshme të ndotjes.

Pjesa 4-2 – Parimet që duhen respektuar kur kryhet një shërbim inxhinierik

52 Termi *shërbim inxhinierik* siç përdoret në pjesët 4-2, 5-2 dhe 5-4 të këtij seksioni nënkupton një person ose një grup personeli që ruan, ose një periudhë përgjegjësie për një oficer gjatë së cilës prania fizike në hapësirën e makinerive të atij oficeri mund ose s'mund të kërkohet.

53 *Oficeri përgjegjës për një shërbim inxhinierik* është përfaqësuesi i oficerit kryeinxhinier dhe është kryesisht përgjegjës, në çdo kohë, për funksionimin dhe mirëmbajtjen e sigurt dhe efikase të makinerive që ndikojnë në sigurinë e anijes dhe është përgjegjës për inspektimin, operimin dhe testimin, sipas nevojës, të të gjitha makinerive dhe pajisjeve nën përgjegjësinë e shërbimit inxhinierik.

Organizimi i shërbimit

54 Përbërja e shërbimit inxhinierik në çdo kohë është e përshtatshme për të garantuar funksionimin e sigurt të të gjitha makinerive që ndikojnë në operimin e anijes, të automatizuara ose manuale, dhe të jenë të përshtatshme për rrethanat dhe kushtet ekzistuese.

55 Kur vendoset për përbërjen e shërbimit inxhinierik, e cili mund të përfshijë grada detare të kualifikuara, ndër të tjera, do të merren parasysh kriteret e mëposhtme:

.1 lloji i anijes dhe lloji i gjendjes së makinerive;

.2 mbikëqyrjen e duhur, gjatë gjithë kohës, të makinerive që ndikojnë në funksionimin e sigurt të anijes;

.3 çdo regjim të veçantë operimi të diktuar nga kushte të tilla si moti, akulli, ujërat e ndotura, ujërat e cekët, kushtet e emergjencës, kontrolli i dëmeve ose ulja e ndotjes;

.4 kualifikimet dhe përvoja e shërbimit inxhinierik;

.5 sigurinë e jetës, anijeve, ngarkesave dhe portit, dhe mbrojtjen e mjedisit;

.6 respektimin e rregulloreve ndërkombëtare, kombëtare dhe vendore; dhe

.7 mbajtjen e operacioneve normale të anijes.

Marrja në dorëzim e shërbimit

56 Oficeri përgjegjës për shërbimin inxhinierik nuk duhet ta dorëzojë shërbimin tek oficeri i ndërrimit nëse ka arsye për të besuar se ky i fundit dukshëm nuk është i aftë për të kryer detyrat e shërbimit në mënyrë efektive, në një rast të tillë oficeri inxhinierik duhet të njoftohet.

57 Oficeri i ndërrimit të shërbimit inxhinierik garanton që anëtarët e shërbimit inxhinierik të ndërrimit të jenë plotësisht të aftë për të kryer në mënyrë efektive detyrat e tyre.

58 Para se të merret në ngarkim shërbimi inxhinierik, oficerët e ndërrimit binden të paktën për sa më poshtë:

.1 urdhrat në fuqi dhe udhëzimet e veçanta të oficerit kryeinxhinier në lidhje me operimin e sistemeve dhe makinerive të anijes;

.2 natyrën e të gjitha punëve që kryhen në makineritë dhe sistemet, personelit të përfshirë dhe rreziqet potenciale;

.3 nivelin dhe, aty ku është e mundur, gjendjen e ujit ose mbetjeve në hambar, çisternat e ngarkesë stabilizuesit, çisternat e mbetjeve, çisternat e rezervave, çisternat e ujit të freskët, çisternat e ujërave të zeza dhe çdo kriter i veçantë për përdorimin ose asgjësimin e përmbajtjes së tyre;

.4 gjendjen dhe nivelin e karburantit në çisternat e rezervuarve, çisternën e precipitimit, çisternën ditore dhe objektet e tjera të magazinimit të karburanteve;

.5 çdo kriter të veçantë që ka të bëjë me largimin e sistemit higjienik;

.6 gjendjen dhe regjimin e funksionimit të sistemeve të ndryshme kryesore dhe ndihmëse, duke përfshirë sistemin e shpërndarjes së energjisë elektrike;

.7 aty ku është e mundur, gjendjen e pajisjeve të monitorimit dhe kontrollit të konsolës dhe pajisjet të cilat operohen në mënyrë manuale;

.8 aty kur është e mundur, gjendjen dhe mënyrën e funksionimit të kontrolleve automatike të kaldajës, siç janë sistemet e kontrollit të mbrojtjes nga flakët, sistemet e kontrollit kufizues, sistemet e kontrollit të djegies, sistemet e kontrollit të furnizimit me karburant dhe pajisje të tjera që lidhen me funksionimin e kaldajave me avull;

.9 çdo kusht potencialisht i pafavorshëm që rezulton nga moti i keq, akulli, ose uji i ndotur ose ujërat e cekët;

.10 çdo regjim të veçantë të operimit të diktuar nga avaritë e pajisjeve ose nga kushtet a pafavorshme të anijes;

.11 raportet e gradave të dhomës së motorit në lidhje me detyrat e tyre të caktuara;

.12 disponueshmërinë e pajisjeve kundër zjarrit; dhe

.13 gjendjen e plotësimit të regjistrit të dhomës së motorit

Kryerja e shërbimit inxhinierik

59 Oficeri përgjegjës për shërbimin inxhinierik duhet të garantojë që të ruhen organizimet e përcaktuara të shërbimit dhe që, nën drejtim, gradat e dhomës së motorit, nëse janë pjesë e shërbimit

inxhinierik, të ndihmojnë në funksionimin e sigurt dhe efikas të makinerisë së shtytjes dhe pajisjeve ndihmëse.

60 Oficeri përgjegjës për shërbimin inxhinierik vazhdon të jetë përgjegjës për operacionet në hapësirat e makinerive, pavarësisht prezencës së oficerit kryeinxhinier në hapësirat e makinerive, deri sa të informohet në mënyrë specifike se kjo përgjegjësi është marrë përsipër nga oficeri kryeinxhinier dhe kjo të ketë kuptuar reciprokisht.

61 Të gjithë anëtarët e shërbimit inxhinierik duhet të njihen me detyrat e tyre të caktuara të shërbimit. Përveç kësaj, çdo anëtar, për sa i përket anijes në të cilën po shërbejnë, ka njohuri për:

.1 përdorimin e sistemeve të përshtatshme të komunikimit të brendshëm;

.2 rrugët e shpëtimit nga hapësirat e makinerive;

.3 sistemet e alarmit të dhomës së motorit dhe të jenë në gjendje të bëjnë dallimin midis alarmeve të ndryshëm, me referencë të veçantë ndaj alarmit të zjarrit; dhe

.4 numrin, vendndodhjen dhe llojet e pajisjeve zjarrfikëse dhe pajisjen e kontrollit të dëmtimit në hapësirat e makinerive, së bashku me përdorimin e tyre dhe masat e ndryshme të sigurisë që duhet të respektohen.

62 Çdo makineri që nuk funksionon si duhet, që pritet të ketë avar ose kërkon shërbim të posaçëm, duhet të mbahet shënim së bashku me çdo veprim të ndërmarrë. Duhet të bëhen plane për çdo veprim të mëtejshëm nëse kërkohet.

63 Kur hapësira e makinerive është në gjendje drejtimi manual, oficeri përgjegjës për shërbimin inxhinierik në çdo kohë është i gatshëm të operojë pajisjen e shtytjes në përgjigje të nevojës për ndryshime në drejtim ose shpejtësi.

64 Kur hapësira e makinerive është në gjendje drejtimi periodik pa pilot, oficeri i caktuar në detyrë përgjegjës për shërbimin inxhinierik duhet të jetë menjëherë në dispozicion dhe në gatishmëri për të qenë i pranishëm në hapësirat e makinerive.

65 Të gjitha urdhrat e urës ekzekutohen menjëherë. Ndryshimet në drejtimin ose shpejtësinë e njësive kryesore të shtytjes do të regjistrohen, përveç kur një Administratë ka përcaktuar se madhësia ose karakteristikat e një anijeje të caktuar e bëjnë këtë regjistrimin të parealizueshëm. Oficeri përgjegjës i shërbimit inxhinierik garanton që kontrollet e njësisë kryesore të shtytjes, kur operojnë në gjendje manuale, janë vazhdimisht të pranishëm në kushte gatishmëri ose manovrimi.

66 Duhet t'i kushtohet vëmendja e duhur mirëmbajtjes dhe mbështetjes së vazhdueshme të të gjitha makinerive, duke përfshirë sistemet mekanike, elektrike, elektronike, hidraulike dhe pneumatike dhe aparateve të tyre të kontrollit dhe pajisjeve përkatëse të sigurisë, të gjitha pajisjeve të sistemeve të shërbimit të akomodimit dhe të dhënave për furnizimet dhe mjetet rezervë.

67 Oficeri kryeinxhinier siguron që oficeri përgjegjës për një shërbim inxhinierik të informohet për të gjitha operacionet e mirëmbajtjes parandaluese, kontrollit të dëmeve ose operacionet e riparimit që duhet të kryhen gjatë shërbimit inxhinierik. Oficeri përgjegjës për shërbimin inxhinierik janë

përgjegjës për izolimin, devijimin dhe rregullimin e të gjitha makinerive nën përgjegjësinë e shërbimit inxhinierik gjatë të cilit do të punohet, dhe mbajnë të dhëna për të gjitha punimet e kryera.

68 Kur dhoma e motorit vendoset në kushte gatishmërie, oficeri përgjegjës për shërbimin inxhinierik siguron që të gjitha makineritë dhe pajisjet që mund të përdoren gjatë manovrimit të jenë në një gjendje gatishmërie të menjëhershme dhe të ketë në dispozicion një rezervë të duhur energjie për pajisjen e drejtimit dhe kriteret e tjera.

69 Oficerëve përgjegjës për një shërbim inxhinierik nuk u caktohen ose nuk ndërmarrin ndonjë detyrë që do të ndërhynte me detyrat e tyre mbikëqyrëse në lidhje me sistemin kryesor të shtytjes dhe pajisjet ndihmëse. Ata mbajnë nën mbikëqyrje të vazhdueshme impiantin kryesor të shtytjes dhe sistemet ndihmës, derisa të ndërrohen siç parashikohet dhe inspektojnë periodikisht makineritë për të cilat ata janë përgjegjës. Ata gjithashtu sigurojnë që të kryhen cikle kontrolli të përshtatshme të hapësirave të makinerive dhe të pajisjeve të drejtimit me qëllim që të vëzhgohen dhe raportohen keqfunksionimet apo avaritë, të kryhen apo drejtohen rregullimet rutine, mirëmbajtja e kërkuara dhe çdo detyre tjetër e nevojshme.

70 Oficeri përgjegjës për një shërbim inxhinierike drejtojnë çdo anëtar tjetër të shërbimit inxhinierik t'i informojnë ata për kushtet potencialisht të rrezikshme të cilat mund të ndikojnë negativisht tek makineritë ose të rrezikojnë sigurinë e jetës ose të anijes.

71 Oficeri përgjegjës i shërbimit inxhinierik siguron që shërbimi i hapësirës së makinerive të mbikëqyret dhe merr masa për personel zëvendësues në rast të paaftësisë së ndonjë personeli të shërbimit inxhinierik. Shërbimi inxhinierik nuk duhet t'a lërë hapësirën e makinerive pa mbikëqyrje në një mënyrë që do të pengonte funksionimin manual të impiantit ose droselit të dhomës së motorit ose mbytjeve.

72 Oficeri përgjegjës i shërbimit inxhinierik duhet të ndërmarrë veprimet e nevojshme për të kufizuar ndikimin e dëmit që vjen nga prishja e pajisjeve, zjarri, përmbytja, thyerja, përplasja, ngecja në cekëtinë ose ndonjë shkak tjetër.

73 Përpara lënies së detyrës, oficeri përgjegjës për shërbimin inxhinierik siguron që të gjitha ngjarjet që lidhen me makinerinë kryesore dhe ato ndihmëse të cilat kanë ndodhur gjatë shërbimit inxhinierik, të regjistrohen në mënyrë të përshtatshme.

74 Oficeri përgjegjës për shërbimin inxhinierik bashkëpunon me çdo inxhinier përgjegjës për punimet e mirëmbajtjes gjatë gjithë mirëmbajtjes parandaluese, kontrollit të dëmeve ose riparimeve. Kjo përfshin, por jo domosdoshmërisht kufizohet në:

.1 izolimin dhe devijimin e makinerive mbi të cilat do të punohet;

.2 rregullimin e impiantit të mbetur për të funksionuar në mënyrë të përshtatshme dhe të sigurt gjatë periudhës së mirëmbajtjes;

.3 hedhjen e të dhëna, në regjistrin e dhomës së motorit ose në ndonjë dokument tjetër të përshtatshëm, të pajisjes mbi të cilën është kryer punë dhe personelit të përfshirë, dhe cilat hapa sigurie janë ndërmarrë dhe nga kush, në dobi të oficerëve të ndërrimit për qëllime ruajtje të dhënash; dhe

.4 testimin dhe vënien në përdorim, kur është e nevojshme, të makinerisë apo pajisjeve të riparuara.

75 Oficeri përgjegjës i shërbimit inxhinierik siguron që çdo gradë e dhomës së motorëve që kryen detyra të mirëmbajtjes të jetë në dispozicion për të ndihmuar në funksionimin manual të makinerisë në rast mosfunksionimi të pajisjeve automatike.

76 Oficeri përgjegjës për shërbimin inxhinierik mban në konsideratë se ndryshimet në shpejtësi, që rezultojnë nga mosfunksionimi i makinerive ose ndonjë humbje e drejtimit mund të rrezikojnë sigurinë e anijes dhe jetës në det. Ura duhet të njoftohet menjëherë në rast zjarri dhe për çdo veprim të pashmangshëm në hapësirat e makinerive që mund të shkaktojnë reduktim të shpejtësisë së anijes, avari kërcënuese të drejtimit, ndërprerjen e sistemit të shtytjes së anijes ose ndonjë ndryshim në prodhimin e energjisë elektrike ose kërcënime të ngjashëm për sigurinë. Ky njoftim, kur është e mundur, kryhet para se të bëhen ndryshimet, me qëllim që t'i lërë urës kohën maksimale të disponueshme për të marrë çfarëdo veprimi të mundshëm për të shmangur një fatkeqësi të mundshme detare.

77 Oficeri përgjegjës për shërbimin inxhinierik njofton pa vonesë oficerin kryeinxhinier:

.1 kur ndodh dëmtimi i motorit ose një avari e cila mund të rrezikojë operimin e sigurt të anijes;

.2 kur ndodh ndonjë avari e cila, besohet, se mund të shkaktojë dëme ose prishje të makinerisë së shtytjes, makinerive ndihmëse ose sistemeve monitoruese dhe drejtuese; dhe

.3 në çdo rast emergjence ose kur ka ndonjë dyshim se çfarë vendimi ose masash duhet të merren.

78 Pavarësisht kriterit për të njoftuar oficerin kryeinxhinier në rrethanat e mësipërme, oficeri përgjegjës për shërbimin inxhinierik nuk ngurron të ndërmarrë veprime të menjëhershme për sigurinë e anijes, makinerive dhe ekuipazhit të tij, kur rrethanat e kërkojnë këtë.

79 Oficeri përgjegjës për shërbimin inxhinierik i jep personelit të shërbimit të gjitha udhëzimet dhe informacionet e duhura, të cilat do të sigurojnë mbajtjen e një shërbimi të sigurt inxhinierik. Mirëmbajtja rutinë e makinerive, e kryer si detyrë e rastësishme si pjesë e kryerjes së një shërbimi të sigurt, do të paraqitet si pjesë përbërëse e rutinës së shërbimit. Mirëmbajtja e detajuar e riparimeve që përfshin riparimin e pajisjeve elektronike, mekanike, hidraulike, pneumatike ose të pajisjeve elektronike praktike në të gjithë anijen kryhet me dijeninë e oficerit përgjegjës për shërbimin inxhinierik dhe oficerit kryeinxhinier. Këto riparime duhet të regjistrohen.

Shërbimi inxhinierik në kushte të ndryshme dhe në zona të ndryshme

Shikueshmëri e kufizuar

80 Oficeri përgjegjës për shërbimin inxhinierik siguron që presioni i ajrit ose i avullit të përhershëm të jetë i disponueshëm për sinjale zanore dhe në çdo kohë të zbatohen menjëherë urdhrat e

urës që lidhen me ndryshimet e shpejtësinë ose të drejtimin të operimit dhe, përveç kësaj, makineritë ndihmëse të përdorura për manovrim të jenë në dispozicion.

Ujërat bregdetare dhe të mbipopulluara

81 Oficeri përgjegjës i shërbimit inxhinierik siguron që të gjitha makineritë e përfshira në manovrimin e anijes të mund të vendosen menjëherë në operim manual kur njoftohet se anija është në ujëra të mbingarkuara. Oficeri përgjegjës i shërbimit inxhinierik gjithashtu siguron të ketë në dispozicion një rezervë të duhur energjie për drejtimin dhe kriteret e tjera të manovrimit. Drejtimi emergjent dhe pajisjet e tjera ndihmëse duhet të jenë të gatshme për operim të menjëhershëm.

Anije në ankorim

82 Në një ankorim të pambrojtur, oficeri krye inxhinier konsultohet me kapitenin për të mbajtur ose jo të njëjtin shërbim inxhinierik si kur anija është në lundrim.

83 Kur një anije është në ankorim në një radë të hapur ose në kushte të tjera praktikisht "në det", oficeri inxhinier përgjegjës për shërbimin inxhinierik siguron që:

.1 të mbahet një shërbim inxhinierik efikas;

.2 të bëhet inspektim periodik i të gjitha makinerive që janë në operim ose në gatishmëri;

.3 të mbahen në gjendje gatishmërie makineritë kryesore dhe ato ndihmëse në përputhje me urdhrat nga ura;

.**4** të ndërmerren masa për të mbrojtur mjedisin nga ndotja e shkaktuar nga anija, dhe që të zbatohen rregulloret e zbatueshme të parandalimit të ndotjes; dhe

.5 të gjitha sistemet e kontrollit të dëmtimit dhe sistemet e zjarrfikjes të jenë në gatishmëri.

Pjesa 4-3 – Parimet që duhen respektuar gjatë një shërbimi radiondërlidhje

Dispozitat e përgjithshme

84 Administrata drejton vëmendjen e shoqërive, kapitenëve dhe personelit që kryen një shërbim radiondërlidhje që të zbatojnë dispozitat e mëposhtme për të siguruar që të kryhet një shërbim i duhur për radiotransmetimin gjatë kohës që një anije është në det. Në përputhje me këtë Kod, do të merren parasysh Rregulloret e Radiondërlidhjes.

Organizimi i shërbimit

85 Gjatë marrjes së masave për shërbimin e radiondërlidhjes, kapiteni i çdo anijeje detare:

.1 siguron që shërbimi i radiondërlidhjes të kryhet në përputhje me dispozitat përkatëse të Radio Rregulloreve dhe Konventës SOLAS;

.2 siguron që detyrat primare për shërbimin e radiondërlidhjes nuk ndikohen negativisht nga ndjekja e trafikut të radios që nuk ka të bëjë me lëvizjen e sigurt të anijes dhe sigurinë e lundrimit; dhe

.3 ka parasysh radio pajisjet që ndodhen në bord dhe gjendjen e tyre operacionale.

Kryerja e shërbimi të radiondërlidhjes

86 operatori i radiondërlidhjes që kryen detyrat e shërbimit të radiondërlidhjes:

.1 siguron që shërbimi të mbahen në frekuencat e përcaktuara nga Radio Rregulloret dhe

Konventa SOLAS; dhe

.2 gjatë kohës që është në detyrë, kontrollon rregullisht funksionimin e radio pajisjeve dhe burimet e tyre të energjisë dhe i raporton kapitenit për çdo mangësi ë vërejtur të këtyre pajisjeve.

87 Respektohen kriteret e Radio Rregulloreve dhe Konventa SOLAS për mbajtjen e një radiotelegrafi ose regjistri radioje, sipas rastit.

88 Mirëmbajtja e regjistrimeve të radios, në përputhje me kërkesat e Radio Rregulloreve dhe Konventës SOLAS, është përgjegjësi e operatorit të radiondërlidhjes të caktuar si përgjegjësi kryesor për radio komunikimet gjatë incidenteve të fatkeqësive. Regjistrohen pikat e përcaktuara më poshtë, së bashku me kohën kur ato ndodhin:

.1 një përmbledhje të telekomunikimeve të fatkeqësive, urgjencës dhe sigurisë;

.2 incidente të rëndësishme në lidhje me shërbimin e radiondërlidhjes;

.3 aty ku është e përshtatshme, vendndodhja e anijes së paku një herë në ditë; dhe

.4 një përmbledhje të gjendjes së radio pajisjeve, duke përfshirë burimet e tyre të energjisë.

89 Regjistrimet e radios duhet të mbahen në pozicionin e operimit të komunikimeve të fatkeqësive dhe duhet të vihen në dispozicion:

.1 për kontroll nga ana e kapitenit; dhe

.2 për inspektim nga çdo zyrtar i autorizuar i administratës dhe nga çdo zyrtar i autorizuar sipas rregullit që ushtron kontroll sipas nenit X të Konventës.

Pjesa 5 – Shërbimi në port

Parimet që zbatohen për të gjitha shërbimet

Të përgjithshme

90 Në çdo anije në spirancë ose të ankoruar në mënyrë të sigurt nën rrethana normale në port, kapiteni merr masa që të mbahet një shërbim i duhur dhe efektiv për qëllime të sigurisë. Kritere të veçanta mund të jenë të nevojshme për llojet e veçanta të sistemeve shtytëse të anijeve ose pajisjeve ndihmëse dhe për anijet që transportojnë materiale të rrezikshme, të dëmshme, toksike ose shumë të ndezshme ose lloje të tjera të veçanta të ngarkesave.

Masat e marra për shërbimin

91 Masat e marra për mbajtjen e një shërbimi në kuvertë kur anija është në port janë në çdo kohë të përshtatshme për:

.1 të garantuar sigurinë e jetës, të anijes, të portit dhe të mjedisit, dhe funksionimin e sigurt të të gjitha makinerive që lidhen me operimin e ngarkesave;

.2 të respektuar rregullat ndërkombëtare, kombëtare dhe lokale; dhe

.3 të ruajtur rendin dhe rutinën normale të anijes.

92 Kapiteni vendos për përbërjen dhe kohëzgjatjen e shërbimit në kuvertë në varësi të kushteve të ankorimit, llojit të anijes dhe karakterit të detyrave.

93 Nëse kapiteni e konsideron të nevojshme, një oficer i kualifikuar është përgjegjës për shërbimin në kuvertë.

94 Pajisjet e nevojshme përshtaten në mënyrë të tillë që të sigurojnë shërbim efikase vrojtimi.

95 Oficeri kryeinxhinier, në konsultim me kapitenin, siguron që masat e marra për shërbimin inxhinierik të jenë të përshtatshme për të mbajtur një shërbim të sigurt inxhinierike gjatë kohës kur anija është në port. Kur vendoset për përbërjen e shërbimit inxhinierik, i cili mund të përfshijë grada të përshtatshme të dhomës së motorit, pikat e mëposhtme janë mes atyre që duhet të merren parasysh:

.1 në të gjitha anijet me fuqi shtytëse prej 3,000 kW dhe më shumë do të ketë gjithmonë një oficer përgjegjës për shërbimin inxhinierik;

.2 në anijet me fuqi shtytëse më pak se 3,000 kW mund të mos ketë, në lirinë e veprimit të kapitenit dhe në konsultim me oficerin kryeinxhinier, asnjë oficer përgjegjës për shërbimin inxhinierik; dhe

.3 oficerëve, ndërsa janë përgjegjës për një shërbim inxhinierik, nuk u caktohet ose nuk ndërmarrin ndonjë detyrë apo punë që do të ndërhynte me detyrën e tyre të mbikëqyrjes në lidhje me sistemin e makinerive të anijes

Marrja përsipër e shërbimit

96 Oficerët përgjegjës për shërbimin në kuvertë ose atë inxhinierik nuk e dorëzojnë shërbimin tek oficeri i tyre i ndërrimit nëse kanë ndonjë arsye për të besuar se ky i fundit nuk është i aftë të kryejë detyrat e shërbimit në mënyrë efektive, në këtë rast duhet të njoftohet kapiteni ose krye inxhinieri në përputhje me rrethanat. Oficerët e ndërrimit të shërbimit të kuvertës ose të shërbimit inxhinierik sigurojë që të gjithë anëtarët e shërbimit të tyre të jenë në mënyrë të qartë plotësisht të aftë për të kryer detyrat e tyre në mënyrë efektive.

97 Në qoftë se, në momentin e dorëzimit të shërbimit të kuvertës ose shërbimit inxhinierik, po kryhet një operacion i rëndësishëm, ai do të përfundohet nga oficeri që do të ndërrohet, përveç kur urdhërohet ndryshe nga kapiteni apo oficeri kryeinxhinierë.

Pjesa 5-1 – Marrja përsipër e shërbimit të kuvertës

98 Para marrjes përsipër të shërbimit në kuvertë, oficeri i ndërrimit informohet nga oficeri përgjegjës për shërbimin në kuvertës si më poshtë vijon:

.1 thellësia e ujit në vendin e ankorimit, ujëzhvendosja e anijes, niveli dhe koha e baticave dhe zbaticave; sigurimi i ankorimeve, organizimi i ankorimit dhe shtrirja e zinxhirit të spirancës, dhe karakteristikat e tjera të ankorimit të rëndësishme për sigurinë e anijes; gjendjen e motorëve kryesorë dhe disponueshmërinë e tyre për përdorim emergjent;

.2 të gjitha punët që duhet të kryhen në bordin e anijes; natyrën, sasinë dhe tendencën e ngarkesës së ngarkuar ose të mbetur, dhe çdo mbetje në bord pas shkarkimit të anijes;

.3 niveli i ujit në hambar dhe në çisternat e ngarkesë stabilizuesit;

.4 sinjalet ose dritat që duken ose tingëllojnë;

.5 numrin e anëtarëve të ekuipazhit që kërkohet të jenë në bord dhe praninë e ndonjë personi tjetër në bord;

.6 gjendjen e pajisjeve kundër zjarrit;

.7 çdo rregullore e veçantë e portit;

.8 urdhrat në fuqi dhe të posaçëm të kapitenit;

.9 linjat e komunikimit në dispozicion midis personelit të anijes dhe të bregut, duke përfshirë autoritetet portuale, në rastet kur paraqitet një emergjence ose kur kërkohet ndihmë;

.10 çdo rrethanë tjetër me rëndësi për sigurinë e anijes, ekuipazhit të saj, ngarkesës ose mbrojtjes së mjedisit nga ndotja; dhe

.11 procedurat për njoftimin e autoritetit përkatës për çdo ndotje mjedisore që vjen nga aktivitetet e anijes.

99 Oficerët e ndërrimit, përpara se të marrin përgjegjësinë për shërbimin në kuvertë, verifikojnë nëse:

.1 sigurimi i spirancave dhe zinxhiri i ankorimit është i përshtatshëm;

.2 sinjalet ose dritat e duhura janë të dukshme dhe dëgjohen siç duhet;

.3 masa të sigurisë dhe rregulloret e mbrojtjes nga zjarri janë respektuar;

.4 ata janë të vetëdijshëm për natyrën e ndonjë ngarkese të dëmshme ose të rrezikshme që po ngarkohet apo shkarkohet dhe për veprimet e duhura që duhet të ndërmerren në rast të ndonjë derdhje të tyre ose në rast zjarri; dhe

.5 asnjë kusht ose rrethanë e jashtme nuk e vë në rrezik anijen dhe nuk rrezikon të tjerët.

Pjesa 5-2 – Marrja përsipër e shërbimit inxhinierik

100 Përpara se të marrë përsipër shërbimin inxhinierik, oficeri i ndërrimit informohet nga oficeri përgjegjës për shërbimin inxhinierike për:

.1 urdhrat në fuqi të ditës, çdo urdhër të veçantë që lidhet me operacionet e anijes, funksionet e mirëmbajtjes, riparimet në makineritë e anijes ose pajisjet e kontrollit;

.2 natyrën e të gjitha punëve që po kryhen në makineri dhe sistemet në bordin e anijes, personelin e përfshirë dhe rreziqet e mundshme;

.3 nivelin dhe gjendjen, aty ku është e zbatueshme, të ujit ose të mbetjeve në hambar, çisternat e ngarkesë stabilizuesit, çisternat e mbetjeve, çisternat e ujërave të zeza, çisternat rezervë dhe kriteret e veçanta për përdorimin ose asgjësimin e përmbajtjes së tyre;

.4 çdo kërkesë të veçantë që ka të bëjë me largimin e sistemit sanitar;

.5 statusin dhe gjendjen e gatishmërisë së pajisjeve zjarrfikëse të lëvizshme dhe instalimeve fikse zjarrfikëse dhe sistemeve të diktimit të zjarrit;

.6 personeli i autorizuar për riparimet në bordin i angazhuar në aktivitetet inxhinierike, vendet e tyre të punës dhe funksionet e riparimit dhe personat e tjerë të autorizuar në bord dhe ekuipazhi i kërkuar;

.7 çdo rregullore të portit që kanë të bëjnë me shkarkimet e anijeve, kriteret e zjarr fikjes dhe gatishmërinë e anijeve, veçanërisht gjatë kushteve të mundshme të këqija të motit;

.8 linjat e komunikimit në dispozicion midis personelit të anijes dhe bregut, duke përfshirë autoritetet e porteve, në rast të daljes së një emergjence ose në rast kur kërkohet ndihmë;

.9 çdo rrethanë tjetër me rëndësi për sigurinë e anijes, ekuipazhit të saj, ngarkesës ose mbrojtjes së mjedisit nga ndotja; dhe

.10 procedurat për njoftimin e autoritetit përkatës për ndotjen e mjedisit që vjen nga aktivitetet inxhinierike.

101 Oficerët e ndërrimit, para se të marrin përsipër përgjegjësinë për shërbimin inxhinierik, binden se janë plotësisht të informuar nga oficeri që po ndërrohet, siç është përshkruar më sipër; dhe:

.1 të njohin burimet ekzistuese dhe potenciale të energjisë, ngrohjes dhe ndriçimit dhe shpërndarjen e tyre;

.2 të njohin disponueshmërinë dhe gjendjen e karburantit të anijes, lubrifikantëve dhe të gjitha furnizimet me ujë; dhe

.3 të jenë të gatshëm të përgatisin anijen dhe makineritë e saj, për aq sa është e mundur, për kushtet e gatishmërisë ose të emergjencës siç kërkohet

Pjesa 5-3 – Kryerja e shërbimit në kuvertë

102 Oficeri përgjegjës i shërbimit në kuvertës:

.1 bën xhiro përqark në intervale të përshtatshme për të inspektuar anijen;

.2 i kushton vëmendje të veçantë:

.2.1 gjendjes dhe sigurimit të shkallëve të lëvizshme, zinxhirit të ankorimit dhe spirancave, sidomos në kthim të baticës dhe në vende ankorimi me ngritje dhe ulje të mëdha niveli, nëse është e nevojshme, marrjes së masave për të siguruar që ato të jenë në gjendje normale punë;

.2.2 ujëzhvendosjes, hapësirës nën - karenë dhe gjendjes së përgjithshme të anijes, për të shmangur animin ose diferentin gjatë manovrimit të ngarkesës ose gjatë stabilizimit të ngarkesës;

.2.3 gjendjes së motit dhe detit;

.2.4 respektimit të të gjitha rregulloreve në lidhje me sigurinë dhe mbrojtjen nga zjarri;

.2.5 nivelit të ujit në hambar dhe çisterna;

.2.6 të gjithë personave në bord dhe vendndodhjes e tyre, veçanërisht ato në hapësira të largëta ose të mbyllura; dhe

.2.7 shikimit ose dëgjimit, sipas rastit, të dritave dhe sinjaleve;

.3 në mot të keq, ose kur merret një paralajmërim për stuhi, merr masat e nevojshme për të mbrojtur anijen, personat në bord dhe ngarkesën;

.4 merr të gjitha masat paraprake për të parandaluar ndotjen e mjedisit nga anija;

.5 në raste urgjente që kërcënojnë sigurinë e anijes, i bie alarmit, informon kapitenin, merr të gjitha masat e mundshme për të parandaluar dëmtimin e anijes, ngarkesës së saj dhe personave në bord dhe, nëse është e nevojshme, kërkon ndihmë nga autoritetet bregdetare ose anijet fqinje;

.6 është i vetëdijshëm për gjendjen e stabilitetit të anijes në mënyrë që, në rast zjarri, autoriteti i zjarrfikësve të bregut mund të këshillohet për sasinë e përafërt të ujit që mund të hidhet në bordin pa rrezikuar anijen;

.7 ofroj ndihmë për anijet ose personat në vështirësi;

.8 merr masat e nevojshme për parandalimin e aksidenteve ose dëmtimeve kur duhet të kthehen helikat; dhe

.9 fut, në librin e duhur të regjistrit, të gjitha ngjarjet e rëndësishme që ndikojnë në anije

Pjesa 5-4 – Kryerja e një shërbimi inxhinierik

103 Oficerët përgjegjës për shërbimin inxhinierik i kushtojnë vëmendje të veçantë:

.1 respektimit të të gjitha urdhrave, procedurave të veçanta të operimit dhe rregulloreve në lidhje me kushtet e rrezikshme dhe parandalimin e tyre në të gjitha fushat për të cilat ata janë përgjegjës;

.2 sistemeve të instrumenteve dhe kontrollit, monitorimit të të gjitha furnizimeve me energji, komponentëve dhe sistemeve në funksionim;

.3 teknikave, metodave dhe procedurave të nevojshme për të parandaluar shkeljen e rregulloreve të ndotjes së autoriteteve lokale; dhe

.4 gjendjen e hambarëve.

104 Oficeri përgjegjës për shërbimin inxhinierik:

.1 në rast emergjence, vë alarmin kur e kërkon situata, sipas mendimit të tyre, dhe merr të gjitha masat e mundshme për të parandaluar dëmtimin e anijes, personave në bord dhe ngarkesave;

.2 është i vetëdijshëm për nevojat e oficerit të kuvertës në lidhje me pajisjet e kërkuara për ngarkimin ose shkarkimin e ngarkesës dhe kriteret plotësuese të ngarkesë stabilizuesit dhe sistemeve të tjera të kontrollit të stabilitetit të anijes;

.3 bën xhiro të shpeshta inspektimi përqark për të përcaktuar mosfunksionim ose avaritë e mundshme të pajisjeve dhe merr masa të menjëhershme korrigjuese për të garantuar sigurinë e anijes, të operacioneve të ngarkesave, të portit dhe të mjedisit;

.4 siguron që të merren masat e nevojshme, brenda zonës së tyre të përgjegjësisë, për të parandaluar aksidentet ose dëmtimin e sistemeve të ndryshme elektrike, elektronike, hidraulike, pneumatike dhe mekanike të anijes; dhe

.5 siguron që të gjitha ngjarjet e rëndësishme që ndikojnë në operimin, rregullimin ose riparimin e makinerive të anijes të regjistrohen në mënyrë të kënaqshme.

Pjesa 5-5 – Shërbimi në port në anijet që transportojnë ngarkesa të rrezikshme

Të përgjithshme

105 Kapiteni i çdo anije që transporton ngarkesë që është e rrezikshme, qoftë eksplozive, e ndezshme; toksike, kërcënuese për shëndetin ose që ndot mjedisin, siguron që të merren masat e për një shërbim të sigurt. Në anijet që transportojnë ngarkesa të lëngshme të rrezikshme, kjo do të arrihet me anë të disponueshmërisë në gatishmëri në bord të një oficerit ose oficerëve të kualifikuar sipas rregullave, dhe gradave detare kur është e përshtatshme, edhe kur anija është në spirancë apo e ankoruar në mënyrë të sigurt në port.

106 Në anijet që transportojnë mallra të rrezikshme, përveç atyre të lëngshme, kapiteni duhet të marrë parasysh natyrën, sasinë, paketimin dhe depozitimin e ngarkesës së rrezikshme dhe të çdo kushti të veçantë në bord, në det dhe në breg.

Pjesa 5-6 – Shërbimi për ngarkesën

107 Oficerët përgjegjës për planifikimin dhe kryerjen e operacioneve të ngarkesave sigurojnë që operacionet e tilla të kryhen në mënyrë të sigurt nëpërmjet kontrollit të rreziqeve specifike, duke përfshirë edhe ato kur përfshihet personeli që nuk është i anijes.

Pjesa B

Udhëzim i rekomanduar në lidhje me dispozitat e Konventës STCW dhe shtojcës së saj

Hyrje

1 Kjo pjesë e Kodit STCW përmban udhëzime të rekomanduara që synojnë të ndihmojnë Palët e Konventën STCW dhe ato të përfshira në zbatimin, aplikimin dhe imponimin e masave të saj për t'i dhënë Konventës efekt të plotë dhe tërësor në mënyrë uniforme.

2 Masat e sugjeruara nuk janë të detyrueshme, dhe shembujt e dhënë kanë për qëllim vetëm të ilustrojnë se si mund të zbatohen kritere të caktuara të Konventës. Sidoqoftë, rekomandimet në përgjithësi përfaqësojnë një qasje për çështjet në fjalë, të cilat janë harmonizuar përmes diskutimeve

brenda IMO-së, ku përfshihen, ku është e nevojshme, konsultimet me Organizatën Ndërkombëtare të Punës, Unionin Ndërkombëtar të Telekomunikacionit dhe Organizatën Botërore të Shëndetësisë.

3 Përmbushja e rekomandimeve të përfshira në këtë pjesë do të ndihmojë Organizatën në arritjen e qëllimit të saj për të mbajtur standardet më të larta praktike të kompetencës në lidhje me ekuipazhet e të gjitha kombësive dhe anijeve të të gjitha flamujve.

4 Në këtë pjesë jepen udhëzime lidhur me nene të caktuara të Konventës, përveç udhëzimeve për disa rregullore në shtojcën e saj. Si rrjedhojë, numërtimi i seksioneve të kësaj pjese përputhet me atë të neneve dhe rregulloreve të Konventës. Si në pjesën A, teksti i secilit seksion mund të ndahet në pjesë dhe paragrafë të numëruar, por numërimi i tillë është unik vetëm për atë tekst

Udhëzim në lidhje me dispozitat e neneve

Seksioni B-I

Udhëzim në lidhje me detyrimet e përgjithshme sipas Konventës

(Nuk ka dispozita)

Seksioni B-II

Udhëzim në lidhje me përkufizimet dhe sqarimet

1 Përkufizimet që ndodhen në nenin II të Konventës, si dhe përkufizimet dhe sqarimet në rregulloren I/1 të aneksit të saj, zbatohen në mënyrë të barabartë me termat e përdorur në pjesët A dhe B të këtij Kodi. Përkufizimet plotësuese që zbatohen vetëm për dispozitat e këtij Kodi janë të përfshira në seksionin A-I/1.

2 Përkufizimi *Çertifikate* që paraqitet në nenin II (c) parasheh tri mundësi:

.1 Administrata mund të lëshojë Çertifikatën;

.2 Administrata mund të ketë lejuar lëshimin e Çertifikatës autoritetin e saj; ose

.3 Administrata mund të njohë një Çertifikatë të lëshuar nga një Palë tjetër, siç parashikohet në rregulloren I/10.

Seksioni B-III

Udhëzim në lidhje me zbatimin e Konventës

1 Ndërsa përkufizimi *anije peshkimi* që përfshihet në nenin II, paragrafi (h) përjashton anijet e përdorura për kapjen e peshqve, balenave, fokave, elefantëve të detit ose krijesave të tjera të detit nga zbatimi i Konventës, anijet që nuk angazhohen në veprimtarinë e peshkimit nuk mund të gëzojnë këtë përjashtim.

2 Konventa përjashton të gjitha anijet prej druri të ndërtimeve primitive, duke përfshirë edhe xhankat (lloj barke kineze).

Seksioni B-IV

Udhëzim në lidhje me komunikimin e informacionit

1 Në paragrafin (1) (b) të nenit IV, fjalët "ku është e përshtatshme" kanë për qëllim të përfshijnë:

.1 njohjen e një Çertifikate të lëshuar nga një Palë tjetër; ose

.2 lëshimin e Çertifikatës së vetë administratës, aty ku është e zbatueshme, mbi bazë të njohjes së një Çertifikate të lëshuar nga një Palë tjetër.

Seksioni B-V

Udhëzim në lidhje me traktatet dhe interpretimin

Fjala "masa të marra" në paragrafin (1) të nenit V synon të përfshijë dispozitat e vendosura më parë ndërmjet Shteteve për njohjen reciproke të Çertifikatave.

Seksioni B-VI

Udhëzim në lidhje me Çertifikatat

Shikoni udhëzimet e dhëna në seksionet B-I /2 dhe B-II.

Duhet të publikohet një paraqitje e politikës dhe një përmbledhje e procedurave për informimin e shoqërive që operojnë anije nën flamurin e Administratës.

Seksioni B-Vll

Udhëzim në lidhje me dispozitat kalimtare

Çertifikatat e lëshuara për shërbim në një cilësi që aktualisht njihet nga një Palë si një kualifikim i përshtatshëm për shërbim në një cilësi tjetër, p.sh. Çertifikatat e zëvendës kapitenit të njohura për shërbimin si kapiten, duhet të vazhdojnë të pranohen si të vlefshme për këtë shërbim sipas nenit VII. Ky pranim vlen edhe për Çertifikatat e lëshuara sipas dispozitave të paragrafit (2) të nenit VII.

Seksioni B-VIII

Udhëzime në lidhje me urdhëresat

Duhet të publikohet një paraqitje e politikës dhe një përmbledhje e procedurave për informimin e shoqërive që operojnë anije nën flamurin e Administratës. Duhet t'u jepet udhëzim atyre zyrtarëve të autorizuar nga Administrata për lëshimin e urdhëresave. Informacioni mbi veprimet e ndërmarra duhet të përmblidhet në raportin fillestar që i komunikohet Sekretarit të Përgjithshëm në përputhje me kërkesat e seksionit A-I /7.

Seksioni B-IX

Udhëzime në lidhje me ekuivalentët

Çertifikatat detare mund të vazhdojnë të pranohen dhe Çertifikatat e shërbimit mund të vazhdojnë t'u lëshohen oficerëve detarë si ekuivalentë sipas nenit IX, me kusht që të plotësohen kriteret e Konventës.

Seksioni B-X

Udhëzime në lidhje me kontrollin

(Nuk ka dispozita – shihni seksionin B-1/4.)

Seksioni B-XI

Udhëzime në lidhje me nxitjen e bashkëpunimit teknik

1 Qeveritë duhet të sigurojnë ose të marrin masa për të ofruar, në bashkëpunim me IMO, ndihmë për shtetet që kanë vështirësi në përmbushjen e kritereve të Konventës dhe që kërkojnë ndihmë të tillë.

2 Është theksuar rëndësia e kualifikimit të duhur për kapitenët dhe personelin tjetër që shërben në bordin e anijeve naftëmbajtëse, anijeve që transportojnë lëndë kimike dhe gazit të lëngët dhe anijet e pasagjerëve ro-ro, dhe njihet që në disa raste mund të ketë mundësi të kufizuara për marrjen e përvojës së kërkuar dhe sigurimin programe të specializuara të kualifikimit, veçanërisht në vendet në zhvillim.

Baza e të dhënave të testimeve

3 Palët me akademi kualifikimi detar ose qendra testuese që shërbejnë për disa vende dhe që dëshirojnë të krijojnë një bazë të dhënash për pyetjet e provimit dhe përgjigjet e pyetjeve inkurajohen ta bëjnë këtë, në bazë të bashkëpunimit dypalësh me një vend apo vende që tashmë e kanë një bazë të të tillë dhënash.

Disponueshmëria e simulatorëve të kualifikimit detar

4 Sekretariati i IMO mban një listë të simulatorëve të kualifikimit detar, si një burim informacioni për Palët dhe të tjerët për disponueshmërinë e simulatorëve të ndryshëm për kualifikimin e detarëve, veçanërisht në rastet kur këto lehtësira kualifikimi mund të mos jenë të disponueshme në nivel kombëtar.

5 Palët nxiten* që të japin informacion mbi simulatorët e tyre kombëtarë të kualifikimit detar në Sekretariatin e IMO dhe të përditësojnë informacionin sa herë që bëhet ndonjë ndryshim ose shtim i lehtësirave të tyre të kualifikimeve detare.

Informacion mbi bashkëpunimin teknik

6 Informacioni mbi shërbimet e këshillimit teknik, aksesi në institucionet ndërkombëtare të kualifikimit të anëtarësuara në IMO dhe informacioni mbi bursat dhe bashkëpunime të tjera teknike që mund të sigurohen nga ose nëpërmjet IMO mund të merret duke kontaktuar Sekretarin e Përgjithshëm në 4 Albert Embankment, Londër SE1 7SR, Mbretëria e Bashkuar.

(Asnjë udhëzim nuk jepet në lidhje me nenet nga XII deri në XVII.)

Udhëzime në lidhje me dispozitat e shtojcës së Konventës STCW

Kapitulli I

Udhëzime në lidhje me dispozitat e përgjithshme

Seksioni B-I/1

* Shih MSC.1/Qarkore.1209 mbi simulatorët e disponueshëm për kualifikimin detar.

Udhëzime në lidhje me përkufizimet dhe sqarimet

1 Përkufizimet në nenin II të Konventës, si dhe përkufizimet dhe interpretimet e rregullores I/1 të shtojcës së saj, zbatohen në mënyrë të barabartë me termat e përdorur në pjesët A dhe B të këtij Kodi. Përkufizimet plotësuese që zbatohen vetëm për dispozitat e këtij Kodi janë të përfshira në seksionin A-I /1.

2 Oficerët në cilësitë e përcaktuara sipas dispozitave të kapitullit VII mund të përcaktohen si "oficer polivalent", "oficer që shërben në dy cilësi" ose caktime të tjera të miratuara nga Administrata, në përputhje me terminologjinë e përdorur në kriteret e zbatueshme për pajisjen e sigurt me ekuipazh.

3 Gradat detare të kualifikuara për të shërbyer në cilësitë e përcaktuara sipas dispozitave të kapitullit VII mund të caktohen si "grada polivalente" ose caktime të tjera të miratuara nga Administrata, në përputhje me terminologjinë e përdorur në kriteret e zbatueshme për pajisjen e sigurt me ekuipazh.

Seksioni B-I/2

Udhëzime në lidhje me Çertifikatat dhe miratimet

1 Kur një miratim integrohet në formatin e një Çertifikate siç parashikohet në seksionin A-I /2, paragrafi 1, informacioni përkatës duhet të futet në çertifikatë në mënyrën e shpjeguar më poshtë, përveç kapërcimit të hapësirës me numër .2. Në rast të kundërt, gjatë përgatitjes së miratimeve që vërtetojnë lëshimin e një Çertifikate, hapësirat e numëruara me .1 deri në .17 në formën që vijon në tekstin e mëposhtëm duhet të plotësohen si më poshtë:

.1 Vendoset emri i Shtetit që lëshon dokumentin.

. 2 Vendoset numri i caktuar për Çertifikatën nga Administrata.

. 3 Vendoset emri i plotë të detarit të cilit i lëshohet Çertifikata. Emri duhet të jetë i njëjtë me atë në pasaportën e detarit, kartën e identitetit të detarit dhe dokumentet e tjera zyrtare të lëshuara nga Administrata.

. 4 Numri i numrave të rregullores ose rregulloreve të Konventës STCW mbi të cilat mbështetet kualifikimi i detarit duhet të vendoset këtu, për shembull:

.4.1 "Rregullorja II/1", nëse detari konsiderohet i kualifikuar për të shërbyer në cilësinë e oficerit përgjegjës për një shërbim lundrimi;

.4.2 "Rregullorja III / 1", nëse detari konsiderohet i kualifikuar për të shërbyer si oficer inxhinier përgjegjës për një shërbim në dhomën e motorëve me drejtim manual ose si oficer inxhinier i caktuar në detyrë në një dhomë motori periodikisht me drejtim automatik;

.4.3 "Rregullorja IV/2", nëse detari konsiderohet i kualifikuar për të shërbyer në cilësinë e operatorit të radiondërlidhjes;

.4.4 "Rregullorja VII/1", nëse Çertifikata është një Çertifikatë funksionale dhe detari konsiderohet i kualifikuar për të kryer funksionet e përcaktuara në pjesën A të Kodit, për shembull, funksionin e inxhinierisë detare në niveli menaxhimi; dhe

.4.5 "Rregulloret III/1 dhe V/1", nëse konsiderohet i kualifikuar për të vepruar si oficer inxhinier përgjegjës për një shërbim në një dhomë motori me drejtim manual ose si oficer inxhinier i caktuar në detyrë në një dhomë motori periodikisht me drejtim automatik në anije naftëmbajtëse. (Shih kufizimet në paragrafët .8 dhe .10 më poshtë.)

.5 Vendoset data e mbarimit të afatit të miratimit. Kjo datë nuk duhet të jetë më vonë se data e mbarimit të afatit, nëse ka, të Çertifikatës për të cilën është lëshuar miratimi, dhe jo më vonë se pesë vjet pas datës së lëshimit të miratimit.

.6 Në këtë kolonë duhet të vendoset secili nga funksionet e përcaktuara në pjesën A të Kodit të cilin detari është i kualifikuar për të kryer. Funksionet dhe nivelet e tyre përkatëse të përgjegjësisë janë të përcaktuara në tabelat e kompetencës të përcaktuara në kapitujt II, III dhe IV të pjesës A të Kodit, dhe janë gjithashtu të renditura për lehtësi reference në hyrjen e pjesës A. Kur referenca është bërë nën .4 më lart të rregulloreve në kapitullin II, III ose IV, nuk është e nevojshme të renditen funksionet specifike.

.7 Në këtë kolonë duhet të vendosen nivelet e përgjegjësisë në të cilën detari është i kualifikuar për të kryer secilën nga funksionet e vendosura në kolonën .6. Këto nivele janë të specifikuara në tabelat e kompetencës të përcaktuara në kapitujt II, III dhe IV të pjesës A të Kodit, dhe gjithashtu janë të renditura, për lehtësi reference, në hyrjen e pjesën A.

.8 Një kufizim i përgjithshëm, siç është kriteri për të mbajtur lente gjatë kryerjes së detyrave, duhet të vendoset në mënyrë të dukshme në krye të kësaj kolone të kufizimeve. Kufizimet që zbatohen për funksionet e renditura në kolonën .6 duhet të vendosen në rreshtin e duhur kundrejt funksionit në fjalë, për shembull:

.8.1 "Nuk është e vlefshme për shërbimin në anijet naftëmbajtëse" - nëse nuk kualifikohet sipas kapitullit V;

.8.2 "Nuk është e vlefshme për shërbimin në anijet çisternë, përveç anijeve naftëmbajtëse" - nëse është i kualifikuar sipas kapitullit V për shërbim vetëm në anijet naftëmbajtëse;

.8.3 "Nuk është e vlefshme për shërbimin në anijet ku kaldaja me avull është pjesë e makinerisë së anijes" - nëse njohuritë përkatëse janë kapërcyer në përputhje me dispozitat e Kodit STCW; dhe

.8.4 "E Vlefshme vetëm për udhëtimet afër brigjeve" - nëse njohuritë përkatëse janë kapërcyer në përputhje me dispozitat e Kodit STCW.

Shënim: Kufizimet e tonazhit dhe fuqisë nuk ka nevojë të paraqiten këtu nëse ato janë treguar ndërkohë në titullin e Çertifikatës dhe në cilësinë e vendosur në kolonën .9.

.9 Kapaciteti ose kapacitetet e vendosura në këtë kolonë duhet të jenë ato të specifikuara në titullin e rregullores ose rregulloreve përkatëse STCW në rastin e Çertifikatave të lëshuara sipas kapitullit II ose III, ose duhet të jenë siç përcaktohet në kriteret e zbatueshme të Administratës për pajisjen e sigurt me personel të anijes, siç mund të jetë e përshtatshme.

.10 Një kufizim i përgjithshëm, siç është kriteri për të mbajtur lente gjatë kryerjes së detyrave, duhet të vendoset në mënyrë të dukshme në krye të kësaj kolone të kufizimeve. Kufizimet e vendosura në kolonën .10 duhet të jenë të njëjta me ato të paraqitura në kolonën .8 për funksionet e kryera në çdo kapacitet të vendosur.

.11 Numri i vendosur në këtë hapësirë duhet të jetë ai i Çertifikatës, në mënyrë që të dyja Çertifikata dhe miratimi të kenë të njëjtin numër unik reference dhe për vendndodhjen në regjistrin e Çertifikatave dhe /ose miratimeve, etj.

.12 Data e lëshimit origjinal të miratimit duhet të vendoset këtu; mund të jetë e njëjtë me, ose të ndryshojë, nga data e lëshimit të Çertifikatës, në përputhje me rrethanat.

.13 Emri i zyrtarit të autorizuar për të lëshuar miratimin duhet të tregohet këtu me shkronja të mëdha shtypi poshtë nënshkrimit të zyrtarit.

.14 Dita e lindjes e paraqitur duhet të jetë data e konfirmuar nga regjistrat e Administratës ose siç verifikohet ndryshe.

.15 Miratimi duhet të nënshkruhet nga detari në praninë e një zyrtari ose mund të inkorporohet nga formulari i aplikimit të detarit që është plotësuar dhe verifikuar sipas rregullave.

.16 Fotografia duhet të jetë në Standard pasaporte e kokës dhe shpatullave, bardhë e zi ose me ngjyrë, në disa kopje në mënyrë që një kopje të mund të mbahet ose të vendoset në regjistrin e Çertifikatave.

.17 Nëse blloqet për rivlerësim paraqiten si pjesë e formularit të miratimit (shih seksionin AI/2, paragrafi 1), Administrata mund të rivlerësojë miratimin duke plotësuar bllokun pasi detari të demonstrojë aftësi të vazhdueshme siç kërkohet nga rregullorja I/11.

(Vula zyrtare)

(SHTETI)

MIRATIM QË VËRTETON LËSHIMIN E ÇERTIFIKATËS SIPAS DISPOZITAVE TË KONVENTËS NDËRKOMBËTARE PËR STANDARDET E KUALIFIKIMIT, ATESTIMIT DHE SHËRBIMIT PËR DETARË, 1978, E NDRYSHUAR

Qeveria e ……1…… vërteton që Çertificata Nr. ……2……është lëshuar për ……..…3..……..…… i cili është konstatuar se është i kualifikuar në përputhje me dispozitat e rregullores ……4…… të Konventës së mësipërme, të ndryshuar, dhe është gjetur kompetent për të kryer funksionet e mëposhtme, në nivelin e përcaktuar, objekt i çdo kufizimi të paraqitur deri ……..…5……. ose deri në datën e mbarimit të afatit të çdo shtyrje të vlefshmërisë së këtij miratimi të paraqitur në anën e pasme të dokumentit:

.6 FUNKSIONI	.7 NIVELI	.8 KUFIZIMET E ZBATUESHME (NËSE KA)

Mbajtësi i ligjshëm i këtij miratimi mund të shërbejë në cilësinë ose cilësitë e mëposhtme të përcaktuara në kriteret e zbatueshme të Administratës për plotësimin e sigurt me personel:

.9 KAPACITETI	.10 KUFIZIMET E ZBATUESHME (NËSE KA)

Miratim Nr. ……..….11..... lëshuar më ……..…… .12….…….

(Vula zyrtare) ……

Nënshkrimi i zyrtarit të autorizuar sipas rregullave

……..…….. .13……

Emri i zyrtarit të autorizuar sipas rregullave

Kopja origjinale e këtij miratimi duhet të jetë e disponueshme në përputhje me rregullin I /2, paragrafi 11, të Konventës, gjatë kohës kur mbajtësi i saj është duke shërbyer në një anije.

Data e lindjes e mbajtësit të Çertificatës……. .14……..

Nënshkrimi i mbajtësit të Çertifikatës.....15.....

Fotografia e mbajtësit të Çertifikatës

.16

Vlefshmëria e këtij miratimi nëpërmjet kësaj shtyhet deri më ……..……..……   (*Vula zyrtare*) ……..   *Nënshkrimi i personit të autorizuar sipas rregullave*   Data e rivlerësimit …… .17 ……   *Emri i personit të autorizuar sipas rregullave*
Vlefshmëria e këtij miratimi nëpërmjet kësaj shtyhet deri më ……..……   (*Vula zyrtare*) ……..……..   *Nënshkrimi i personit të autorizuar sipas rregullave*   Data e rivlerësimit …… .17 ……   *Emri i personit të autorizuar sipas rregullave*

2 Një miratim që vërteton njohjen e një Çertifikate mund t'i bashkëngjitet dhe të jetë pjesë e Çertifikatës së miratuar, ose mund të lëshohet si një dokument i veçantë (shihni rregulloren I/2, paragrafi 8 STCW). Të gjitha shënimet e bëra në formular duhet të jenë me germa romake dhe shifra arabe (shih rregulloren I/2, paragrafi 10 STCW). Hapësirat e numëruara nga .1 deri në .17 në formën që vijon në tekstin e mëposhtëm synohet të plotësohen siç tregohet në paragrafin 1 më lart, përveç në lidhje me hapësirat e mëposhtme:

.2 kur vendoset numri i caktuar nga Pala që ka lëshuar Çertifikatën që do të njihet;

.3 kur emri i vendosur duhet të jetë i njëjtë me atë që paraqitet në Çertifikatën që do të njihet;

.4 kur duhet të vendoset emri i Palës që ka lëshuar Çertifikatën që do të njihet;

.9 kur kapaciteti ose kapacitetet e vendosura duhet të përzgjidhen, sipas rastit, nga ato të përcaktuara në kriteret e zbatueshme të administratës që po njeh Çertifikatën për plotësimin me personel të sigurt të anijes;

.11 kur numri i vendosur duhet të jetë unik për miratimin si për referencë ashtu edhe për vendndodhjen në regjistrin e miratimeve; dhe

.12 kur duhet të vendoset data e lëshimit origjinal të miratimit.

(Vula zyrtare)

(SHTETI)

MIRATIM QË VËRTETON LËSHIMIN E ÇERTIFIKATËS SIPAS DISPOZITAVE TË KONVENTËS NDËRKOMBËTARE PËR STANDARDET E KUALIFIKIMIT, ATESTIMIT DHE SHËRBIMIT PËR DETARË, 1978, E NDRYSHUAR

Qeveria e ……1…… vërteton që Çertifikata Nr. ……2…… e lëshuar për ……..…3..……..…… nga ose në emër të Qeverisë së ……. .4 ……., është njohur sipas rregullave në përputhje me dispozitat e rregullores I/10 të Konventës së mësipërme, të ndryshuar, dhe mbajtësi i saj i ligjshëm është autorizuar të ushtrojë funksionet e mëposhtme, në nivelet e përcaktuara, objekt i çdo kufizimi të paraqitur deri ……..…5……. ose deri në datën e mbarimit të afatit të çdo shtyrje të vlefshmërisë së këtij miratimi siç mund të paraqitet në anën e pasme të dokumentit:

.6 FUNKSIONI	.7 NIVELI	.8 KUFIZIMET E ZBATUESHME (NËSE KA)

Mbajtësi i ligjshëm i këtij miratimi mund të shërbejë në cilësinë ose cilësitë e përcaktuara në kriteret e zbatueshme të Administratës për plotësimin me personel të sigurt të anijes:

.9 KAPACITETI	.10 KUFIZIMET E ZBATUESHME (NËSE KA)

Miratim Nr. ……..….11..... lëshuar më ……..…… .12….…….

(Vula zyrtare) ……

Nënshkrimi i zyrtarit të autorizuar sipas rregullave

……..…….. .13……

Emri i zyrtarit të autorizuar sipas rregullave

Kopja origjinale e këtij miratimi duhet të jetë e disponueshme në përputhje me rregullin I /2, paragrafi 11, të Konventës, gjatë kohës kur mbajtësi i saj është duke shërbyer në një anije.

Data e lindjes e mbajtësit të Çertifikatës…… .14……..

Nënshkrimi i mbajtësit të Çertifikatës.....15.....

Fotografia e mbajtësit të Çertifikatës

.16

Vlefshmëria e këtij miratimi nëpërmjet kësaj shtyhet deri më ……..……..……   (*Vula zyrtare*) ……..   *Nënshkrimi i personit të autorizuar sipas rregullave*   Data e rivlerësimit …… .17 ……   *Emri i personit të autorizuar sipas rregullave*
Vlefshmëria e këtij miratimi nëpërmjet kësaj shtyhet deri më ……..……..…   (*Vula zyrtare*) ……..……..   *Nënshkrimi i personit të autorizuar sipas rregullave*   Data e rivlerësimit …… .17 ……   *Emri i personit të autorizuar sipas rregullave*

3 Kur zëvendëson një Çertifikatë ose miratim që është humbur ose grisur, Palët duhet të lëshojnë dokumentin zëvendësues me një numër të ri për të shmangur ngatërresat me dokumentin që do të zëvendësohet.

4 Nëse behet një kërkesë për rinovim bëhet brenda gjashtë muajve para mbarimit të afatit të një miratimi, miratimi i përmendur në paragrafët 5, 6 dhe 7 të rregullores I/2 mund të rinovohet deri në:

.1 përvjetorin e pestë të datës së vlefshmërisë, ose datës së zgjatjes së vlefshmërisë, të miratimit; ose

.2 datën kur mbaron afati i Çertifikatës së miratuar, cilado që të jetë më herët.

5 Kur lëshohet një Çertifikatë Aftësie, ajo duhet të përmbajë së paku informacionin e mëposhtëm:

.1 emrin e Palës dhe autoritetit që lëshon dokumentin;

.2 numrin e caktuar nga autoriteti lëshues për Çertifikatën;

.3 emrin e plotë dhe datën e lindjes së detarit të cilit i jepet çertifikata. Emri dhe data e lindjes duhet të jenë të njëjta me ato të pasaportës së detarit ose dokumentit të identifikimit të detarit;

.4 titullin e Çertifikatës. Për shembull, nëse Çertifikata është lëshuar në lidhje me rregulloren VI /3, paragrafi 2, titulli i përdorur duhet të jetë " kualifikim i avancuar për masat kundër zjarrit" dhe nëse lëshohet në lidhje me rregulloren VI /5, paragrafi 1, titulli i përdorur duhet të jetë "oficer sigurie i anijeve";

.5 numrin ose numrat e rregullores (rregulloreve) të Konventës ose të seksionit të Kodit STCW sipas të cilit detari konsiderohet i kualifikuar;

.6 datat e lëshimit dhe afatet e mbarimit të afatit të Çertifikatës. Nëse vlefshmëria e Çertifikatës është e pakufizuar, atëherë, për të mirën e sqarimit, termi "i pakufizuar" duhet të futet përpara datës së mbarimit të afatit;

.7 nëse është e zbatueshme, kufizimet, ose kufizimet e përgjithshme (të tilla si kriteri për të mbajtur lente), kufizimet e llojit të anijes (të tilla si "të vlefshme vetëm për shërbimin në anijet e tonazhit bruto<500") ose kufizime të udhëtimit (si "të vlefshme vetëm në udhëtime afër brigjeve");

.8 emrin dhe nënshkrimin e personit të autorizuar që lëshon Çertifikatën;

.9 fotografinë e detarit. Fotografia duhet të jetë një fotografi Standard pasaporte bardhë e zi ose me ngjyra;

.10 nëse Çertifikimi ka për qëllim të rinovohet, atëherë datën e rinovimit, zgjatjen e vlefshmërisë, emrin dhe nënshkrimin e personit të autorizuar; dhe

.11 detajet e kontaktit të Autoritetit lëshues.

Tabela B-I/2

Liste e Çertificatave ose të dëshmive të dokumentuara të kërkuara sipas Konventës STCW

Lista më poshtë identifikon të gjitha Çertifikatat ose dëshmitë e dokumentuara të përshkruara në Konventë, të cilat autorizojnë mbajtësin për të shërbyer në funksione të caktuara në bordin e anijeve. Çertifikatat i nënshtrohen kritereve të rregullores I/2 në lidhje me gjuhën dhe disponueshmërinë e tyre në formë origjinale.

Lista gjithashtu i referohet rregulloreve përkatëse dhe kërkesave për miratimin, regjistrimin dhe rinovimin.

Rregulloret	**Lloji i Çertificatave dhe një përshkrim i shkurtër**	**Miratim që vërteton njohjen e një Çertifikate[1]**	**Regjistrimin e kërkuar[2]**	**Renovimi i Çertifikatës[3]**
II/1,II/2, II/3,III/1, III/2, III/3, III/6, IV/2, VII/2	Çertifikata e Aftësisë - Për kapitenët, oficerët dhe radio – operatorët GMDSS	PO	PO	PO
II/4, III/4, VII/2	Çertifikatë Aftësie- Për gradat e Çertifikuara si duhet për të qenë pjesë e një shërbimi lundrimi ose	JO	PO	JO

	shërbimi në dhomën e motorëve			
II/5, III/5, III/7, VII/2	Çertifikatë Aftësie- Për gradat të Çertifikuar në mënyrë të duhur si detarë të aftë kuverte, detarë të aftë motori ose grada elektro – teknike	JO	PO	JO
V/1-1, V/1-2	Çertifikatë Aftësie ose miratim për një Çertifikatë Aftësie – Për kapitenët dhe oficerët në anijet naftëmbajtëse, anijet çisternë për lëndë kimike dhe gaz të lëngshëm	PO	PO	PO
V/1-1, V/1-2	Çertifikatë Aftësie - Për grada në anijet naftëmbajtëse, anijet çisternë për lëndë kimike dhe gaz të lëngshëm	JO	PO	JO
V/2	Dëshmi të dokumentuara - Kualifikim për kapitenët, oficerët, gradat dhe personelin tjetër që shërben në anijet e pasagjerëve	JO	JO	JO[4]
VI/1	Çertifikatë Aftësie[5] - Kualifikim bazë	JO	PO	PO[6]
VI/2	Çertifikatë Aftësie [5] - Mjetet detare të mbijetesës, barkat e shpëtimit dhe barkat e shpejta të shpëtimit	JO	PO	PO[6]
VI/3	Çertifikatë Aftësie [5] – Kualifikim i avancuar në luftën kundër zjarrit	JO	PO	PO[6]
VI/4	Çertifikatë Aftësie [5] - Ndihma e parë mjekësore dhe kujdesi mjekësor	JO	PO	JO
VI/5	Çertifikatë Aftësie – Oficer sigurie në anije	JO	PO	JO
VI/6	Çertifikatë Aftësie- Kualifikim ndërgjegjësimi për sigurinë ose kualifikim sigurie për detarët me detyrat të caktuara sigurie	JO	PO	JO

Shënim:

[1]Miratim që vërteton njohjen e një Çertifikate nënkupton miratimin në përputhje me rregulloren I/2, paragrafi 7.

[2]Regjistrim i kërkuar nënkupton si pjesë e regjistrit ose regjistrave në përputhje me rregulloren I/2, paragrafi 14.

[3]Rinovim i një Çertifikate nënkupton krijimin e kompetencë e vazhdueshme profesionale në përputhje me rregulloren I /11 ose ruajtjen e standardeve të kërkuara të kompetencës në përputhje me seksionet A-VI /1 deri në A-VI /3, sipas rastit.

[4]Siç kërkohet nga rregullorja V /2, paragrafi 3, detarët që kanë përfunduar kualifikimin për "menaxhimin e turmës", "menaxhimin e krizave dhe sjelljes njerëzore" ose "sigurinë e udhëtarëve, sigurinë e ngarkesave dhe integritetin e trupit të anijes", në intervale kohore jo më shumë se pesë vjet, kryejnë kualifikime të duhura rifreskimi ose sigurojnë dëshmi për arritjen e standardeve të kërkuara të kompetencës brenda pesë viteve të mëparshme.

Tabela B-I/2 (vazhdim)

[5] *Çertifikatat e kompetencës të lëshuara në përputhje me rregullat II /1, II 2, II 3, III /1, III /2, III /3, III/6 dhe VII /2 përfshijnë kriteret e aftësisë në "kualifikim bazë" barkat e mbijetesës dhe barkat e shpëtimit përveç barkave të shpejta të shpëtimit", "mbrojtje të avancuar kundër zjarrit" dhe "ndihmë e parë mjekësore"; prandaj, mbajtësit e Çertifikatave të kompetencave të përmendura nuk janë të detyruar të mbajnë Çertifikatat e Aftësisë në lidhje me ato kompetenca të kapitullit VI.*

[6] *Në përputhje me seksionet A-VI /1, A-VI /2 dhe A-VI /3, detarët duhet të ofrojnë dëshmi të mbajtjes së Standardeve të kërkuara të kompetencës çdo pesë vjet.*

[7] *Kur kualifikimi për ndërgjegjësimin e sigurisë ose kualifikimi në detyrat të caktuara sigurie nuk përfshihet në kualifikimin për çertifikatën që do të lëshohet.*

Seksioni B-I/3

Udhëzime në lidhje me udhëtimet afër brigjeve

Shtetet bregdetare mund të miratojnë “kufij të udhëtimeve afër brigjeve" rajonale nëpërmjet marrëveshjeve dypalëshe ose shumëpalëshe. Detajet e organizimeve të tilla do t'i raportohen Sekretarit të Përgjithshëm, i cili do të qarkullojë detaje të tilla për të gjitha Palët.

Seksioni B-1/4

Udhëzime lidhur me procedurat e kontrollit[*]

Hyrje

1 Qëllimi i procedurave të kontrollit të rregullores I /4 është që të mundësojë oficerët e autorizuar sipas rregullave nga Shtetet portuale që të sigurojnë që detarët në bord të kenë kompetencë të mjaftueshme për të garantuar funksionimin e sigurt, të parrezikshëm dhe pa shkaktuar ndotje të anijes.

2 Kjo dispozitë në parim nuk është e ndryshme nga nevoja për të bërë kontrolle mbi strukturat dhe pajisjet e anijeve. Në të vërtetë, bazohet mbi këto inspektime për të bërë një vlerësim të sistemit total të sigurisë në bord, mbrojtjes dhe parandalimit të ndotjes.

[*] Kurset e Moduleve përkatëse të IMO mund të ndihmojnë në përgatitjen e kurseve.

Vlerësimi

3 Duke kufizuar vlerësimin siç tregohet në seksionin A-I /4, subjektiviteti i cili është një element i pashmangshëm në të gjitha procedurat e kontrollit reduktohet në minimum, jo më shumë se sa do të ishte i dukshme në llojet e tjera të inspektimit të kontrollit.

4 Bazat e qarta të dhëna në rregulloren I /4, paragrafi 1.3, zakonisht do të jenë të mjaftueshme për të drejtuar vëmendjen e inspektorit në fusha të veçanta të kompetencës, të cilat më pas mund të pasohen duke kërkuar dëshmi kualifikimi të aftësitë në fjalë. Nëse kjo dëshmi është e pamjaftueshme ose jo bindëse, oficeri i autorizuar mund të kërkojë të vëzhgojë një demonstrim të aftësisë përkatëse.

5 Do të jetë një çështje për gjykimin profesional të inspektorit kur ndodhet në bord, ose pas një incidenti siç përshkruar në rregulloren 1/4 ose për qëllime të një inspektimi rutinë, nëse anija operohet në një mënyrë që mund të paraqesë rrezik për personat, pronën ose mjedisin.[*]

Seksioni B-I/5

Udhëzime lidhur me dispozitat e kombëtare

(Nuk ka dispozita)

Seksioni B-1/6

Udhëzime lidhur me kualifikimin dhe vlerësimin

Kualifikimet e instruktorëve dhe vlerësuesve

1 Çdo palë duhet të sigurojë që instruktorët dhe vlerësuesit të jenë të kualifikuar në mënyrë të përshtatshme dhe me përvojë për llojet dhe nivelet e veçanta të kualifikimit ose vlerësimit të kompetencës së detarëve, siç kërkohet nga Konventa, në përputhje me udhëzimet në këtë seksion.

Kualifikimi dhe vlerësimi në shërbim

2 Çdo person, në bordin e anijes ose në breg, që zhvillon një kualifikim në shërbim të një detari që synon ta përdorë për t'u kualifikuar për Çertifikim sipas Konventës duhet të ketë marrë udhëzime të duhura mbi teknikat mësimore[*].

[*] Shih Kodin e Standarteve Ndërkombëtare dhe Praktikat e Rekomanduara për Sigurinë e Inspektimit në një Fatkeqësi Detare ose Incident Detar (Kodi i Hetimit të Fatkeqësisve)

[*] Kurset e Moduleve përkatëse të IMO mund të ndihmojnë në përgatitjen e kurseve.

3 Çdo person përgjegjës për mbikëqyrjen e kualifikimit në shërbim të një detari që synon të përdoret në kualifikimin për Çertifikim sipas Konventës duhet të ketë njohuri të përshtatshme për teknikat mësimore dhe për metodat dhe praktikat e kualifikimit.

4 Çdo person, në bordin e anijes ose në breg, që kryen një vlerësim në shërbim të kompetencës së një detari që synon të përdoret në kualifikimin për Çertifikim sipas Konventës duhet të ketë:

.1 marrë udhëzime të përshtatshme për metodat dhe praktikat e vlerësimit;* dhe

.2 fituar eksperiencë praktike vlerësimi nën mbikëqyrjen dhe miratimin e një vlerësuesi me përvojë.

5 Çdo person përgjegjës për mbikëqyrjen e vlerësimit në shërbim të kompetencës së një detari që synon të përdoret në kualifikimin për Çertifikim sipas Konventës duhet të ketë dijeni të plotë të sistemit të vlerësimit, metodave dhe praktikës së vlerësimit.*

Përdorimi i të nxënit në distancë dhe të nxënit më anë të internetit

6 Palët mund të lejojnë kualifikimin e detarëve me anë të të nxënit në distancë dhe të nxënit me anë të internetit në përputhje me standardet e kualifikimit dhe vlerësimit të përcaktuara në seksionin A-I/6 dhe udhëzimet e dhëna më poshtë**.**

Udhëzime për kualifikimin me anë të të nxënit në distancë dhe të nxënit me anë të mjeteve elektronike të komunikimit (si internet, etj)

7 Çdo palë duhet të sigurojë që çdo program të nxëni në distancë dhe me anë të internetit:

.1 ofrohet nga një entitet që është miratuar nga Pala;

.2 është i përshtatshëm për objektivat e përzgjedhur dhe detyrat e kualifikimit për të përmbushur nivelin e kompetencës për temën e mbuluar;

.3 ka udhëzime të qarta dhe që nuk shkaktojnë paqartësi për personat që po kualifikohen që të kuptojnë se si funksionon programi;

.4 siguron rezultate të të nxënit që përmbushin të gjitha kriteret për të siguruar njohuritë themelore dhe aftësinë në atë temë;

.5 është strukturuar në atë mënyrë që i mundëson personit që po kualifikohet të reflektojë në mënyrë sistematike mbi atë që është mësuar si përmes vetëvlerësimit dhe përmes detyrave që korrigjohen nga mësuesi i kursit; dhe

.6 siguron mbështetje mësimore profesionale përmes telefonit, faksit ose komunikimit me e-mail.

8 Shoqëritë duhet të garantojnë që të sigurohet një mjedis i sigurt për mësim dhe që të ketë kohë të mjaftueshme për studim për personin që po kualifikohet.

9 Aty ku ofrohet mësim me anë të internetit, duhet të përdoren formate të përbashkëta informacionit si XML (Extensive Markup Language), e cila është një mënyrë fleksibël për të kaluar si formatin dhe të dhënat në World Wide Web, intranet dhe të tjera.

10 Sistemi i mësimit me anë të mjeteve elektronike të komunikimit duhet të sigurohet nga falsifikimi dhe përpjekjet për të piratuar sistemin.

Udhëzim për vlerësimin e ecurisë dhe arritjeve të personit që po kualifikohet nga të nxënit në distancë dhe me anë të mjeteve elektronike të komunikimit

11 Çdo palë duhet të sigurojë që procedurat e miratuara të vlerësimit të ofrohen për çdo program mësimi në distancë dhe mësimi me anë të mjeteve elektronik të komunikimit, përfshirë:

.1 informacion të qartë për pjesëmarrësit mbi mënyrën se si kryhen testet dhe provimet dhe si komunikohen rezultatet;

.2 pasjen e pyetjeve të testimit që janë gjithëpërfshirëse dhe që do të vlerësojnë në mënyrën e duhur kompetencën e një pjesëmarrësi dhe që janë të përshtatshme për nivelin që po testohet;

.3 procedurat e përdorura të siguruar që pyetjet të mbahen të përditësuara;

.4 kushtet në të cilat do të kryhen provimet dhe procedurat e mbikëqyrjes së pjesëmarrësve në provim;

.5 procedura të sigurta për sistemin e provimit në mënyrë që të parandalohen kopjimet; dhe

6. procedura të sigurta vlefshmërie për të regjistruar rezultate në dobi të Palës

Regjistri i ofruesve, kurseve dhe programeve të miratuara të kualifikimit

12 Çdo Palë duhet të sigurojë që të mbahet një regjistër i regjistrit të ofruesve, kurseve dhe programeve të miratuara të kualifikimit dhe t'u vihen në dispozicion shoqërive dhe Palëve të tjera sipas kërkesës.

Seksioni B-I / 7

Udhëzime në lidhje me komunikimin e informacionit

Raportet mbi vështirësitë e hasura

1 Palët inkurajohen, kur komunikojnë informacione në përputhje me nenin IV dhe rregulloren I /7 të Konventës, të përfshijnë një indeks që përcakton në mënyrë specifike vendndodhjen e informacionit të kërkuar si vijon:

Indeksi i materialeve të dorëzuara në përputhje me

Neni IV dhe rregullorja I /7 e Konventës STCW

Neni IV i Konventës STCW n	Vendndodhja
1 Teksti i ligjeve, dekreteve, urdhëresave, rregulloreve dhe instrumentet (neni IV(1)(a))	
2 Detaje rreth kurseve mësimore (neni IV(1)(b))	
3 Provimet kombëtare dhe kriteret e tjera (neni IV(1)(b))	
4 Çertifikata model (shembull) (neni IV(1)(c))	

Seksioni A-I/7, pjesa 1, e Kodit STCW

	Vendndodhja
5 Informacion rreth organizatës Qeveritare (seksioni A-I/7, paragrafi 2.1)	
6 Shpjegim i masave ligjore dhe administrative (Seksioni A-I/7, paragrafi 2.2)	
7 Paraqitje e politikave të edukimit, kualifikimit, testimit, vlerësimit dhe atestimit (seksioni A-I/7, paragrafi 2.3)	
8 Përmbledhje e kurseve, programeve të kualifikimit,	

	provimeve dhe vlerësimeve sipas Çertificates	(Seksioni A-I/7, paragrafi 2.4)
9	Përvijim i procedurave dhe kushteve për autorizimet, akreditimet dhe miratimet	(Seksioni A-I/7, paragrafi 2.5)
10	Lista e autorizimeve, akreditimeve dhe miratimeve të dhëna	(Seksioni A-I/7, paragrafi 2.5)
11	Përmbledhje e procedurave për lejet e posaçme	(Seksioni A-I/7, paragrafi 2.6)
12	Krahasimi i kryer në përputhje me rregulloren I/11	(Seksioni A-l/7, paragrafi 2.7)
13	Përvijim i kualifikimit të detyruar të rifreskuar dhe të përditësuar	(Seksioni A-I/7, paragrafi 2.7)

Seksioni A-I/7, pjesa 2, paragrafi 3, i Kodit STCW

Vendndodhja

14	Përshkrim i rregullimeve të ekuivalencës të miratuara në përputhje me nenin IX	(seksioni A-I/7, paragrafi 3.1)
15	Përmbledhje e masave të marra për të siguruar përputhshmërinë me rregulloren I/10	(seksioni A-I/7; paragrafi 3.2)
16	Kopje model e dokumenteve të pajisjes me personel të sigurt të lëshuar për anijet që punësojnë detarë që kanë Çertifikata alternative sipas rregullores VII/1	(seksioni A-I/7, paragrafi 3.3)

Seksioni A-I/7, pjesa 2, paragrafi 4, i Kodit STCW

Vendndodhja

17 Raport i rezultateve të vlerësimeve të pavarura të kryera në zbatim të rregullores I/8 që mbulon:

.1 Termat e referencës të vlerësuesve për vlerësimet e pavarura

.2 Kualifikimet dhe përvoja e vlerësuesve

.3 Data dhe fusha e veprimit e vlerësimit

.4 Mos përputhshmëritë e konstatuara

.5 Masat korrigjuese të rekomanduara

.6 Masat korrigjuese të ndërmarra

.7 Lista e institucioneve/qendrave të kualifikimit të mbuluara nga vlerësimi i pavarur

Seksioni A-l/7, pjesa 2, paragrafi 6, i Kodit STCW

Vendndodhja

18 Shpjegim i masave ligjore dhe administrative (seksioni A-I/7, paragrafi 6.1)

19 Paraqitje e politikave të edukimit, kualifikimit, testimit, vlerësimit dhe atestimit (seksioni A-I/7, paragrafi 6.2)

Seksioni A-I/7, pjesa 2, paragrafi 6, i Kodit STCW (*vazhdim*)

Vendndodhja

20 Përmbledhje e kurseve, programeve të kualifikimit, provimeve dhe vlerësimeve sipas Çertifikatës (seksioni A-I/7, paragrafi 6.3)

21 Përvijim i kualifikimit të detyruar të rifreskuar dhe të përditësuar (Seksioni A-I/7, paragrafi 6.4)

22 Krahasimi i kryer në përputhje me rregulloren I/11 (seksioni A-I/7, paragrafi 6.5)

2 Palëve u kërkohet të përfshijnë, në raportet e kërkuara nga rregullorja I/7, një tregues të çdo udhëzimi përkatës që gjendet në pjesën B të këtij Kodi (Code), respektimi i të cilit është konstatuar se është i pazbatueshëm.

Seksioni B-I/8

Udhëzim në lidhje me Standardet e cilësisë

1 Në zbatimin e standardeve të cilësisë sipas dispozitave të rregullores I/ 8 dhe seksionit A-I/8 në administrimin e sistemit të Çertifikimit, secila Palë duhet të marrë parasysh modelet ekzistuese kombëtare ose ndërkombëtare dhe të inkorporojë elementët kryesorë në vijim:

.1 një politikë të shprehur në lidhje me cilësinë dhe mjetet me të cilat do të zbatohet një politikë e tillë;

.2 një sistem cilësie që përfshin strukturën organizative, përgjegjësitë, procedurat, proceset dhe burimet e nevojshme për menaxhimin e cilësisë;

.3 teknikat dhe aktivitetet operacionale për të siguruar kontrollin e cilësisë;

.4 organizime sistematike të monitorimit, duke përfshirë vlerësimet e brendshme të sigurimit të cilësisë, për të garantuar që të gjitha objektivat e përcaktuara po arrihen; dhe

. 5 organizime për vlerësime të jashtme periodike të cilësisë siç përshkruhet në paragrafët e mëposhtëm.

2 Në vendosjen e standardeve të tilla të cilësisë për administrimin e sistemit kombëtar të Çertifikimit, Administratat duhet të përpiqen të sigurojnë që rregullimet e miratuara:

.1 të jenë mjaft fleksibël për të mundësuar që sistemi i Çertifikimit të marrë në konsideratë nevojat e ndryshme të industrisë, dhe që ato të lehtësojnë dhe inkurajojnë zbatimin e teknologjisë së re;

.2 mbulojnë të gjitha çështjet administrative që i japin fuqi dispozitave të ndryshme të Konventës, në veçanti rregulloret I/ 2 deri në I/15 dhe dispozitat e tjera që i mundësojnë Administratës të japë Çertifikata shërbimi dhe leje të posaçme dhe të tërheqë, anulojë dhe pezullojë Çertifikatat;

.3 përfshijnë përgjegjësitë e Administratës për miratimin e kualifikimeve dhe vlerësimeve në të gjitha nivelet, nga kurset e nivelit të parë universitar dhe kurseve përditësuese për Çertifikata kompetence deri te kurset e shkurtra të formimit profesional dhe

.4 inkorporojnë organizimet për rishikimet e brendshme të sigurimit të cilësisë sipas paragrafit 1.4 që përfshijnë një vetë-studim gjithëpërfshirës të procedurave administrative, në të gjitha nivelet, me qëllim matjen e arritjes së objektivave të përcaktuara dhe për të siguruar bazën për vlerësimin e jashtëm të pavarur të kërkuar në seksionin A-I/8, paragrafi 3

Modeli i Standardeve të cilësisë për vlerësimin e njohurive, dijeve, aftësive dhe kompetencës

3 Modeli i standardeve të cilësisë për vlerësimin e njohurive, dijeve, aftësive dhe kompetencës duhet të përfshijë rekomandimet e kësaj pjese në kuadrin e përgjithshëm të:

.1 një skemë kombëtare për akreditimin e edukimit dhe kualifikimit ose standardet e cilësisë; ose

.2 një model alternativ i standardeve të cilësisë i pranueshëm për Organizatën.

4 Modeli i mësipërm i standardeve të cilësisë duhet të përfshijë:

.1 një politikë të cilësisë, duke përfshirë një angazhim nga institucioni ose njësia e kualifikimit për arritjen e qëllimeve dhe objektivave të tij të deklaruara dhe për njohjen vijuese nga autoriteti përkatës i akreditimit ose i standardeve të cilësisë;

.2 ato funksione të menaxhimit të cilësisë që përcaktojnë dhe zbatojnë politikën e cilësisë, në lidhje me aspektet e punës që cenojnë cilësinë e asaj që po ofrohet, përfshirë dispozitat për përcaktimin e progresit brenda një kursi ose programi;

.3 mbulimin e sistemit të cilësisë, sipas rastit, të strukturës akademike dhe organizative, përgjegjësive, procedurave, proceseve dhe burimeve të personelit dhe pajisjeve;

.4 funksionet e kontrollit të cilësisë që zbatohen në të gjitha nivelet për aktivitetet e mësimdhënies, kualifikimit, testimit dhe vlerësimit, si dhe për organizimin dhe zbatimin e tyre, në mënyrë që të sigurohet përshtatshmëria e tyre për qëllimin e tyre dhe arritja e objektivave të tyre të përcaktuara;

.5 proceset e brendshme të sigurimit të cilësisë dhe rishikimet që monitorojnë shkallën në të cilën institucioni, ose njësia e kualifikimit, është duke arritur objektivat e programeve që ofron, dhe është duke monitoruar në mënyrë efektive procedurat e kontrollit të cilësisë që përdor; dhe

.6 organizimet e bëra për vlerësimet periodike të jashtme të cilësisë të kërkuara sipas rregullores I/8, paragrafi 2, dhe të përshkruara në paragrafët e mëposhtëm, për të cilat rezultati i rishikimeve të sigurimit të cilësisë përbën bazën dhe pikën fillestare**.**

5 Në vendosjen e standardeve të cilësisë për programet e edukimit, kualifikimit dhe vlerësimit, organizatat përgjegjëse për zbatimin e këtyre programeve duhet të marrin parasysh pikat e mëposhtme:

.1 Kur ekzistojnë dispozita për akreditimin e vendosur kombëtar, ose Standarde të cilësisë së arsimit, këto dispozita duhet të përdoren për kurset duke përfshirë kriteret e njohurive dhe dijeve të Konventës. Standardet e cilësisë duhet të zbatohen si për nivelin drejtues ashtu edhe për nivelin operacional të **aktivitetit**, dhe duhet të marrin parasysh mënyrën se si menaxhohen, organizohen, ndërmerren dhe vlerësohen, në mënyrë që të garantohet arritja e qëllimeve të identifikuara.

.2 Kur marrja e një aftësie të veçantë ose kryerja e një detyre të caktuar është objektivi kryesor, Standardet e cilësisë duhet të marrin parasysh nëse po përdoren pajisje të vërteta ose të simuluara për këtë qëllim, dhe përshtatshmërinë e kualifikimeve dhe përvojës së vlerësuesve për të siguruar arritjen e standardeve të vendosura.

.3 Vlerësimet e brendshme të sigurimit të cilësisë duhet të përfshijnë një vetë-studim të plotë të programit, në të gjitha nivelet, për të monitoruar arritjen e objektivave të përcaktuara nëpërmjet zbatimit të standardeve të cilësisë. Këto rishikime të sigurimit të cilësisë duhet të adresojnë planifikimin, projektimin, prezantimin dhe vlerësimin e programeve, si dhe aktivitetet e mësimdhënies, të nxënit dhe të komunikimit. Rezultati siguron bazën për vlerësimin e pavarur të kërkuar sipas seksioni A-I /8, paragrafi 3.

Vlerësimi i pavarur

6 Çdo vlerësim i pavarur duhet të përfshijë një testim sistematik dhe të pavarur të të gjitha aktiviteteve të cilësisë, por nuk duhet të vlerësojë vlefshmërinë e objektivave të përcaktuara. Ekipi i vlerësimit duhet:

.1 të kryejë vlerësimin në përputhje me procedurat e dokumentuara;

.2 të sigurojë që rezultatet e secilit vlerësim të dokumentohen dhe të sillen në vëmendjen e atyre që janë përgjegjës për fushën e vlerësuar; dhe

.3 të kontrollojë që të ndërmerren veprime në kohë për të korrigjuar ndonjë mangësi.

7 Qëllimi i vlerësimit është të sigurojë një vlerësim të pavarur të efektivitetit të organizimeve të standardeve të cilësisë në të gjitha nivelet. Në rastin e një institucioni arsimor ose kualifikimi, duhet të përdoret një organ akreditimi i njohur akademik ose organ Standardesh cilësie ose një agjenci qeveritare. Ekipit të vlerësimit duhet t'i sigurohen informacione të mjaftueshme paraprake për të dhënë një pasqyrë të detyrave që po shqyrton. Në rastin e një institucioni ose programi të rëndësishëm kualifikimi, pikat e mëposhtme tregojnë informacionin që duhet të sigurohet:

.1 deklarata e misionit të institucionit;

.2 detaje të strategjive akademike dhe strategjive të kualifikimit që janë në përdorim;

.3 organigrama dhe informacion mbi përbërjen e komiteteve dhe organeve konsultative;

.4 informacione rreth stafit dhe studentëve;

.5 një përshkrim të objekteve dhe pajisjeve të kualifikimit; dhe

.6 një përmbledhje të politikave dhe procedurave mbi:

.6.1 pranimin e studentëve;

.6.2 zhvillimin e kurseve të reja dhe rishikimin e kurseve ekzistuese;

.6.3 sistemin e provimit, duke përfshirë ankesat dhe ri-dhënien e provimit;

.6.4 rekrutimi i stafit, kualifikimi, zhvillimi, vlerësimi dhe promovimi;

.6.5 përshtypje të studentëve dhe industrisë për institucionin; dhe

.6.6 përfshirja e stafit në kërkim dhe zhvillim.

Raporti

8 Para paraqitjes së një raporti përfundimtar, ekipi i vlerësimit duhet t'u dërgojë drejtuesve një raport të përkohshëm, duke kërkuar komentet nga këta drejtuesit mbi gjetjet e tyre. Pas marrjes së komenteve të tyre, vlerësuesit duhet të dorëzojnë raportin e tyre përfundimtar, i cili duhet të:

.1 përfshijë informacion të shkurtër rreth institucionit ose programit të kualifikimit;

.2 jetë i plotë, i drejtë dhe i saktë;

.3 theksojë pikat e forta dhe dobësitë e institucionit;

.4 përshkruajë procedurën e vlerësimit të ndjekur;

.5 mbulojë elementët e ndryshëm të identifikuar në paragrafin 4;

.6 tregojë shkallën e përputhshmërisë ose mospërputhjes me kriteret e Konventës dhe efektivitetin e standardeve të cilësisë për të garantuar arritjen e qëllimeve dhe objektivave të përcaktuara; dhe

.7 tregojë qartë fushat që janë të mangëta, të ofrojë sugjerime për përmirësim dhe të japë ndonjë koment tjetër që vlerësuesit e konsiderojnë të rëndësishëm.

Seksioni B-I/9

Udhëzim në lidhje me Standardet mjekësore

Kontrolli mjekësor dhe Çertifikimi

1 Palët, në përcaktimin e standardeve dhe dispozitave të aftësisë shëndetësore për punë të detarëve, duhet të marrin parasysh aftësitë fizike minimale të përcaktuara në tabelën B-I /9 dhe udhëzimet e dhëna në këtë seksion, duke pasur në konsideratë detyrat e ndryshme të detarëve.

2 Palët, në përcaktimin e standardeve dhe dispozitave të aftësisë shëndetësore për punë të marinarëve, duhet të ndjekin udhëzimet e dhëna në botimin e ONP-së / OBSH - së Udhëzime mbi Kryerjen e Kontrolleve Para –detare dhe Periodike të Gjendjes Mjekësore të Detarëve, duke përfshirë edhe version e mëpasshme apo udhëzime të tjera të zbatueshme ndërkombëtar të botuara nga Organizata Ndërkombëtare e Punës (ONP), Organizata Ndërkombëtare Detare ose Organizata Botërore e Shëndetësisë.

3 Kualifikimet dhe përvoja e duhur për mjekët që kryejnë kontrolle mjekësore të mjekëve të detarëve mund të përfshijnë kualifikime të shëndetit në punë ose të shëndetit detar, përvojën e punës si mjeku i anijes apo si mjek i një shoqërie transporti detar ose përvoje pune nën mbikëqyrjen e dikujt me kualifikimet ose përvojën e lartpërmendur.

4 Ambientet ku kryhen kontrollet mjekësore duhet të kenë lehtësira dhe pajisjet e nevojshme për të kryer kontrollin mjekësor të detarëve.

5 Administratat duhet të sigurojnë që mjekët e njohur të gëzojnë pavarësi të plotë profesionale në ushtrimin e gjykimit të tyre mjekësor kur ndërmarrin procedurat e kontrollit mjekësor.

6 Personat që aplikojnë për një Çertifikatë mjekësore duhet t'i paraqesin mjekut të njohur dokumentacionin përkatës për të përcaktuar identitetin e tyre. Ata gjithashtu duhet të dorëzojnë Çertifikatën e mëparshme mjekësore.

7 Çdo administratë ka autoritetin të pranojë një mospajtim ose të mos këmbëngulë në zbatimin e ndonjë prej standardeve të paraqitura në tabelën BI / 9 në vijim, bazuar në një vlerësim të një vlerësimi mjekësor dhe të çdo informacioni tjetër përkatës në lidhje me përshtatjen e individit me gjendjen dhe aftësinë e provuar për të kryer në mënyrë të kënaqshme funksionet që i janë caktuar në anije.

8 Standardet e aftësisë shëndetësore për punë duhet, për aq sa është e mundur, të përcaktojnë kritere objektive në lidhje me aftësinë shëndetësore për shërbimin e detit, duke marrë parasysh qasjen në objektet mjekësore dhe ekspertizën mjekësore në bordin e anijes. Veçanërisht, ato duhet të përcaktojnë kushtet nën të cilat mund të lejohen të vazhdojnë të shërbejnë në det detarët që vuajnë nga gjendje mjekësore që mund të jenë potencialisht kërcënuese për jetën dhe që mbahen nën kontroll me medikamente.

9 Standardet mjekësore gjithashtu duhet të identifikojnë kushtet e veçanta mjekësore, të tilla si daltonizmi, të cilat mund të pengojnë që detarët të mbajnë poste të veçanta në bordin e anijes.

10 Standardet minimale të shikimit në shërbim në secilin sy për shikimin nga larg pa mjete ndihmëse duhet të jenë të paktën 0.1. *

11 Personat që kanë nevojë për përdorimin e syzeve ose lenteve të kontaktit për të kryer detyrat duhet të kenë një palë ose disa palë rezervë, sipas nevojës, lehtësisht në dispozicion në bordin e anijes. Çdo nevojë për të mbajtur mjete ndihmëse të shikimit për të përmbushur standardet e kërkuara duhet të regjistrohet në Çertifikatën mjekësore të lëshuar.

12 Testimi i shikimit të ngjyrave duhet të jetë në përputhje me Rekomandimin Ndërkombëtar për Kriteret e Shikimit të Ngjyrave për Transport, botuar nga Komisioni Ndërkombëtar i Ndriçimit (Commission Internacionales de l'Eclairage – CIE) (CIE 143-2001 përfshirë çdo version të mëpasshëm) ose me metoda ekuivalente testimi.

Tabela B – I/9

Vlerësimi i aftësive fizike minimale bazë dhe atyre në shërbim për detarët[3]

Detyra, funksioni, ngjarja ose gjendja e anijes[3]	**Aftësia fizike përkatëse**	**Mjeku duhet të bindet se kandidati[4]**
Lëvizje rutinë përqark anijes: - në kuvertë - mes niveleve - mes ndarjeve	Ruaje e balancës dhe lëvizje me shkathtësi Ngjitje dhe zbritje e shkallëve të ndryshme vertikale Ecja mbi parmakun e baxhos (p.sh., Konventa e Linjës së Ngarkesës kërkon që parmaku i baxhos të jenë 600 mm e lartë) Hapja dhe mbyllja e dyerve të papërshkueshme nga	Nuk ka shqetësime në ndjesinë e ekuilibrit Nuk ka ndonjë dëmtim ose sëmundje që pengon lëvizjet dhe aktivitetet fizike përkatëse A është, pa ndihmë[5], në gjendje të: - ngjisë shkallët vertikale dhe shkallët e tjera

* Vlera është dhënë në nocionin dhjetor Snellen.

Shënimi 1 zbatohet për këtë rresht	uji	- ecë mbi parvaze të lartë - përdorë sistemet e mbylljes së derës
Detyrat rutinore në bord: - Përdorimi i veglave të dorës - Lëvizja e furnizimeve të anijes - Puna lart në ajër - Operimi i valvulave - Kryerja e një shërbimi katër orësh - Të punuarit në hapësira të mbyllura - Reagimi ndaj alarmeve, paralajmërimeve dhe udhëzimeve - Komunikim verbal *Shënimi 1 zbatohet për këtë rresht*	Forca, shkathtësia dhe qëndrueshmëria për të përdorur pajisjet mekanike Ngritja, tërheqja dhe transportimi i një ngarkesë (p.sh., 18 kg) Arrin lart Qëndrimi në këmbë, ecja dhe të qëndruarit vigjilent për një periudhë të zgjatur Puna në hapësira të ngushta dhe lëvizja përmes hapjeve të kufizuara (p.sh., rregullorja SOLAS II-I/3-6.5.1 kërkon hapje në hapësirat e ngarkesave dhe rrugë daljet emergjente të kenë dimensione minimale prej 600 mm x 600 mm) Vizualisht dallon objekte, forma dhe sinjale Dëgjon paralajmërimet dhe udhëzimet Jep një përshkrim të qartë me gojë	Nuk ka një dëmtim të përcaktuar ose gjendje mjekësore të diagnostikuar që ul aftësinë për të kryer detyra rutinore thelbësore për funksionimin e sigurt të anijes Ka aftësi për të: - punuar me krahë ngritur - qëndruar në këmbë dhe ecur për një periudhë të gjatë - hyrë në hapësirë të mbyllur - plotësuar standardet e shikimit (tabela A-I /9) - përmbushur Standardet e dëgjimit të përcaktuara nga autoriteti kompetent ose të marrë parasysh udhëzimet ndërkombëtare - kryer biseda normale
Detyrat e emergjencës[6] në bord: - largimi - lufta kundër zjarrit - evakuimi *Shënimi 2 zbatohet për këtë rresht*	Vesh një jelek shpëtimi ose kostum zhytje Largohet nga hapësirat e mbushura me tym Merr pjesë në detyrat për fikjen e zjarrit, duke përfshirë përdorimin e aparatit të frymëmarrjes Merr pjesë në procedurat e evakuimit të anijeve	Nuk ka një dëmtim të përcaktuar ose gjendje mjekësore të diagnostikuar që ul aftësinë për të kryer detyra emergjente thelbësore për operimin e sigurt të anijes Ka aftësi për: - të veshur një jelek shpëtimi ose kostum zhytje - t'u zvarritur - të dalluar ndryshimet e temperaturës - të manovruar pajisjet kundër zjarrit - të vënë aparat për frymëmarrje (kur kërkohet si pjesë e detyrave)

Tabela B-I/9 (vazhdim)

Shënime:

[1] Rreshtat 1 dhe 2 të tabelës së mësipërme përshkruajnë: (a) detyra, funksione, ngjarje dhe kushte të zakonshme në anije; (b) aftësitë fizike përkatëse që mund të konsiderohen të nevojshme për sigurinë e detarit, anëtarëve të tjerë të ekuipazhit dhe të anijes; (c) kriteret e nivelit të lartë për përdorim nga mjekët që vlerësojnë aftësinë mjekësore, duke pasur parasysh detyrat e ndryshme të detarëve dhe natyrën e punës në anije për të cilën do të punësohen.

[2] Rreshti 3 i tabelës së mësipërme përshkruajnë: (a) detyra, funksione, ngjarje dhe kushte të zakonshme në anije; (b) aftësitë fizike përkatëse që mund të konsiderohen të nevojshme për sigurinë e detarit, anëtarëve të tjerë të ekuipazhit dhe të anijes; (c) kriteret e nivelit të lartë për përdorim nga mjekët që vlerësojnë aftësinë mjekësore, duke pasur parasysh detyrat e ndryshme të detarëve dhe natyrën e punës në anije për të cilën do të punësohen.

[3] Kjo tabelë nuk synon të adresojë të gjitha gjendjet e mundshme ose gjendjet mjekësore potencialisht skualifikuese në anije. Palët duhet të përcaktojnë aftësitë fizike të zbatueshme për kategorinë e detarëve (si "Oficeri i kuvertës" dhe "Grada detare e motorit"). Duhet të merren parasysh rrethanat e veçanta të individëve dhe të atyre që kanë detyra të specializuara ose të kufizuara.

[4] Nëse ka dyshime, mjeku duhet të përcaktojë shkallën ose seriozitetin e çdo dëmtimi të rëndësishëm nëpërmjet testeve objektive, sa herë që ekzistojnë teste të përshtatshme, ose duke e referuar kandidatin për kontroll të mëtejshëm.

[5]Termi "asistencë" nënkupton përdorimin e një personi tjetër për të kryer detyrën.

[6] Termi "detyra të emergjencës" përdoret për të mbuluar të gjitha situatat Standarde të reagimit ndaj emergjencave, si braktisja e anijes ose lufta kundër zjarrit, si dhe procedurat që duhet të ndiqen nga çdo detar për të siguruar mbijetesën personale.

Seksioni B-I/10

Udhëzim në lidhje me njohjen e Çertifikatave

1 Kualifikimi i kryer sipas Konventës STCW i cili nuk çon në lëshimin e një Çertifikate kompetence dhe mbi të cilin informacioni i dhënë nga një Palë konstatohet nga Komiteti i Sigurisë Detare që i jep efekt të plotë dhe tërësor Konventës në përputhje me rregulloren I /7, paragrafi 2 mund të pranohet nga Palët e tjera të Konventës se përmbush kriteret përkatëse të kualifikimit.

2 Administrata e kontaktuar duhet të lëshojë dëshmi dokumentare të përmendura në rregulloren I/10, paragrafi 5, për të mundësuar që autoritetet e kontrollit të shtetit portual të pranojnë të njëjtën në vend të miratimit të një Çertifikate të lëshuar nga një Palë tjetër për një periudhë prej tre muajsh nga data e lëshimit, duke dhënë informacionin e shënuar më poshtë:

.1 emri i detarit

.2 data e lindjes

.3 numri i Çertifikates origjinale te Kompetencës

.4 kapaciteti

.5 kufizimet

.6 detajet e kontaktit të Administratës

.7 datat e lëshimit dhe mbarimit të afatit.

3 Dëshmi të tilla dokumentare mund të vihen në dispozicion me anë të mjeteve elektronike.

Seksioni B-l/11

Udhëzim në lidhje rinovimin e Çertifikatave

1 Kurset e kërkuara nga rregullorja I /11 duhet të përfshijnë ndryshimet përkatëse në legjislacionin detar, teknologjinë dhe rekomandimet në lidhje me sigurinë e jetës në det, sigurinë dhe mbrojtjen e mjedisit detar.

2 Një test mund të jetë në formën e provimit me shkrim ose me gojë, përfshin përdorimin e simulatorit ose mjeteve të tjera të përshtatshme.

3 Shërbimi i miratuar detar i paraqitur në seksionin A-I /11, paragrafi 1, mund të kryhet në një gradë të përshtatshme oficeri më të ulët se ajo e deklaruar në Çertifikatën e mbajtur.

4 Nëse një kërkesë për rinovimin e një Çertifikate të përmendur në paragrafin 1 të rregullores I /11 bëhet brenda gjashtë muajve para skadimit të afatit të Çertifikatës, Çertifikata mund të rinovohet deri në pesë vjetorin e datës së vlefshmërisë ose zgjatjes së vlefshmërisë, të Çertifikatës.

Seksioni B-I/12

Udhëzim në lidhje me përdorimin e simulatorëve

1 Kur përdoren simuluesit për kualifikimin ose vlerësimin e kompetencës, udhëzimet e mëposhtme duhet të merren parasysh gjatë kryerjes së një kualifikimi ose vlerësimi të tillë.

Kualifikimi dhe vlerësimi për vrojtimin me radar dhe hedhjen e të dhënave në hartë*

2 Kualifikimi dhe vlerësimi në vrojtimin me radar dhe hedhjen e të dhënave në hartë duhet të:

.1 inkorporojë përdorimin e pajisjeve të simulimit me radarit; dhe

.2 jenë në përputhje me Standarde që nuk janë më të ulëta se ato të dhëna në paragrafët 3 deri në 17 më poshtë.

3 Demonstrimet e dhe praktikat në vëzhgimin me radar duhet të ndërmerren, kur është e përshtatshme, mbi pajisje radari detar aktiv, përfshirë përdorimin e simulatorëve. Ushtrimet për hedhjen në hartë të të dhënave preferohet të ndërmerren në kohë reale, në mënyrë që të rritet ndërgjegjësimi i pjesëmarrësve në kualifikim në lidhje me rreziqet e përdorimit jo të duhur të të dhënave të radarit dhe të përmirësohen teknikat e tyre të hedhjes në hartë në një standard përpjesëtimor hedhjeje të dhënave të radarit me atë të nevojshëm për ekzekutimin e sigurt të manovrimit për shmangien e përplasjeve në kushtet aktuale të detit.

Të përgjithshme

Faktorët që kanë ndikim mbi performancën dhe saktësinë

4 Duhet të arrihet një kuptueshmëri elementare e parimeve të radarit, së bashku me njohuri të plotë praktike për:

.1 matjen e rrezes dhe largësisë nga bregu, karakteristikat e strukturës së radarit që përcaktojnë cilësinë e ekranit të radarit, antenat e radarit, diagramet në koordinatë polare, efektet e energjisë të rrezatuara në drejtime jashtë rrezes kryesore, një

* Kurset e Moduleve përkatëse të IMO-s mund të ndihmojnë në përgatitjen e kurseve.

përshkrim jo-teknik i sistemit të radarit, duke përfshirë ndryshimet në karakteristikat që hasen në lloje të ndryshme të grupeve të radarëve, monitoruesve të performancës dhe faktorëve të pajisjeve që ndikojnë në intervalet maksimale dhe minimale të zbulimit dhe në saktësinë e informacionit;

.2 specifikimin e performancës aktuale të radarit detar të miratuar nga Organizata,[*]

.3 efektet e vendosjes së antenës radare, sektorëve hije dhe arka me ndjeshmëri të reduktuar, jehona të rreme, efektet e lartësisë së antenave në zonat e zbulimit dhe të vendosjes së njësive të radarëve dhe ruajtjen e rezervave pranë busullave magnetike, duke përfshirë distancat e sigurta magnetike; dhe

.4 rreziqet e rrezatimit dhe masat e sigurisë që duhet të merren në afërsi të antenave dhe valë-udhëzuesve të hapur.

Zbulimi i paraqitjes së gabuar të informacionit, përfshirë jehonat e gabuara dhe jehonat e reflektuara nga valët e detit që fshehin treguesin e objektivit

5 Njohja e kufizimeve për zbulimin e objektivit është thelbësor për t'i mundësuar vëzhguesit të vlerësojnë rreziqet e mos arritjes për të zbuluar objektivat. Duhen theksuar faktorët e mëposhtëm:

.1 standardi i performancës së pajisjeve;

.2 regjistrimi i kontrollit të procesorit të videos, qartësisë dhe koeficientit të përforcimit dhe;

.3 horizonti i radarit;

.4 madhësia, forma, aspekti dhe përbërja e objektivave;

.5 efektet e lëvizjes së anijes në një vijë lundrimi;

.6 kushtet e përhapjes;

.7 kushtet meteorologjike; çrregullimet e detit dhe të shiut;

.8 cilësimet e kontrollit anti-kaos;

.9 sektorët në errësirë; dhe

.10 ndërfaqet radar-radar.

6 Duhet të arrihen njohuri për faktorët që mund të çojnë në interpretime të gabuara, duke përfshirë jehonat e rreme, efektet e shtyllave dhe strukturave të mëdha të afërta, efektet e linjave të energjisë që kalojnë lumenj dhe grykëderdhje, jehonat nga objektivat e largëta që ndodhin në gjurmët e dyta ose të mëtejshme.

[*] Shihni standardet përkatëse /të përshtatshme të performancës të miratuara nga Organizata

7 Duhet të arrihen njohuri rreth mjeteve ndihmëse të interpretimit, duke përfshirë pasqyruesit e këndit dhe radiolokacionin; zbulimin dhe njohjen e objektivit të tokës; efektet e tipareve topografike; efektet e gjatësisë së impulsit dhe gjerësisë së rrezeve; objektivi i dallueshëm dhe i padallueshëm nga radari; faktorë që ndikojnë në forcën e jehonit nga objektivi.

Praktika

Rregullimi dhe mirëmbajtja e paraqitjes në ekran

8 Duhet të arrihen njohuri rreth:

.1 llojeve të ndryshme të regjimit të paraqitjes së radarit; lëvizjeve relative e pa-stabilizuar të drejtimi lart të anijes; lëvizjes relative të stabilizuar në drejtimin lart, lart drejt veriut, dhe në kursin lart të anijes, dhe lëvizja reale;

.2 efektet e gabimeve në saktësinë e informacionit të shfaqur; efektet e transmetimit të gabimeve të busullës në paraqitjen e lëvizjeve të stabilizuara dhe të vërteta; efektet e transmetimit të gabimeve të regjistrit në një paraqitje të lëvizjes së vërtetë; dhe efektet e regjimit të pasaktë manual të shpejtësisë në paraqitjen e lëvizjes së vërtetë;

.3 metodat për të zbuluar regjimet e pasakta të shpejtësisë në kontrollet e lëvizjes së vërtetë; efektet e zhurmës së marrësit që kufizon aftësinë për të shfaqur jehonat e dobëta dhe efektet e ngopjes prej zhurmës së marrësit etj.; rregullimi i kontrolleve operacionale; kriteret që tregojnë pikat optimale të përshtatjes; rëndësia e rendit të duhur të përshtatjes dhe efektet e kontrolleve të pa përshtatura; zbulimi i gabimeve dhe korrigjimi i:

.3.1 kontrolleve që ndikojnë tek shkalla e zbulimit; dhe

.3.2 kontrollet që ndikojnë tek saktësia;

.4 rreziqet e përdorimit të pajisjes së radarit me kontrolle të pa përshtatura; dhe

.5 Nevoja për kontroll të rregullt të shpeshtë të performancës dhe marrëdhënia e treguesit të performancës me performancën e rrezes së grupit të radarit.

Rrezja dhe largësia

9 Duhet të arrihen njohuri rreth:

.1 metodave të matjes së rrezes; shënuesit të rrezes fikse dhe shënuesit të rrezes variabël;

.2 saktësisë së çdo metode dhe saktësisë relative të metodave të ndryshme;

.3 se si paraqiten të dhënat e rrezes; rrezja në intervale të caktuara, numëruesi dixhital dhe masa e shkallëzuar;

.4 metodat e matjes së largësisë; kursorin e rrotullueshëm në disk transparent që mbulon ekranin, kursorin elektronik të largësisë dhe metodat e tjera;

.5 saktësisë së të dhënave të largësisë dhe pasaktësive të shkaktuara nga zhvendosja paralatike e koordinatave, zhvendosja e treguesit të drejtimit, keq përshtatja e qendrës;

.6 si shfaqen të dhënat e largësisë; masa e shkallëzuar dhe njehsori dixhital; dhe

.7 nevojës për kontroll të rregullt të saktësisë së rrezeve dhe largësive, mënyrat e kontrollit për pasaktësitë dhe korrigjimit ose marrjes parasysh të pasaktësive.

Teknikat e hedhjes së të dhënave në hartë dhe konceptet e lëvizjes relative

10 Praktika duhet të sigurohet në teknikat manuale të hedhjes së të dhënave në hartë, duke përfshirë përdorimin e instrumenteve reflektues për përpilimin e hartave, me qëllim që të krijohet një kuptim i plotë i lëvizjes së ndërlidhur ndërmjet vetë anijes dhe anijeve të tjera, përfshirë efektet e manovrimit për të shmangur përplasjen. Në fazat paraprake të këtij kualifikimi, duhet të përpilohen ushtrime të thjeshta hedhje të dhënash në hartë për të krijuar një vlerësim të shëndoshë të koncepteve të gjeometrisë së hedhjes në hartë të të dhënave dhe të koncepteve relative të lëvizjes. Shkalla e komplikimit të ushtrimeve duhet të rritet gjatë gjithë kursit të kualifikimit derisa personi që po kualifikohet të ketë zotëruar të gjitha aspektet e temës. Kompetenca mund të përmirësohet më së miri duke e ekspozuar praktikantin në ushtrimet reale të kryera në një simulator ose duke përdorur mjete të tjera efektive.

Identifikimi i jehonave të rrezikshme

11 Duhet të arrihet një kuptim i plotë i:

.1 përcaktimit të vendndodhjes me radar nga objektiva në tokës dhe shenjat e detit;

.2 saktësisë së përcaktimit të vendndodhjes me anë të rrezeve dhe largësive;

.3 rëndësia e kontrollit me mjete të ndryshme të saktësisë së radarit kundrejt mjeteve të tjera lundruese; dhe

.4 vlerës e regjistrimit të rrezeve dhe largësive në intervale të rregullta e të shpeshta kur përdoret radari si një mjet ndihmës për shmangien e përplasjeve.

Kursi dhe shpejtësia e anijeve të tjera

12 Duhet të arrihet një kuptim i plotë i:

.1 metodave të ndryshme me anë të të cilave mund të merret nga rrezet dhe largësitë e regjistruara shpejtësia dhe kursi i anijeve të tjera, përfshirë:

.1.1 grafikun relativ të pa stabilizuar;

.1.2 grafikun relativ të stabilizuar; dhe

.1.3 grafikun e vërtetë; dhe

.2 marrëdhënieve midis vëzhgimeve vizuale dhe atyre me radar, duke përfshirë detajet dhe saktësinë e llogaritjeve të kursit dhe shpejtësisë së anijeve të tjera, dhe zbulimin e ndryshimeve të lëvizjes së anijeve të tjera.

Koha dhe distanca e qasjes më të afërt të kalimit, takimit ose parakalimit të anijeve

13 Duhet të arrihet një kuptim i plotë i:

.1 përdorimit të të dhënave të regjistruara për të siguruar:

.1.1 matjen e distancës dhe largësisë më të afërt të afrimit;

.1.2 kohën e afrimit më të afërt; dhe

.2 rëndësisë së vrojtimeve të shpeshta dhe të rregullta.

Zbulimi i ndryshimit të kursit dhe shpejtësisë së anijeve të tjera

14 Një kuptim i plotë duhet të arrihet për:

.1 efektet e ndryshimeve të kursit dhe /ose shpejtësisë nga anijet e tjera në trajektoret e tyre përgjatë ekranit të radarit;

.2 vonesën ndërmjet ndryshimit të kursit ose shpejtësisë dhe zbulimit të atij ndryshimi; dhe

.3 Rreziqet e ndryshimeve të vogla në krahasim me ndryshimet thelbësore të kursit ose shpejtësisë në raport me normën dhe saktësinë e zbulimit.

Ndikimi i ndryshimeve të shpejtësisë ose të kursit të vetë anijes ose të dyja

15 Një kuptim i plotë i efekteve të lëvizjeve të vetë anijes në një paraqitje relative lëvizjeje, dhe efektet e lëvizjeve të anijeve të tjera dhe avantazhet e stabilizimit të busullës së një paraqitje relative.

16 Në lidhje me paraqitjet e vërteta të lëvizjeve, duhet të arrihet një kuptim i plotë i:

.1 efekteve të pasaktësive të:

.1.1 regjimeve të shpejtësisë dhe kursit; dhe

.1.2 të dhënave të stabilizimit të busullës që drejtojnë një paraqitje të stabilizuar relative lëvizjeje;

.2 efekteve të ndryshimeve të kursit ose të shpejtësisë ose të dyja të vetë anijes në trajektoren e anijeve të tjera në ekran; dhe

.3 marrëdhënies së shpejtësisë me shpeshtësinë e vrojtimeve.

Zbatimi i Rregulloreve Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972, të ndryshuara

17 Duhet të arrihet një kuptim i plotë i marrëdhënies së Rregulloreve Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972, të ndryshuara, për përdorimin e radarit, duke përfshirë:

.1 veprimet për të shmangur përplasjen, rreziqet e supozimeve të bëra bazuar në informacione të të përshtatshme dhe rreziqet e ndryshimeve të vogla të kursit ose shpejtësisë;

.2 avantazhet e shpejtësisë së sigurt kur përdoret radari për të shmangur përplasjen;

.3 lidhjen e shpejtësisë me distancën dhe kohën më të afërt të afrimit dhe me karakteristikat manovruese të llojeve të ndryshme të anijeve;

.4 rëndësia e raporteve të vrojtimit me radar dhe e procedurave të mirë përcaktuara të raportimit të radarit;

.5 përdorimi i radarit në mot të kthjellët, për të kuptuar kapacitetin dhe kufizimet e tij, për të krahasuar vrojtimet me radar dhe ato vizuale dhe për të marrë një vlerësim të saktësisë relative të informacionit;

.6 nevoja për përdorim të hershëm të radarit në mot të kthjellët gjatë natës dhe kur ka shenja se dukshmëria mund të përkeqësohet;

.7 krahasimi i karakteristikave të shfaqura nga radari me karakteristikat e hartave; dhe

.8 krahasimi i efekteve të dallimeve mes shkallëve të rrezes.

Kualifikimi dhe vlerësimi i përdorimit operacional të Mjeteve Ndihmëse për Hedhjen Automatike të të Dhënave të Radarit në Skicë (ARPA)

18 Kualifikimi dhe vlerësimi i përdorimit operacional të mjeteve ndihmëse për hedhjen automatike të të dhënave të radarit në skicë (ARPA) duhet:

.1 të kërkojë mbarim paraprak të kualifikimit për vrojtimet me radar dhe hedhjen e të dhënave të radarit në skicë ose të kombinojë atë kualifikim me kualifikimin e paraqitur në paragrafët 19 deri në 35 më poshtë;[*]

.2 të ndërthurë përdorimin e pajisjes së simulimit ARPA; dhe

.3 të zbatojë Standarde jo më të ulta se ato të dhëna në paragrafët 19 deri në 35 më poshtë.

19 Kur ofrohet kualifikim ARPA si pjesë e një kualifikimi të përgjithshëm sipas Konventës STCW 1978, kapitenët, zëvendës kapitenët dhe oficerët përgjegjës për një shërbim lundrimi duhet të kuptojnë faktorët e përfshirë në vendimmarrjen bazuar në informacionet e ofruara nga ARPA në bashkëpunim me të dhëna të tjera lundruese, duke pasur një vlerësim të ngjashëm të aspekteve operacionale dhe të gabimeve të sistemit të sistemeve moderne elektronik të lundrimit, duke përfshirë

[*] Kurset e Moduleve përkatëse IMO dhe rezoluta MSC.64 (67), të ndryshuara, mund të ndihmojnë në përgatitjen e kurseve

ECDIS. Ky kualifikim duhet të jetë i një natyre progresive, përpjesëtimor me përgjegjësitë e individit dhe Çertifikatat e lëshuara nga Palët sipas Konventës STCW 1978.

Teoria dhe demonstrimi

Rreziqet e mundshme të varësisë më shumë se duhet nga ARPA

20 Vlerësim se ARPA është vetëm një mjet ndihme lundrimi dhe:

.1 që kufizimet e saj, duke përfshirë ato të sensorëve të saj, e bëjnë varësinë e tepruar në ARPA të rrezikshme, në veçanti për mbajtjen e një vrojtimi; dhe

.2 nevoja për të respektuar në çdo kohë Parimet që duhet të respektohen për të mbajtur një shërbim lundrimi dhe Udhëzimet për mbajtjen e një shërbimi lundrimi.

Llojet kryesore të sistemeve ARPA dhe karakteristikat e tyre të paraqitjes

21 Njohja e llojeve kryesore të sistemeve ARPA në përdorim; karakteristikat e tyre të ndryshme të paraqitjes dhe një kuptim i asaj se kur duhet të përdoren regjime të stabilizuara në tokë ose në det dhe orientimet veri – lart, kursi – lart ose drejtimi – lart ().

Standardet e performancës së IMO për ARPA

22 Një vlerësim i standardeve të performancës së IMO për ARPA, në veçanti standardet që kanë të bëjnë me saktësinë.*

Faktorët që ndikojnë në performancën dhe saktësinë e sistemit

23 Njohja e parametrave të performancës së inputeve të sensorit ARPA - inputet e radarit, busullës dhe shpejtësisë dhe efektet e mosfunksionimit të sensorëve në saktësinë e të dhënave ARPA.

24 Njohuri rreth;

.1 efektet e kufizimeve të radarit për diferencimin dhe saktësisë e rrezeve dhe largësive dhe kufizimet e saktësisë së busullës dhe inputit të shpejtësisë mbi saktësinë e të dhënave ARPA; dhe

.2 faktorët që ndikojnë në saktësinë e vektorit.

Kapacitetet dhe kufizimet e përputhjes së kontureve (gjurmimit)

25 Njohje e:

.1 kritereve për përzgjedhjen e objektivave nëpërmjet kërkimit automatik;

.2 faktorëve që çojnë në zgjedhjen korrekte të objektivave për kërkimin manual;

* Shih standardet përkatëse/të përshtatshme të performancës të miratuara nga Organizata.

.3 efekteve në gjurmimin e objektivave "të humbur" dhe atyre në ngjyrë të zbehtë; dhe

.4 rrethanave që shkaktojnë "shkëmbimin e objektivit" dhe efektet në të dhënat e shfaqura.

Vonesat në përpunimin e të dhënave

26 Njohuri rreth vonesave të qenësishme në shfaqjen e informacionit të përpunuar ARPA, veçanërisht në kërkimin dhe ri-kërkimin ose kur një objektiv i gjurmuar manovron.

Paralajmërimet operacionale, përfitimet dhe kufizimet e tyre

27 Vlerësim i përdorimeve, përfitimeve dhe kufizimeve të paralajmërimeve operacionale të ARPA-s dhe regjimi i saktë i tyre, aty ku është e mundur, për të shmangur ndërhyrjet e paligjshme.

Testet operative të sistemit

28 Njohuri rreth:

.1 metodave të testimit për mosfunksionimin e sistemeve ARPA, duke përfshirë vetë-testimin funksional; dhe

.2 masave paraprake që duhet të ndërmerren pas një mosfunksionimi.

Kërkimi manual dhe automatik i objektivave dhe kufizimeve të tyre përkatëse

29 Njohja e kufizimeve të vendosur për të dyja llojet në kërkimin në skenarët më shumë objektivë, dhe efektet në kërkimin e objektivit që po zbehet dhe shkëmbimin e objektivit.

Vektorët e vërtetë dhe relativë dhe paraqitja grafike tipike e informacionit të objektivit dhe zonave të rrezikshme

30 Njohuri të hollësishme të vektorëve të vërtetë dhe relativë; derivati i kurseve dhe shpejtësive të vërteta të objektivave, duke përfshirë:

.1 vlerësimin e kërcënimeve, derivati i pikës më të afërt të parashikuar të afrimit dhe koha më e afërt e parashikuar e afrimit nga ekstrapolimi i avancuar i vektorëve, përdorimi i përfaqësimit grafik të zonave të rrezikshme;

.2 efektet e ndryshimeve të kursit dhe / ose shpejtësisë së vetë anijes dhe/ose objektivave në pikën më të afërt të parashikuar të afrimit dhe kohës së parashikuar të pikës më të afërt të afrimit dhe zonave të rrezikshme;

.3 efektet e vektorëve të pasaktë dhe zonave të rrezikshme; dhe

.4 përfitimin e ndërrimit ndërmjet vektorëve të vërtetë dhe atyre relativë.

Informacion rreth vendndodhjeve të mëparshme të objektivave që po gjurmohen

31 Njohuri e derivatit të vendndodhjeve të kaluara të objektivave që po gjurmohen, njohja e të dhënave historike si një mjet për të treguar manovrimin e fundit të objektivave dhe si një metodë për të kontrolluar vlefshmërinë e gjurmimit ARPA.

Praktika

Rregullimi dhe mirëmbajtja e paraqitjeve në ekran

32 Aftësia për të demonstruar:

.1 procedurën e saktë fillestare për të siguruar paraqitjen optimale të informacionit ARPA;

.2 përzgjedhjen e prezantimit të paraqitjes; paraqitjes e stabilizuara relative të lëvizjes dhe paraqitjet e vërteta të lëvizjes;

.3 rregullimin e saktë të të gjitha kontrolleve të paraqitjeve variabël të radarëve për paraqitjen optimale të të dhënave;

.4 përzgjedhjen, sipas rastit, të inputit të kërkuar të shpejtësisë për ARPA;

.5 përzgjedhjen e kontrolleve të hedhjes në skicë të të dhënave ARPA, kërkimin manual/automatike, paraqitjen me vektor/ grafik të të dhënave;

.6 përzgjedhjen e shkallëve kohore të vektorëve/ grafikut;

.7 përdorimin e zonave përjashtuese kur vihet në punë kërkimi automatik nga ARPA; dhe

.8 kontrollet e performancës së radarëve, busullës, sensorëve të inputit të shpejtësisë dhe ARPA.

Testet operative të sistemit

33 Aftësia për të kryer kontrollet e sistemit dhe për të përcaktuar saktësinë e të dhënave të ARPA, duke përfshirë edhe lehtësira të manovrimit të provës, duke kontrolluar hedhjen bazë të të dhënave të radarit.

Marrja e informacionit nga paraqitja ARPA

34 Demonstron aftësinë për të marrë informacion në të dy regjimet e lëvizjes relative dhe të vërtetë të paraqitjes, përfshirë:

.1 identifikimi i jehonave të rëndësishme;

.2 shpejtësia dhe drejtimi i lëvizjes relative të objektivit;

.3 koha për te, dhe rrezja e parashikuar në, pikën më të afërt të afrimit të objektivit;

.4 kurset dhe shpejtësitë e objektivave;

.5 zbulimi i ndryshimeve të kursit dhe shpejtësisë së objektivave dhe kufizimet e këtyre informacioneve;

.6 ndikimi i ndryshimeve në kursin ose shpejtësinë e vetë anijes ose të dyja; dhe

.7 operimi i lehtësirave të manovrimit provë.

Zbatimi i Rregulloreve Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972, të ndryshuara

35 Analiza e situatave të mundshme të përplasjes nga informacioni i shfaqur, përcaktimi dhe ekzekutimi i veprimeve për të shmangur situata të drejtimit të afërt në përputhje me Rregulloreve Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972, të ndryshuara, në fuqi.

Kualifikimi dhe vlerësimi në përdorimin operacional të Paraqitjes së Hartave Elektronike dhe Sistemeve të Informacionit (ECDIS)

Hyrje

36 Kur përdoren simuluesit për kualifikim ose vlerësime në përdorimin operacional të Paraqitjes së Hartave Elektronik dhe Sistemeve të Informacionit (ECDIS), duhet të merren parasysh udhëzimet e mëposhtme të përkohshme në çdo kualifikim ose vlerësim të tillë.

37 Kualifikimi dhe vlerësimi në përdorimin operacional të ECDIS duhet të:

.1 inkorporojë përdorimin e pajisjeve të simulimit ECDIS; dhe

.2 zbatojë standarde jo më të ulëta se ato të dhëna në paragrafët 38 deri në 65 më poshtë.

38 Pajisja simuluese ECDIS, përveç plotësimit të të gjitha standardeve të zbatueshme të performancës të përcaktuara në seksionin A-1/12 të Kodit STCW, të ndryshuar, duhet të jenë në gjendje të simulojnë pajisjet lundruese dhe të kontrollit operacional në urë të cilat plotësojnë të gjitha standardet e zbatueshme të performancës të miratuara nga Organizata, përfshijnë objektet për të gjeneruar tinguj dhe:

.1 krijon një mjedis operativ në kohë reale, duke përfshirë instrumentet dhe pajisjet e kontrollit dhe të komunikimit të lundrimit të përshtatshëm për detyrat e lundrimit dhe shërbimit që duhet të kryhen dhe aftësitë e manovrimit që duhet të vlerësohen; dhe

.2 simulon realisht karakteristikat e "vetë anijes" në kushte në ujëra të hapur, si dhe efektet e motit, rrjedhës së baticës dhe rrymave.

39 Demonstrimi i, dhe praktikat në përdorimin e ECDIS duhet të ndërmerren, sipas rastit, përmes përdorimit të simulatorëve. Ushtrimet e kualifikimit duhet të ndërmerren në kohë reale, në mënyrë që të rritet ndërgjegjësimi i personave që po kualifikohen për rreziqet e përdorimit jo të duhur të ECDIS. Shkallët kohore të përshpejtuara mund të përdoret vetëm për demonstrime.

Të përgjithshme

Synimet e një program kualifikimi ECDIS

40 Personi që po kualifikohet për ECDIS duhet të jetë në gjendje të:

.1 përdorë pajisjen ECDIS, të përdorë funksionet lundruese të ECDIS, të përzgjedhë dhe vlerësojë të gjithë informacionin përkatës dhe të ndërmarrë veprime të duhura në rast të një mosfunksionimi;

.2 konstatojë gabimet e mundshme të të dhënave të paraqitura dhe gabimet e zakonshme të interpretimit; dhe

.3 shpjegojë pse nuk duhet të mbështetet vetëm tek ECDIS si e vetmja ndihmë e besueshme për lundrim.

Teoria dhe demonstrimi

41 Meqë përdorimi i sigurt i ECDIS kërkon njohuri dhe kuptim të parimeve themelore që drejtojnë të dhënat ECDIS dhe rregulloret e tyre të prezantimit, si dhe gabimet e mundshme në paraqitjen e të dhënave dhe rreziqet potenciale dhe kufizimet e lidhura me ECDIS, duhet të ofrohet një numër leksionesh që mbulojnë shpjegimin teorik. Në masën që është e mundur, mësimet e tilla duhet të paraqiten brenda një konteksti të njohur dhe të përdorin shembuj praktikë. Ato duhet të përforcohen gjatë ushtrimeve me simulator.

42 Për funksionimin e sigurt të pajisjeve ECDIS dhe informacioneve që lidhen me ECDIS (përdorimi i funksioneve të lundrimit të ECDIS, përzgjedhja dhe vlerësimi i të gjitha informacioneve përkatëse, familjarizimi me ndërfaqen ECDIS njeri-makineri), përmbajtjen kryesore të kursit duhet ta zënë ushtrimet praktike dhe kualifikimi për simuluesit ECDIS.

43 Duhet të përcaktohet një strukturë e aktiviteteve për përcaktimin e objektivave të kualifikimit. Duhet të zhvillohet një specifikim i detajuar i objektivave të të nxënit për secilën temë të kësaj strukture.

Ushtrime me simulator

44 Ushtrimet duhet të kryhen në simulatorë individualë ECDIS, ose simulatorë navigimi me mision të plotë duke përfshirë ECDIS, për t'i mundësuar pjesëmarrësve të përftojnë aftësitë e nevojshme praktike. Për ushtrimet e lundrimit në kohë reale, rekomandohet që simuluesit e lundrimit të mbulojnë situatën komplekse të lundrimit. Ushtrimet duhet të ofrojnë kualifikim në përdorimin e shkallëve të ndryshme, regjimet e lundrimit dhe mënyrat e paraqitjes të cilat janë në dispozicion, në mënyrë që pjesëmarrësit të jenë në gjendje të përshtatin përdorimin e pajisjeve për situatën përkatëse.

45 Zgjedhja e ushtrimeve dhe skenarëve udhëhiqet nga pajisjet e simulatorit që janë në dispozicion. Nëse është i disponueshëm një ose më shumë stacione pune ECDIS dhe një simulator me mision të plotë, stacionet e punës mund të përdoren kryesisht për ushtrime bazë në përdorimin e mjediseve të ECDIS dhe për ushtrime të planifikimit të kalimit, ndërsa simulatorë e misionit të plotë mund të përdoren kryesisht për ushtrime që lidhen me funksionet e monitorimit të kalimit në kohë reale, sa më realiste të jetë e mundur në lidhje me ngarkesën totale të punës së një shërbimi lundrimi. Shkalla e kompleksitetit të ushtrimeve duhet të rritet gjatë gjithë programit të kualifikimit derisa pjesëmarrësi në kualifikim të ketë zotëruar të gjitha aspektet e temës mësimore.

46 Ushtrimet duhet të japin përshtypjen më të madhe të realizmit. Për të arritur këtë, skenarët duhet të vendosen në një zonë fiktive deti. Situatat, funksionet dhe veprimet për objektivat e ndryshme mësimore që ndodhin në zona të ndryshme të detit mund të integrohen në një ushtrim dhe të përjetohen në kohë reale.

47 Objektivi kryesor i ushtrimeve me simulator është të sigurojë që pjesëmarrësit të kuptojnë përgjegjësitë e tyre në përdorimin operacional të ECDIS në të gjitha aspektet e lidhura me sigurinë dhe të njohin plotësisht sistemin dhe pajisjet e përdorura.

Llojet kryesore të sistemeve ECDIS dhe karakteristikat e tyre të paraqitjes

48 Pjesëmarrësit në kualifikim duhet të fitojë njohuri për llojet kryesore të ECDIS në përdorim; karakteristikat e tyre të ndryshme të paraqitjes, strukturën e të dhënave dhe kuptueshmërinë rreth:

.1 dallimet në mes të skicave me vektor dhe raster ;

.2 dallimet ndërmjet ECDIS dhe ECS;

.3 dallimet midis ECDIS dhe RCDS;[*]

.4 karakteristikat e ECDIS dhe zgjidhjet e tyre të ndryshme; dhe

.5 karakteristikat e sistemeve për qëllime të veçanta (situata të pazakonshme/ emergjenca).

Rreziqet e mbështetjes së tepruar në ECDIS

49 Kualifikimi për përdorimin operacional të ECDIS duhet të adresojë:

.1 kufizimet e ECDIS si mjet lundrimi;

.2 rreziku potencial i funksionimit jo të duhur të sistemit;

.3 kufizimet e sistemit, duke përfshirë ato të sensorëve të saj;

.4 pasaktësia e të dhënave hidrografike; kufizimet e hartave elektronike me vektor dhe raster (ECDIS kundrejt RCDS dhe ENC kundrejt RNC); dhe

.5 rreziku potencial i gabimeve njerëzore.

Theksi duhet të vendoset në nevojën për të mbajtur një vrojtim të duhur dhe për të kryer kontrollin periodik, veçanërisht të vendndodhjes së anijes, me metoda të pavarura të ECDIS.

Zbulimi i paraqitjes së gabuar të informacionit

[*] Shih SN/Qarkore 207/Rishikim 1 – Dallimet midis RCDS dhe ECDIS.

50 Njohuritë rreth kufizimeve të pajisjeve dhe zbulimit të paraqitjes së gabuar të informacionit janë thelbësore për përdorimin e sigurt të ECDIS. Faktorët e mëposhtëm duhet të theksohen gjatë kualifikimit:

.1 standardet e performancës së pajisjeve;

.2 paraqitja e të dhënave të radarit në një hartë elektronike, eliminimi i mospërputhjes midis imazhit të radarit dhe hartës elektronike;

.3 mospërputhjet e mundshme të projeksioneve midis një harte elektronike dhe hartave në letër;

.4 mospërputhje e mundshme në shkallë (shkallë më të lartë ose shkallë më të ulët) e paraqitjes së një harte elektronike dhe shkallës së saj origjinale;

.5 efektet e përdorimit të sistemeve të ndryshme të referimit për vendndodhjen;

.6 efektet e përdorimit të pikave të ndryshme të referimit horizontale dhe vertikale;

.7 efekte të lëvizjes së anijes në një rrugë lundruese;

.8 kufizimet e ECDIS në regjimin e paraqitjes raster të hartës;

.9 gabime potenciale në paraqitjen e:

.9.1 vendndodhjes së anijes;

.9.2 të dhënave të radarit dhe informacioneve ARPA dhe AIS;

.9.3 sistemeve të ndryshme koordinative gjeodezike; dhe

.10 verifikimi i rezultateve të korrigjimit manual ose automatik të të dhënave:

.10.1 krahasimi i të dhënave të hartës dhe pamjes së radarit; dhe

.10.2 kontrollimi i vendndodhjes së anijes duke përdorur sistemet e tjera të pavarura të përcaktimit të vendndodhjes.

51 Duhet të sqarohet interpretimi i gabuar i të dhënave dhe veprimet e duhura për të shmangur gabimet e interpretimit. Duhen theksuar pasojat që vijnë nga të mëposhtmet:

.1 injorimi i paraqitjes në shkallë më të lartë;

.2 pranimin pa shprehur kritika për vendndodhjen e anijes;

.3 ngatërrimi i regjimit të paraqitjes;

.4 ngatërrimi i shkallës së hartës;

.5 ngatërrimi i sistemeve referuese;

.6 mënyrat e ndryshme të prezantimit;

.7 mënyrat e ndryshme të stabilizimit të vektorit;

.8 dallimet midis veriut të vërtetë dhe veriut në gjiro - busull (radar);

.9 përdorimi i të njëjtit sistem referimi të të dhënave;

.10 përdorimi i shkallës së duhur të hartës;

.11 përdorimi i sensorit më të përshtatshëm për situatën dhe rrethanat e dhëna;

.12 futja e vlerave të sakta të të dhënave të sigurisë:

.12.1 konturet e sigurisë së anijes,

.12.2 thellësia e sigurisë (ujërat e sigurt), dhe

.12.3 ngjarjet; dhe

.13 përdorimi i duhur i të gjitha të dhënave në dispozicion.

52 Vlerësimi që RCDS është vetëm një mjet ndihmës lundrimi dhe se, kur operon në regjimin RCDS, pajisjet ECDIS duhet të përdoren së bashku me një portofol të përshtatshëm të hartave të përditësuara prej letre:

.1 vlerësimi i ndryshimeve në regjimin e operimit RCDS siç përshkruhet në SN.1/Qarkore 207 /Rishikim.1, dallimet midis RCDS dhe ECDIS; dhe

.2 ECDIS, në çdo regjim, duhet të përdoret në kualifikimi me një portofol të përshtatshëm të hartave të përditësuara.

Faktorët që ndikojnë në performancën dhe saktësinë e sistemit

53 Duhet të arrihet një kuptim bazë rreth parimeve të ECDIS, së bashku me njohuri të plota praktike për:

.1 vënien në punë dhe rregullimin e ECDIS; lidhjen e sensorëve të të dhënave: marrësit e sistemit satelitor dhe radio navigues, radari, gjiro-busulla, solkometri, pajisja e jehonave; saktësinë dhe kufizimet e këtyre sensorëve, përfshirë efektet e gabimeve të matjes dhe saktësinë e vendndodhjes së anijes, manovrimi mbi saktësinë e performancës së treguesit të kursit, gabimi i busullës mbi saktësinë e treguesit të kursit, ujërat e cekët mbi saktësinë e performancës së solkometrit, korrigjimi i solkometrit mbi saktësinë e llogaritjes së shpejtësisë, shqetësimi (gjendja e detit) mbi saktësinë e performancës së pajisjes së jehonës; dhe

.2 standardet ekzistuese të performancës për sistemet e hartave elektronike të paraqitjes dhe sistemeve të informacionit të miratuara nga Organizata.*

* Shihni standardet përkatëse/të duhura të performancës të miratuara nga Organizata.

Praktika

Rregullimi dhe ruajtja e paraqitjes në ekran

54 Njohuri dhe aftësi duhet të arrihen për:

.1 procedurën e saktë të fillimit për të marrë paraqitjen optimale të informacionit ECDIS;

.2 përzgjedhjen e prezantimit të paraqitjes (paraqitje standarde, baza e paraqitjes, i gjithë informacioni tjetër i paraqitur individualisht sipas kërkesës);

3 rregullimin e saktë të të gjitha kontrolleve të paraqitjes variabël radar/ ARPA për paraqitjen optimale të të dhënave;

.4 përzgjedhjen e konfigurimit të volitshëm;

.5 përzgjedhjen, sipas rastit, të inputit të kërkuar të shpejtësisë për ECDIS;

.6 përzgjedhjen e shkallës së kohës të vektorëve; dhe

.7 kontrollet e performancës së vendndodhjes, radarit/ ARPA, busullës, sensorëve të inputit të shpejtësisë dhe ECDIS.

Përdorimi operacional i hartave elektronike

5 Duhet të arrihen njohuri dhe aftësi për:

.1 karakteristikat kryesore të paraqitjes së të dhënave ECDIS dhe përzgjedhjes së informacionit të duhur për detyrat e lundrimit;

.2 funksionet automatike të kërkuara për monitorimin e sigurisë së anijeve, siç janë paraqitja e vendndodhjes, drejtimi/kursi në gjiro-busull, shpejtësia, vlerat e sigurisë dhe koha;

.3 funksionet manuale (nga kursori, vijat e largësisë elektronike, rrathët e rrezes);

.4 përzgjedhjen dhe modifikimin e përmbajtjes së hartës elektronike;

.5 shkallëzimi (duke përfshirë shkallëzimin me të ulët dhe më të lartë);

.6 zmadhimin;

.7 rregullimin e të dhënave të sigurisë së anijes;

.8 përdorimin e regjimit të paraqitjes gjatë ditës ose natës;

.9 leximin e të gjitha simboleve dhe shkurtimeve të hartës;

.10 përdorimin e llojeve të ndryshme të kursorëve dhe shufrave elektronike për marrjen e të dhënave të lundrimit;

.11 të parët e një zonë në drejtime të ndryshme dhe duke u kthyer në vendndodhjen e anijes;

.12 gjetjen e zonës së nevojshme, duke përdorur koordinatat gjeografike;

.13 paraqitjen e shtresave të domosdoshme të të dhënave të përshtatshme për një situatë lundrimi;

.14 zgjedhjen e të dhënave të përshtatshme dhe të qarta (vendndodhja, kursi, shpejtësia, etj.);

.15 futjen e shënimeve të detarit;

.16 përdorimin e prezantimit të orientimit veri – lart dhe lloje të tjera të orientimit; dhe

.17 përdorimin e regjimeve të lëvizjeve reale dhe relative.

Planifikimi i itinerarit

56 Duhet të arrihen njohuri dhe aftësi për:

.1 hedhjen e karakteristikave të anijes në ECDIS;

.2 përzgjedhja e një zone detare për planifikimin e itinerarit:

.2.1 shqyrtimin e ujërave të kërkuara për kalimin në det, dhe

.2.2 ndryshimi i shkallës së hartës;

.3 verifikimi se janë të disponueshme hartat e duhura dhe të përditësuara;

.4 planifikimi i itinerarit në një paraqitje me anë të ECDIS, duke përdorur redaktuesin grafik, duke marrë në konsideratë vijat rumb dhe rrethin e madh të lundrimit (ku toka konsiderohet si një formë e përsosur rrethore; pra, distanca më e shkurtër midis dy pikave në sipërfaqen e saj është harku i rrethit të madh që përmban dy pikat):

.4.1 përdorimi i bazës së të dhënave ECDIS për marrjen e të dhënave të lundrimit, hidrometeorologjike dhe të dhëna të tjera;

.4.2 marrja në konsideratë e rrezes së kthimit dhe pikave / vijave të kthimit (për një kthesë të sigurt, është e domosdoshme që një anije të përcaktojë pozicionin ose pikat e saj kthimit. Pika e kthimit është një pikë ku koka e timonit vihet në pozicion të tërhequr ndërsa merret parasysh distanca e kursit të ri dhe karakteristikat e kthimit të anijes) kur ato janë të shprehura në shkallë harte;

.4.3 shënimi i thellësive dhe zonave të rrezikshme dhe shfaqja e kontureve të thellësisë së ruajtjes;

.4.4 shënimi i pikave të ndërmjetme të itinerarit me konturet e thellësisë së kalimit dhe devijimet kritike ndër - trajektore, si dhe shtimi, zëvendësimi dhe fshirja e pikave të ndërmjetme të itinerarit;

.4.5 marrja në konsideratë e shpejtësisë së sigurt;

.4.6 kontrollimi i itinerarit të para - planifikuar për sigurinë në lundrim; dhe

.4.7 gjenerimi i alarmeve dhe paralajmërimeve;

.5 planifikimi i itinerarit me llogaritje në formatin e tabelës, duke përfshirë:

.5.1 përzgjedhjen e pikave të ndërmjetme të itinerarit;

.5.2 sjelljen ndërmend të listës së pikave të ndërmjetme të itinerarit;

.5.3 shënimet e planifikimit;

.5.4 përshtatja e një itinerari të planifikuar;

.5.5 kontrollimi i një itinerari të para planifikuar për sigurinë e lundrimit;

.5.6 planifikimi i itinerareve alternative;

.5.7 ruajtja e itinerareve të planifikuara, ngarkimi dhe shkarkimi i itinerareve të fshira;

.5.8 hartimi i një kopje grafike të ekranit të monitorit dhe printimi i një itinerari;

.5.9 redaktimi dhe modifikimi i itinerarit të planifikuar;

.5.10 vendosja e vlerave të sigurisë sipas madhësisë dhe parametrave të manovrimit të anijes;

.5.11 planifikimi i itinerarit të kthimit; dhe

.5.12 lidhja e disa itinerareve.

Monitorimi i itinerarit

57 Duhet të arrihen njohuri dhe aftësi në:

.1 përdorimin e të dhënave të pavarura për të kontrolluar vendndodhjen e anijes ose përdorimin e sistemeve alternative brenda ECDIS;

.2 përdorimin e funksionit të nënproçedurës që përpiqet të parashikojë efektet e zgjedhjes së një ndryshoreje për të vlerësuar një nga vlerat e saj:

.2.1 ndryshimi i hartave dhe shkallëve të tyre;

.2.2 rishikimi i hartave të lundrimit;

.2.3 përzgjedhja e kohës vektoriale;

.2.4 parashikimi i vendndodhjes së anijes për një interval kohor;

.2.5 ndryshimi i itinerarit të para planifikuar (modifikimi i itinerarit);

.2.6 futja e të dhënave të pavarura për llogaritjen e drejtimit të erës dhe tolerancës së rrymës detare;

.2.7 reagimi i duhur ndaj alarmit;

.2.8 futja e korrigjimeve për mospërputhjet e informacionit gjeodezik;

.2.9 shfaqja e shënuesve të kohës në itinerarin e anijes;

.2.10 futja në mënyrë manual e vendndodhjes së anijes; dhe

.2.11 matja e koordinatave, kursit, largësive dhe distancave në një hartë.

Trajtimi i alarmit

58 Duhet të arrihet njohja dhe aftësia për të interpretuar dhe reaguar siç duhet në të gjitha llojet e sistemeve, si sensorë të lundrimit, tregues, të dhëna dhe harta, alarmet dhe paralajmërimet treguese, duke përfshirë kalimin e sistemit të sinjalizimit të alarmit me zë dhe pamje, në rast:

.1 mungese të hartës tjetër në bazën e të dhënave ECDIS;

.2 të kalimit të një konturi sigurie;

.3 tejkalimi të kufijve ndër-gjurmimit;

.4 devijimi nga itinerari i planifikuar;

.5 afrimi me pikën e ndërmjetme të itinerarit;

.6 afrimi me një pike kritike;

.7 mospërputhje midis kohës së llogaritur dhe asaj aktuale të mbërritjes në një pikë të ndërmjetme të itinerarit;

.8 informacioni në shkallë më të ulët ose më të lartë;

.9 afrimi me një rrezik të izoluar lundrimi ose zonë rreziku;

.10 kalimi të një zonë të caktuar;

.11 përzgjedhje të një të dhëne të ndryshme gjeodezike;

.12 afrimi me anije të tjera;

.13 shikimi të cakut (fundit);

.14 kalimi të kohëmatësit;

.15 dështimi të testimit të sistemit;

.16 mosfunksionimi i sistemit të përdorur të vendndodhjes në ECDIS;

.17 dështimi të llogaritjes së vendndodhjes aktuale duke përdorur një vendndodhje të përcaktuar më parë; dhe

.18 pamundësie për të përcaktuar vendndodhjen e anijes duke përdorur sistemin e lundrimit.

Korrigjimi manual i vendndodhjes së anijes dhe parametrat e lëvizjes

59 Duhet të arrihen njohuri dhe aftësitë në korrigjimin manual:

.1 vendndodhja e anijes në regjimin e llogaritjes së vendndodhjes aktuale duke përdorur një vendndodhje të përcaktuar më parë pozicionin, kur marrësi i sistemit satelitor dhe radio navigues është i fikur;

.2 vendndodhja e anijes, kur koordinatat e marra automatikisht janë të pasakta; dhe

.3 vlerat e kursit dhe shpejtësisë.

Regjistrimet në ditarin (regjistrin) e anijes

60 Duhet të arrihen njohuri dhe aftësi në:

.1 regjistrimin automatik të lundrimit;

.2 rindërtimi i trajektores së kaluar, duke marrë parasysh:

.2.1 mediumin e regjistrimit;

.2.2 intervalet e regjistrimit;

.2.3 verifikimin e bazës së të dhënave në përdorim;

.3 shikimin e shënimeve në regjistrin elektronik të anijes;

.4 regjistrimi i menjëhershëm në regjistrin elektronik të anijes;

.5 ndryshimi i kohës së anijes;

.6 futja e të dhënave shtesë;

.7 printimi i përmbajtjes së regjistrit elektronik të anijes;

.8 vendosja e intervaleve automatike të regjistrimit;

.9 përbërja e të dhënave të lundrimit dhe raportimi; dhe

.10 ndërfaqe me një regjistrues të dhënash të lundrimit (VDR).

Përditësimi i hartës

61 Duhet të arrihen njohuri dhe aftësi në:

.1 kryerjen e përditësimit manual të hartave elektronike. Vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet konformitetit të elipsoidit të referencës dhe konformitetit të njësive matëse të përdorura në një hartë dhe në tekstin e korrigjimit;

.2 kryerjen e përditësimit gjysmë-automatik të hartave elektronike, duke përdorur të dhënat e marra nga mjetet elektronike të komunikimit në formatin e hartës elektronike; dhe

.3 kryerjen e përditësimit automatik të hartave elektronike, duke përdorur skedarët e përditësuar të marrë nëpërmjet linjave elektronike të komunikimit të të dhënave.

Në skenarët ku të dhënat që nuk janë përditësuar janë përdorur për të krijuar një situatë kritike, personave që po kualifikohen u kërkohet të bëjnë përditësimin e posaçëm të hartës.

Përdorimi operativ i ECDIS kur radari /ARPA është i lidhur

62 Duhet të arrihen njohuri dhe aftësi në:

.1 lidhjen e ARPA me ECDIS;

.2 tregimin e vektorët e shpejtësisë së objektivit;

.3 tregimin e trajektores objektivit;

.4 arritjen e trajektores së objektivit;

.5 për të parë tabelën e objektivave;

.6 kontrollin e renditjes së një imazhi të papërpunuar radari të mbivendosur në një hartë elektronike me veçoritë gjeografike të skicuara;

.7 simulimin e një ose më shumë manovrave;

.8 korrigjimet e vendndodhjes së anijes, duke përdorur një pikë referimi të kapur nga ARPA; dhe

.9 korrigjimet duke përdorur kursorin e ARPA dhe shufrën elektronike.

Shih gjithashtu pjesën B-I /12, Udhëzime lidhur me përdorimin e simulatorëve (që lidhen me radarët dhe ARPA), veçanërisht paragrafët 17 deri në 19 dhe 36 deri në 38.

Përdorimi operacional i ECDIS kur AIS është e lidhur

63 Duhet të arrihen njohuri dhe aftësi rreth:

.1 ndërfaqes me AIS;

.2 interpretimit të të dhënave AISa;

.3 shënimit të vektorëve të shpejtësisë së objektivit;

.4 shënimit të trajektoreve të objektivit; dhe

.5 arkivimit të trajektoreve të objektivit.

Paralajmërimet operacionale, përfitimet dhe kufizimet e tyre

64 Të trajnuarit duhet të fitojnë një kuptim mbi përdorimin, përfitimet dhe kufizimet e paralajmërimeve operacionale të ECDIS-it dhe vendosjen e tyre korrekte, aty ku është e mundur, për të shmangur ndërhyrjet e padrejta.

Detyrat e sistemit operacional

65 Duhet të arrihen njohuri dhe aftësi në:

.1 metodat e testimit për keqfunksionimet e ECDIS, duke përfshirë vetë-testimin funksional;

.2 masat paraprake që duhet të ndërmerren pas një mosfunksionimi; dhe

.3 organizimet e përshtatshme rezervë (marrin përsipër dhe navigojnë duke përdorur sistemin rezervë).

Ushtrimi i marrjes së përshtypjeve nga pjesëmarrësit në kualifikim pas mbarimit të kualifikimit

66 Instruktori duhet të analizojë rezultatet e të gjitha ushtrimeve të kryera nga të gjithë pjesëmarrësit në kualifikim dhe t'i printojë ato. Koha e shpenzuar për këtë ushtrim duhet të zërë midis 10% dhe 15% të kohës totale të përdorur për ushtrime me simulator.

Standardet e rekomanduara të performancës për llojet jo të detyrueshme të simulimit

67 Standardet e performancës për pajisjet simuluese jo të detyrueshme të përdorura për kualifikimin dhe/ose vlerësimin e kompetencave ose demonstrimin e aftësive janë paraqitur më poshtë. Format e tilla të simulimit përfshijnë, por nuk kufizohen vetëm në, llojet e mëposhtme:

.1 lundrimin dhe shërbimin;

.2 trajtimin dhe manovrimin e anijeve;

.3 trajtimi dhe rregullimi i ngarkesave;

.4 raportimi dhe komunikimet me radio; dhe

.5 operacionet e makinerive kryesore dhe të atyre ndihmëse.

Simulimi i lundrimi dhe shërbimit

68 Pajisjet e simulimit të lundrimit dhe shërbimit duhet, përveç përmbushjes së të gjitha standardeve të zbatueshme të performancës të përcaktuara në seksionin A-I/12, të jenë në gjendje të simulojnë pajisjet lundruese dhe kontrollet operacionale në urë të cilat përmbushin të gjitha standardet e zbatueshme të performancës të miratuara nga Organizata,[*] dhe të inkorporojnë objekte që gjenerojnë tinguj dhe:

.1 krijon një mjedis operativ në kohë reale, duke përfshirë instrumentet dhe pajisjet e kontrollit të lundrimit dhe të komunikimit të përshtatshme për detyrat e lundrimit dhe shërbimit që duhet të kryhen dhe aftësitë manovruese që do të vlerësohen;

.2 ofron një skenar vizual realist dite ose nate, duke përfshirë dukshmërinë e ndryshueshme, ose natën vetëm siç shihet nga ura, me një fushë shikimi minimale horizontale në dispozicion të personit që po kualifikohet për të parë sektorët e përshtatshëm për detyrat dhe objektivat e lundrimit dhe të shërbimit;

.3 simulon në mënyrë realiste dinamikën e "anijes së vet" në kushtet e ujërave të hapur, duke përfshirë efektet e motit, baticës, rrymave dhe ndërveprimin me anijet e tjera; dhe

.4 simulon në mënyrë realiste procedurat e komunikimit VTS ndërmjet anijeve dhe bregut.

Simulimi i drejtimit dhe manovrimit të anijes

69 Përveç përmbushjes së standardeve të performancës të përcaktuara në paragrafin 37, pajisjet simuluese të trajtimit të anijeve duhet të:

.1 ofrojnë një skenar vizualisht realist siç shihet nga ura, ditën dhe natën, me shikueshmëri të ndryshueshme përgjatë një fushë pamje horizontale minimale në dispozicion të personit që po kualifikohet në shikimin e sektorëve të përshtatshëm për detyrat dhe objektivat e kualifikimit në drejtimin dhe manovrimin e anijeve;[*] dhe

.2 simulon realisht dinamikën e "anijes së vet" në ujëra të kufizuara, duke përfshirë efektet e ujërave të cekët dhe brezit.

70 Në rastet kur përdoren modele në shkallë të manovrimit për të siguruar simulimin e manovrimit dhe drejtimit të anijes, përveç standardeve të performancës të përcaktuara në paragrafët 68.3 dhe 69.2, pajisjet e tilla duhet të:

[*] Shihni standardet përkatëse/të përshtatshme, të miratuara nga Organizata.

[*] Kurset përkatëse të Modulit IMO mund të ndihmojnë në përgatitjen e kurseve.

.1 përfshijnë faktorët e shkallëzimit që paraqesin me saktësi dimensionet, zonat, volumin dhe zhvendosjen, shpejtësinë, kohën dhe shkallën e kthesës së një anijeje reale; dhe

.2 përfshijnë kontrollet për timonin dhe motorët, në shkallën e duhur të kohës.

Simulimi i drejtimit dhe sistemimit të ngarkesës

71 Pajisjet e simulimit të drejtimit të ngarkesave duhet të jenë në gjendje të simulojnë pajisjet për drejtimin dhe kontrollin e ngarkesave që plotësojnë të gjitha standardet e zbatueshme të performancës të miratuara nga Organizata* dhe të inkorporojnë lehtësira për:

.1 të krijuar një mjedis operacional efektiv, duke përfshirë një stacion kontrolli të ngarkesave me instrumente të tillë që mund të jenë e përshtatshëm për llojin e veçantë të sistemit të ngarkesës së modeluar;

.2 të modeluar funksionet e ngarkimit dhe shkarkimit dhe të dhëna të stabilitetit tensionit të përshtatshme për detyrat që do të kryhen në drejtimin e ngarkesave dhe aftësitë që do të vlerësohen; dhe

.3 të simulojnë operacionet e ngarkimit, shkarkimit, stabilizimit të ngarkesës dhe mos stabilizimit të ngarkesës dhe llogaritjet e duhura lidhur me stabilitetin, diferentin, animin, fortësinë gjatësore, tensionin përdredhës dhe stabilitetin e dëmtimit.*

Simulimi i komunikimit GMDSS

72 Pajisjet simuluese të komunikimit GMDSS duhet të jenë në gjendje të simulojnë pajisjet komunikuese të GMDSS që plotësojnë të gjitha standardet e zbatueshme të performancës të miratuara nga Organizata* dhe të përfshijnë objektet për:

.1 të simuluar funksionimin e VHF, VHF-DSC, NAVTEX, EPIRB dhe pajisjet e marrjes së shikimit siç kërkohet për Çertifikatën e Operatorit të Kufizuar (ROC);

.2 të simuluar funksionimin e stacioneve tokësore të anijeve INMARSAT –A, -B dhe –C, MF / HF NBDP, MF / HF-DSC, VHF, VHF-DSC, NAVTEX, EPIRB dhe pajisjet e marrjes së shikimit siç kërkohet për Çertifikatën e Operatorit të Përgjithshëm (GQC);

.3 të ofruar komunikim zanor me zhurmë në sfond;

.4 të ofruar lehtësira komunikimit me tekst të shtypur (printuar); dhe

* Ende nuk janë miratuar standardet nga Organizata.

* Shihni standardet përkatëse/të përshtatshme, të performancës të miratuara nga Organizata.

* Shihni standardet përkatëse/të përshtatshme, të performancës të miratuara nga Organizata

.5 të krijuar një mjedisi operativ në kohë reale, i përbërë nga një sistem i integruar, që përfshin të paktën një stacion instruktimi/ vlerësimi dhe të paktën dy stacione GMDSS në anije ose në breg.

Simulimi i operimit të makinerive kryesore dhe atyre ndihmëse

73 Pajisjet e simulimit të dhomës së motorit duhet të jenë në gjendje të simulojnë një sistem makinerish kryesore dhe ndihmëse dhe të përfshijnë lehtësira për:

.1 të krijuar një mjedis në kohë reale për operacionet detare dhe të portit, me pajisje komunikimi dhe simulim të pajisjeve të përshtatshme të makinerive kryesore dhe ndihmëse të propulsionit dhe të paneleve të kontrollit;

.2 të simulojnë nënsistemet përkatëse që duhet të përfshijnë, por jo të kufizohen në, kaldajën, pajisjet e drejtimit, sistemet e përgjithshme dhe të shpërndarjes së energjisë elektrike, përfshirë furnizimin me energji dhe karburant në raste emergjente, sistemet e ujit për ftohje, sistemet e ftohjes, hambarit dhe ngarkesë stabilizuesit;

.3 të monitorojnë dhe vlerësojnë performancën e motorit dhe sistemet të ndjeshmërisë që kontrollohen në distancë;

.4 të simulojnë avaritë e makinerive;

.5 të llogarisin kushtet e jashtme variabël që do ndryshohen në mënyrë që të ndikojnë në operacionet e simuluara: moti, ujëzhvendosja e anijes, temperatura e ujit të detit dhe ajrit;

.6 të lejojnë ndryshimin e dinamikave të simulimit të kontrolluara nga instruktori: avulli në kuvertë, avulli tek akomodimi, ajri i kuvertë, kushtet e akullit, vinçat në kuvertë, lëkundjet gjatësore, ngarkesa boshtore e anës së majtë të anijes, ngarkesa e anijes;

.7 të lejojnë që dinamika e simulatorit të kontrolluar nga instruktori të ndryshohet: drejtimi emergjent, reagimet e procesit dhe reagimet e anijes; dhe

.8 të ofrojnë një strukturë për të izoluar procese të caktuara, të tilla si shpejtësia, sistemi elektrik, sistemi i naftës, sistemi i vajit lubrifikues, sistemi i vajit të rëndë, sistemi i ujit të detit, sistemi i avujve, sistemi i avullit, shkarkimi i kaldajës dhe gjeneratorit të naftës (turbo), për të kryer detyra të caktuara kualifikimi.[*]

Seksioni BI/13

Udhëzime në lidhje me kryerjen e provave

(Nuk ka dispozita)

[*] Kurset të Modulit përkatës, të Modulit IMO mund të ndihmojnë në përgatitjen e kursit.

Seksioni B-I/14

Udhëzime në lidhje me përgjegjësitë e shoqërive dhe përgjegjësitë e rekomanduara të kapitenëve dhe anëtarit të ekuipazhit

Shoqëritë

1 Shoqëritë duhet të ofrojnë programe prezantuese specifike për anijet që synojnë të ndihmojnë detarët e sapo punësuar që të njihen me të gjitha procedurat dhe pajisjet që lidhen me fushat e tyre të përgjegjësisë. Shoqëritë gjithashtu duhet të sigurojnë që:

.1 të gjithë detarët në një anije të pajisur me barka shpëtimi që lëshohen në det me rënie të lirë duhet të kualifikohen për procedurat e imbarkimit, lëshimit në det dhe rikuperimit të barkave të tilla;

.2 para se të punësohen në një anije, detarët e caktuar si ekuipazhi operativ i barkave shpëtuese që lëshohen në det me rënie të lirë duhet të kenë kryer kualifikim të përshtatshëm rreth imbarkimit, lëshimit në det dhe rikuperimit (nxjerrjes prej shtrëngatës) të barkave të tilla shpëtimi, përfshirë pjesëmarrjen në të paktën një rast në lëshimit në det me rënie të lirë; dhe

.3 personeli të cilit mund t'i kërkohet të përdorë pajisjet GMDSS, merr kualifikim për njohjen e GMDSS, sapo punësohet në anije dhe në intervale të përshtatshme më pas.

2 Kualifikimi njohës i kërkuar nga paragrafi 3 i seksionit A-I /14 duhet të paktën të sigurojë arritjen e aftësive që janë të përshtatshme për cilësinë në të cilën do të punësohet detari dhe për detyrat dhe përgjegjësitë që do të merren përsipër, si më poshtë:

Kufizimet e projektimit dhe ato operacionale

.1 Aftësia për të kuptuar dhe respektuar siç duhet çdo kufizim operacional të imponuar në anije, dhe për të kuptuar dhe zbatuar pengesat e performancës, duke përfshirë kufizimet e shpejtësisë në mot të keq, të cilat kanë për qëllim ruajtjen e sigurisë së jetës, anijeve dhe ngarkesave.

Procedurat për hapjen, mbylljen dhe sigurimin e hapjeve të trupit të anijes

.2 Aftësia për të zbatuar siç duhet procedurat e vendosura për anijen lidhur me hapjen, mbylljen dhe sigurimin e anës së majtë të anijes, kiçit, dyerve anësore dhe platformave të rampave, si dhe për funksionimin korrekt të sistemeve të ndërlidhura.

Legjislacioni, kodet dhe marrëveshjet që ndikojnë në anijet e pasagjerëve ro-ro

.3 Aftësia për të kuptuar dhe zbatuar kriteret ndërkombëtare dhe kombëtare për anijet e pasagjerëve ro-ro që lidhen me anijen në fjalë dhe detyrat që duhen kryer.

Kriteret dhe kufizimet e stabilitetit dhe tensionit

.4 Aftësia për të llogaritur mirë kufizimet e tensionit për pjesët e ndjeshme të anijes, siç janë dyert e anës së majtë të anijes dhe pajisjet e tjera mbyllëse që ruajnë integritetin e papërshkueshmërisë nga uji, dhe konsideratat e veçanta të stabilitetit të cilat mund të ndikojnë në sigurinë e anijeve të pasagjerëve ro-ro.

Procedurat për mirëmbajtjen e pajisjeve speciale në anijet e pasagjerëve ro-ro

.5 Aftësia për të zbatuar siç duhet procedurat e anijes për mirëmbajtjen e pajisjeve të veçanta të anijeve të pasagjerëve ro-ro siç janë pjesa e majtë e anijes, kiçi, dyert anësore dhe rampat, tubat e drenazhimit dhe sistemet e ndërlidhura.

Manualet dhe llogaritësit e ngarkimit dhe sigurimit të ngarkesës

.6 Aftësi për të përdorur si duhet manualet e ngarkimit dhe sigurimit në lidhje me të gjitha llojet e automjeteve dhe autodrezinave aty ku është e aplikueshme, dhe për të llogaritur dhe zbatuar kufizimet e tensionit për kuvertat e automjeteve.

Zonat e rrezikshme të ngarkesave

.7 Aftësia për të siguruar respektimin e duhur të masave paraprake dhe kufizimeve të veçanta që zbatohen në zonat e caktuara për mallra të rrezikshme.

Procedurat e emergjencës

.8 Aftësia për të siguruar zbatimin e duhur të çdo procedure të veçantë për:

.8.1 parandalimin ose zvogëlimin e hyrjes së ujit në kuvertat e automjeteve;

.8.2 largimin e ujit nga kuvertat e automjeteve; dhe

.8.3 minimizimin e efekteve të ujit në kuvertat e automjeteve.

Kapiteni

3 Kapitemi duhet të ndërmarrë të gjitha hapat e nevojshëm për të zbatuar udhëzimet e shoqërisë të lëshuara në përputhje me seksionin A-I /14. Hapa të tillë duhet të përfshijnë:

.1 identifikimin e të gjithë detarëve që sapo janë punësuar në bordin e anijes para se të caktohen në ndonjë detyrë;

.2 ofrimin e mundësisë për të gjithë detarët e sapoardhur për:

.2.1 të vizituar hapësirat në të cilat do të kryhen detyrat e tyre kryesore;

.2.2 t'u njohur me vendndodhjen, kontrollet dhe veçoritë e paraqitjes se së pajisjeve që ata do të operojnë ose përdorin;

.2.3 të aktivizuar pajisjen kur është e mundur dhe për të kryer funksione, duke përdorur kontrollet në pajisje; dhe

.2.4 të vëzhguar dhe për t'i bërë pyetje dikujt që tashmë është i njohur me pajisjet, procedurat dhe organizimet e tjera, dhe që mund të komunikojë informacionin në një gjuhë që detari e kupton; dhe

.3 sigurimin e një periudhe të përshtatshme të mbikëqyrjes kur ka dyshime mbi familjarizimin e një detari të sapo punësuar me pajisjet e anijes, procedurat operative dhe organizimet e tjera të nevojshme për kryerjen e duhur të detyrave të tij /saj.

Anëtarët e ekuipazhit

4 Detarët që sapo janë caktuar në një anije duhet të përfitojnë plotësisht nga çdo mundësi e ofruar për t'u njohur me pajisjet e anijes, procedurat operative dhe organizimet e tjera të nevojshme për kryerjen e duhur të detyrave të tyre. Menjëherë pasi të mbërrijnë në bord për herë të parë, çdo detar ka përgjegjësinë të njihet me mjedisin e punës së anijes, veçanërisht në lidhje me pajisjet, procedurat ose organizimet e reja ose të panjohura.

5 Detarët që nuk arrijnë menjëherë nivelin e njohjes së kërkuar për kryerjen e detyrave të tyre kanë detyrimin ta sjellin këtë fakt në vëmendjen e mbikëqyrësit të tyre ose në vëmendjen e anëtarit të ekuipazhit të caktuar në përputhje me seksionin A-I/14, paragrafi 2.2 dhe të identifikojnë ndonjë pajisje, procedurë ose organizim që mbetet i panjohur.

Seksioni B-I/15

Udhëzim në lidhje me dispozitat kalimtare

(Nuk ka dispozita)

Kapitulli ll

Udhëzim në lidhje me kapitenin dhe departamentin e kuvertës

Seksioni B-ll/1

Udhëzim në lidhje me Çertifikimin e oficerëve përgjegjës për një shërbim lundrimi në anije tonazhi prej 500 tonë bruto ose më shumë

Kualifikimi

1 Çdo kandidat për Çertifikim si oficer përgjegjës për një shërbim lundrimi duhet të ketë përfunduar një program të planifikuar dhe të strukturuar kualifikimi të hartuar për të ndihmuar një oficer të ardhshëm për të arritur standardin e kompetencës në përputhje me tabelën A-II /1.

2 Struktura e programit të kualifikimit duhet të përcaktohet në një plan kualifikimi i cili shpreh qartë, për të gjitha palët e përfshira, objektivat e secilës fazë të kualifikimit në bordin e anijes dhe në breg. Është e rëndësishme që oficeri i ardhshëm, instruktorët, stafi i anijeve dhe personeli i shoqërisë të jenë të qartë për kompetencat që duhet të arrihen në fund të programit dhe se si duhet të arrihen përmes një kombinimi të edukimi, kualifikimit dhe përvojës praktike në bord dhe në breg.

3 Periudhat e detyrueshme të shërbimit detar janë të një rëndësie parësore për të mësuar punën për të qenë oficer i anijes dhe për arritjen e standardit të përgjithshëm të kompetencës së kërkuar. Periudhat e shërbimit të detar, të planifikuara dhe strukturuara siç duhet, do t'u mundësojnë oficerëve të ardhshëm të fitojnë dhe praktikojnë aftësitë dhe do të ofrojnë mundësi që kompetencat e arritura të demonstrohen dhe vlerësohen.

4 Kur shërbimi detar është pjesë e një programi kualifikimi të miratuar, duhet të respektohen parimet e mëposhtme:

.1 Programi i kualifikimit në bord duhet të jetë pjesë përbërëse e planit të përgjithshëm të kualifikimit.

.2 Programi i kualifikimit në bord duhet të menaxhohet dhe koordinohet nga shoqëria që menaxhon anijen në të cilën do të kryhet shërbimi detar.

.3 Oficeri i ardhshëm duhet të pajiset me një libër regjistri kualifikimi[*] për të mundësuar mbajtjen e një rekordi gjithëpërfshirës të kualifikimit praktik dhe të përvojës në det. Libri i regjistrimit të kualifikimit duhet të përpilohet në mënyrë të tillë që të ofrojë informacion të hollësishëm për detyrat dhe punët që duhet të ndërmerren dhe ecurinë për përfundimin e tyre. I plotësuar në mënyrë të duhur, libri i regjistrimit do të ofrojë dëshmi unike që një program i strukturuar i kualifikimit në bord është përfunduar, i cili mund të merret parasysh në procesin e vlerësimit të kompetencës për lëshimin e një Çertifikatë.

.4 Oficeri i ardhshëm duhet të ketë dijeni në çdo kohë për dy individë të identifikueshëm që janë menjëherë përgjegjës për menaxhimin e programit të kualifikimit në bord. I pari prej tyre është një oficer i kualifikuar detar, i referuar si "oficeri i kualifikimit në anije", i cili, nën autoritetin e kapitenit, duhet të organizojë dhe mbikëqyrë programin e kualifikimit gjatë kohëzgjatjes së secilit udhëtim. I dyti duhet të jetë një person i emëruar nga shoqëria, i referuar si "oficeri i kualifikimit i shoqërisë", i cili duhet të ketë përgjegjësi të përgjithshme për programin e kualifikimit dhe për koordinimin me kolegjet dhe institucionet e kualifikimit.

.5 Shoqëria duhet të sigurojë që programohen periudha të përshtatshme për përfundimin e programit të kualifikimit në bord brenda kritereve normale operacionale të anijes.

Rolet dhe përgjegjësitë

5 Seksioni në vijim përmbledh rolet dhe përgjegjësitë e individëve të përfshirë në organizimin dhe kryerjen e kualifikimit në bord:

.1 Oficeri i kualifikimit i shoqërisë duhet të jetë përgjegjës për:

.1.1 administrimin e përgjithshëm të programit të kualifikimit;

[*] Kurset e Modulit përkatës IMO dhe një dokument i ngjashëm i prodhuar nga Federata Ndërkombëtare e Transportit Detar mund të ndihmojë në përgatitjen e librave të regjistrimit të kualifikimit.

.1.2 monitorimin e ecurisë së oficerit të ardhshëm; dhe

.1.3 dhënien e udhëzimeve sipas nevojës dhe siguron që të gjithë ata që merren me programin e kualifikimit të bëjnë punën e tyre.

.2 Oficeri i kualifikimit në anije duhet të jetë përgjegjës për:

.2.1 organizimin e programit të kualifikimit praktik në det;

.2.2 sigurimin, në një kapacitet mbikëqyrës, që libri i regjistrimit të kualifikimit të mbahet si duhet dhe që të plotësohen të gjitha kriteret e tjera; dhe

.2.3 të siguruar, për aq sa është praktike, që koha që kalon në bord oficeri i ardhshëm të jetë sa më e dobishme të jetë e mundur sa i përket kualifikimit dhe përvojës, dhe të jetë në përputhje me objektivat e programit të kualifikimit, ecurinë e kualifikimit dhe kufizimet operacionale në anije.

.3 Përgjegjësitë e kapitenit duhet të jenë:

.3 të sigurojë lidhjen ndërmjet oficerit të kualifikimit në anije dhe oficerit të kualifikimit të shoqërisë në breg;

.3.2 të përmbushë rolin e vazhdimësisë nëse oficeri i kualifikimit në anije lirohet gjatë udhëtimit; dhe

.3.3 të sigurojë që të gjithë të interesuarit të kryejnë në mënyrë efektive programin e kualifikimit në bord.

.4 Përgjegjësitë e oficerit të ardhshëm duhet të jenë:

.4.1 ndjekja me kujdes të programin e kualifikimit siç është përcaktuar;

.4.2 shfrytëzimi në maksimum i mundësive të paraqitura, qoftë edhe jashtë orarit të punës; dhe

.4.3 mbajtja e librit të regjistrimit të kualifikimit të përditësuar dhe të sigurojë që ai të jetë në dispozicion për shqyrtim gjatë gjithë kohës.

Hyrje

6 Në fillim të programit dhe në fillim të çdo udhëtimi në një anije tjetër, oficerëve të ardhshëm duhet t'u jepet informacion i plotë dhe udhëzime se çfarë pritet prej tyre dhe se si do të organizohet programi i kualifikimit. Vënia në post paraqet mundësinë për të informuar oficerët e ardhshëm rreth aspekteve të rëndësishme të detyrave që do të ndërmarrin, duke pasur parasysh veçanërisht praktikat e sigurta të punës dhe mbrojtjen e mjedisit detar.

Programi i kualifikimit në anijet

7 Libri i regjistrimit të kualifikimit duhet të përmbajë, ndër të tjera, një numër të detyrave ose përgjegjësive të kualifikimit të cilat duhet të ndërmerren si pjesë e programit të miratuar të

kualifikimit në bordin e anijes. Detyra dhe përgjegjësi të tilla duhet të lidhen me të paktën fushat e mëposhtme:

.1 sistemin e drejtimit;

.2 detarinë e përgjithshme;

.3 ankorimin dhe operacionet në porti;

.4 pajisjet për shpëtimin e jetës dhe zjarrfikjes;

.5 sistemet dhe pajisjet;

.6 punën në lidhje me ngarkesën;

.7 punën në urë dhe shërbimin; dhe

.8 familjarizimin me dhomën e motorit.

8 Është jashtëzakonisht e rëndësishme që oficerit të ardhshëm t'i jepen mundësi të duhura për përvojë të mbikëqyrur shërbimi në urë, veçanërisht në fazat e mëvonshme të programit të kualifikimi në bord.

9 Performanca e zyrtarëve të ardhshëm në secilën prej detyrave të paraqitura në librin e regjistrimit të kualifikimeve duhet të siglohet nga një oficer i kualifikuar kur, sipas mendimit të oficerit në fjalë, një oficer i ardhshëm ka arritur një standard të kënaqshëm të aftësisë. Është e rëndësishme të vlerësohet se një oficer i ardhshëm mund të ketë nevojë të demonstrojë aftësi në disa raste përpara se oficeri i kualifikimit të jetë i bindur se është arritur një standard i kënaqshëm.

Monitorimi dhe rishikimi

10 Udhëzimi dhe rishikimi janë thelbësore për të siguruar që oficerët e ardhshëm të jenë plotësisht të vetëdijshëm për progresin që po bëjnë dhe t'u mundësohet atyre të marrin pjesë në vendimet për programin e tyre të ardhshëm. Për të qenë efektive, rishikimet duhet të lidhen me informacionin e fituar përmes librit të regjistrimit të kualifikimit dhe burimeve të tjera sipas rastit. Libri i regjistrimit të kualifikimit duhet të shqyrtohet dhe të miratohet zyrtarisht nga kapiteni dhe oficeri i kualifikimit në anije në fillim, gjatë dhe në fund të çdo udhëtimi. Libri i regjistrimit të kualifikimit duhet gjithashtu të shqyrtohet dhe miratohet nga oficeri i kualifikimit të shoqërisë midis udhëtimeve.

Vlerësimi i aftësive dhe zotësive në shërbimin e lundrimit

11 Një kandidati për Çertifikim, i cili kërkohet të ketë marrë kualifikim të posaçëm dhe vlerësim të aftësive dhe zotësive në detyrat e shërbimit të lundrimit, i kërkohet të sigurojë dëshmi, nëpërmjet demonstrimit ose në simulator ose në bordin e anijes si pjesë e një programi të miratuar kualifikimi në anije, që kanë arritur aftësi dhe zotësi për të kryer detyra si oficer përgjegjës për një shërbim lundrimi në të paktën fushat e mëposhtme, përkatësisht:

.1 përgatitet për dhe kryen një kalim, duke përfshirë:

.1.1 interpretimin dhe zbatimin e informacionit të marrë nga hartat;

.1.2 përcaktimin e vendndodhjes në ujërat bregdetare;

.1.3 zbatimin e informacionit bazë të marrë nga hartat e baticës dhe botimet e tjera nautike;

.1.4 kontrollimin dhe funksionimin e pajisjeve të urës;

.1.5 kontrollimin e busullave magnetike dhe gjiro-busullave;

.1.6 vlerësimin e informacionit meteorologjik në dispozicion;

.1.7 përdorimin e trupave qiellorë për të përcaktuar vendndodhjen;

.1.8 përcaktimin e gabimit të busullës me mjete qiellore dhe tokësore; dhe

.1.9 kryerjen e llogaritjeve për lundrim në 24 orë;

.2 operojnë dhe zbatojnë informacionin e marrë nga sistemet elektronike të lundrimit;

.3 operojnë radarët, ARPA dhe ECDIS dhe zbatojnë informacionin e radarit për lundrim dhe për shmangien e përplasjeve;

.4 operojnë sistemet e shtytjes dhe drejtimit për të kontrolluar drejtimin dhe shpejtësinë;

.5 zbatojnë rutinat dhe procedurat e shërbimit të lundrimit;

.6 zbatojnë manovrat e nevojshme për shpëtimin e personave që kanë rënë në det;

.7 ndërmarrin veprimet që duhet kryer në rast të një situate emergjente të afërt (p.sh. zjarri, përplasja, ngecja në cekëtinë) dhe veprime menjëherë pas një emergjence;

.8 ndërmarrin veprimet që duhet kryer në rast avarie ose mosfunksionimi të pjesëve kryesor të pajisjeve impiantit (p.sh., pajisjet drejtuese, energjia, sistemet e navigimit);

.9 kryerjen e radio komunikimeve dhe sinjalizimit vizual dhe me anë të tingujve në situata normale dhe emergjente; dhe

.10 monitorimin dhe operimin e sistemeve të sigurisë dhe alarmit, duke përfshirë komunikimet e brendshme.

12 Vlerësimi i aftësive dhe zotësive në shërbimin e lundrimit duhet:

.1 të bëhen kundër kritereve për vlerësimin e kompetencës për funksionin e lundrimit të përcaktuar në tabelën A-II/1;

.2 sigurojë që kandidati të kryejë detyra të shërbimit të lundrimit në përputhje me Parimet që duhet të respektohen në kryerjen e një shërbimi lundrimi të sigurt (seksioni A-Vlll /2, pjesa 4-1) dhe Udhëzimin për kryerjen e një shërbimi lundrimi (seksioni B-Vlll/2, pjesa 4-1).

Vlerësimi i kompetencës

13 Standardi i kompetencës që duhet të arrihet për Çertifikim si oficer i ngarkuar për një shërbim lundrimi është paraqitur në tabelën A-II /1. Standardi specifikon njohuritë dhe aftësitë e kërkuara dhe zbatimin e asaj njohurie dhe aftësie në standardin e performancës të kërkuar në anije.

14 Qëllimi i njohurive është i nënkuptuar në konceptin e kompetencës. Prandaj, vlerësimi i kompetencës duhet të përfshijë më shumë se thjesht kërkesat teknike direkte të punës, zotësitë dhe detyrat që duhet të kryhen, dhe duhet të pasqyrojë aspektet më të gjera që nevojiten për të përmbushur pritshmëritë e plota të performancës kompetente si oficer i anijes. Kjo përfshin njohuritë, teorinë, parimet dhe aftësitë njohëse përkatëse, të cilat në shkallë të ndryshme, mbështesin të gjitha nivelet e kompetencës. Përfshin gjithashtu aftësi në atë çfarë duhet të kryhet, si dhe kur duhet të të kryhet, dhe pse duhet kryer. Nëse zbatohet si duhet, kjo do të ndihmojë për të siguruar që një kandidat mund:

.1 të punojë me kompetencë në anije të ndryshme dhe në një varg rrethanash;

.2 parashikojë, përgatitet të përballet me rastet e paparashikuara të mundshme; dhe

.3 përshtatet me kriteret e reja dhe të ndryshuara.

15 Kriteret për vlerësimin e kompetencave (kolona 4 e tabelës A-II/1) identifikojnë, kryesisht në termat e rezultateve, aspektet thelbësore të performancës kompetente. Ato shprehen në mënyrë të tillë që vlerësimi i performancës së një kandidati të mund të bëhet bazuar në to dhe duhet të dokumentohen në mënyrën e duhur në librin e regjistrimit të kualifikimit.

16 Vlerësimi i kompetencës është procesi i:

.1 mbledhjes së dëshmive të mjaftueshme dhe të besueshme për njohurinë, kuptueshmërinë dhe aftësinë e kandidatit për të përmbushur detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A-II /1; dhe

.2 gjykimit të provat bazuar në kriteret e specifikuara në standard.

17 Masat për vlerësimin e kompetencës duhet të hartohen për të marrë parasysh metodat e ndryshme të vlerësimit të cilat mund të ofrojnë lloje të ndryshme provash në lidhje me kompetencat e kandidatëve, p.sh .:

.1 vrojtimi i drejtpërdrejtë i aktiviteteve të punës (përfshirë shërbimin detar);

.2 testet e aftësisë/ zotësisë /kompetencës;

.3 projektet dhe detyrat;

.4 dëshmi nga përvoja e mëparshme; dhe

.5 teknikat e pyetjeve me shkrim dhe me gojë dhe në kompjuter.*

* Kurset e Modulit përkatës të IMO mund të ndihmojnë në përgatitjen e kursit.

18 Një ose më shumë nga katër metodat e para të renditura duhet pothuajse pa ndryshim të përdoren për të siguruar dëshmi të aftësisë, përveç teknikave përkatëse të pyetjeve për të siguruar dëshmi për njohuri dhe të kuptuar mbështetës.

Kualifkimi në navigimin ajror

19 Fushat e mëposhtme përmbledhin kualifikimin e rekomanduar në navigimin ajror:

.1 korrigjohet saktësisht këndmatësi për gabime të rregullueshme;

.2 përcaktohet leximi korrekt të lartësisë së këndmatësit të trupave qiellorë;

.3 njehsim i saktë i reduktimit të shikimit, duke përdorur një metodë të preferuar;

.4 llogaritje e kohës së lartësisë meridionale të diellit;

.5 llogaritje e gjerësinë me Polaris ose me lartësi meridionale të diellit;

.6 hedhje në mënyrë të saktë e të dhënave në hartë të vijës së vendndodhjes dhe përcaktimit të vendndodhjes;

.7 përcakton kohën e dukshme të lindjes/perëndimit të diellit me një metodë të preferuar;

.8 identifikon dhe përzgjedh trupat qiellorë më të përshtatshëm në periudhën e muzgut;

.9 përcakton gabimin e busullës me azimut ose me amplitudë, duke përdorur një metodë të preferuar;

.10 astronomia detare siç kërkohet për të mbështetur kompetencën e kërkuar në paragrafët 19.1 deri 19.9 më lart.

20 Kualifikimi i navigimit ajror mund të përfshijë përdorimin e almanakut detar elektronik dhe programeve kompjuterike të llogaritjes së navigimit ajror.

Seksioni B-II/2

Udhëzim në lidhje me Çertifikimin e kapitenëve dhe zëvendës kapitenëve në anije tonazhi prej 500 tonë bruto ose më shumë

(Shihni seksionin B-II/1 për udhëzim.)

Seksioni B-II/3

Udhëzim në lidhje me Çertifikimin e oficerëve përgjegjës për një shërbim lundrimi dhe të kapitenëve në anije tonazhi më të vogël sesa 500 tonë bruto

(Shihni seksionin B-II/1 për udhëzim.)

Seksioni B-II/4

Udhëzim në lidhje me kualifikimin dhe Çertifikimin e gradave që janë pjesë e një shërbimi lundrimi

1 Përveç kërkesave të paraqitura në tabelën A-II/4 të këtij Kodi, Palët inkurajohen, për shkaqe sigurie, të përfshijnë temat vijuese në kualifikimin gradave që janë pjesë të një shërbimi lundrimi:

.1 njohuri themelore të Rregulloreve Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972, të ndryshuara;

.2 montimi i një shkalle pilot;

.3 një kuptim të urdhrave të timonit të dhëna nga pilotët në gjuhën angleze;

.4 kualifikim për aftësi në barkat e mbijetesës dhe barkat e shpëtimit;

.5 detyra mbështetëse gjatë operimeve për hyrjen në vendin e ankorimit dhe daljen nga vendi i ankorimit dhe gjatë rimorkimit;

.6 njohuri themelore të ankorimit;

.7 njohuri themelore për ngarkesat e rrezikshme;

.8 njohuri themelore për procedurat e depozitimit të ngarkesës dhe organizimet për të sjellë furnizimet ushqimore në bord; dhe

.9 njohuri themelore të mirëmbajtjes së kuvertës dhe të mjeteve të përdorura në kuvertë.

Seksioni B-II/5

Udhëzim në lidhje me Çertifikimin e gradave si detarë të aftë kuverte

Kualifikimi në bordin e anijes duhet të dokumentohet në një libër të miratuar regjistrimi kualifikimesh

Kapitulli III

Udhëzime në lidhje me departamentin e motorit

Seksioni B-III/1

Udhëzim në lidhje me Çertifikimin e oficerëve përgjegjës për një shërbim inxhinierik në një sallë motorësh të drejtuar në mënyrë manual ose të caktuar si oficerë në detyrë në një dhomë motorësh të drejtuar periodikisht në mënyrë automatike

1 Në tabelën A-III/ 1, mjetet e referuara duhet të përfshijnë veglat e dorës, pajisjet e zakonshme matëse, torno qendre, makinat e shpimit, pajisjet e saldimit dhe makineritë e frezimit sipas rastit.

2 Kualifikim në aftësitë e punëtorive në breg mund të kryhet në një institucion kualifikimi ose punëtori të miratuar.

3 Kualifikimi në bord duhet të dokumentohet në mënyrën e duhur në librin e regjistrimit të kualifikimit nga vlerësuesit e kualifikuar.

Seksioni B-III/2

Udhëzim në lidhje me Çertifikimin e oficerit kryeinxhinier dhe oficerët zëvendës kryeinxhinier për anije të vëna në lëvizje me makineri kryesore propulsion më fuqi shtytëse prej 3,000 kW ose më shumë

(Nuk ka dispozita)

Udhëzim në lidhje me kualifikimin e personelit inxhinierik që ka përgjegjësi menaxhimi për operimin dhe sigurinë e centralit të energjisë elektrike mbi 1,000 volt

1 Kualifikimi i personelit inxhinierik me përgjegjësi menaxhimi për operimin dhe sigurinë e centralit të energjisë elektrike prej më shumë se 1,000 V duhet të paktën të përfshijë:

.1 kërkesat funksionale, operacionale dhe të sigurisë për një sistem detar të tensionit të lartë;

.2 caktimin e personelit të kualifikuar të përshtatshëm për kryerjen e mirëmbajtjes dhe riparimit të pajisjeve të llojeve të ndryshme të stakimit të tensionit të lartë;

.3 ndërmarrjen e veprimeve korrigjuese të nevojshme gjatë defekteve në një sistem të tensionit të lartë;

.4 nxjerrjen e një strategjie stakimi për të izoluar komponentët e një sistemi të tensionit të lartë;

.5 zgjedhjen e aparatit të përshtatshëm për izolimin dhe testimin e pajisjeve të tensionit të lartë;

.6 kryerjen e një procedure stakimi dhe izolimi në një sistem detar të tensionit të lartë, i plotësuar me dokumentacionin e sigurisë; dhe

.7 kryerjen e testeve të rezistencës së izolimit dhe indeksit të polarizimit në pajisjet e tensionit të lartë.

Seksioni B-III/3

Udhëzim në lidhje me Çertifikimin e oficerëve kryeinxhinierë dhe oficerëve zëvendës kryeinxhinierë (oficerë të dytë) në anije të vëna në lëvizje me makineri kryesore propulsion me fuqi shtytje ndërmjet 750 KW dhe 3,000 KW

(Nuk ka dispozita)

Seksioni B-lll/4

Udhëzim në lidhje me kualifikimin dhe Çertifikimin e gradave që janë pjesë e një shërbimi në një dhomë motorësh të drejtuar në mënyrë manuale ose të caktuar për të kryer detyra në një dhomë motorësh të drejtuar periodikisht në mënyrë automatike

1 Përveç kërkesave të përcaktuara në seksionin A-III /4 të këtij Kodi, Palët inkurajohen, për shkaqe sigurie, të përfshijnë pikat e mëposhtme në kualifikimin e gradave që janë pjesë të shërbimit inxhinierik:

.1 njohuri themelore të operacioneve rutinë të pompimit, të tilla si sistemet e pompimit të hambarit, ngarkesë stabilizuesit dhe ngarkesës;

.2 njohuri themelore për instalimet elektrike dhe rreziqet që lidhen me to;

.3 njohuri themelore për mirëmbajtjen dhe riparimin e makinerive dhe mjeteve të përdorura në dhomën e motorit; dhe

.4 njohuri themelore të sistemimit dhe organizimeve për sjelljen e furnizimeve ushqimore në bord.

Seksioni B-III/5

Udhëzim në lidhje me Çertifikimin e gradave si detar i aftë motori

Kualifikimi në bordin e anijes duhet të dokumentohet në një libër të miratuar ku regjistrohen kualifikimet.

Seksioni B-lll/6

Udhëzim në lidhje me kualifikimin dhe Çertifikimin për oficerët elektro-teknikë

Përveç kërkesave të paraqitura në tabelën A-III /6 të këtij Kodi, Palët inkurajohen që të marrin parasysh rezolutën A.702 (17) në lidhje me udhëzimet e mirëmbajtjes së radiondërlidhjes për Sistemin Global të Fatkeqësive dhe Shpëtimit në Det (GMDSS) brenda programeve të tyre të kualifikimit.

Seksioni B-III/7

Udhëzime në lidhje me kualifikimin dhe Çertifikimin për gradat elektro-teknike

(Nuk ka dispozita)

Kapitulli IV

Udhëzim në lidhje me radio komunikimin dhe operatorët e radio ndërlidhjes

Seksioni B-IV/1

Udhëzim në lidhje me zbatimin e kapitullit IV

(Nuk ka dispozita)

Seksioni B-IV/2

Udhëzim në lidhje me kualifikimin dhe Çertifikimin e operatorëve radio GMDSS

Kualifikimi në lidhje me Çertifikatën në Radio elektronikë të Kategorisë së Parë

Të përgjithshme

1 Kriteret e aftësisë shëndetësore, veçanërisht për sa i përket dëgjimit, shikimit dhe të folurit, duhet të përmbushen nga kandidati përpara fillimit të kualifikimit.

2 Kualifikimi duhet të jetë i përshtatshëm për dispozitat e Konventës STCW, dispozitat e Radio Rregulloreve shtojca të në Konventën Ndërkombëtare të Telekomunikacionit (Radio Rregulloret) dhe dispozitat e Konventës Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det (Konventa SOLAS) aktualisht në fuqi, me vëmendje të veçantë për dispozitat në lidhje me sistemin global të fatkeqësive detare dhe të sigurisë detare (GMDSS). Në zhvillimin e kritereve të kualifikimit, duhet të merren parasysh të paktën njohuritë dhe kualifikimet e dhëna në paragrafët 3 deri në 14 në vijim.

Teoria

3 Njohja e parimeve të përgjithshme dhe faktorëve themelorë të nevojshëm për përdorim të sigurt dhe efikas të të gjitha nënsistemeve dhe pajisjeve të kërkuara në GMDSS, mjaftueshëm për të mbështetur dispozitat e kualifikimit praktik të dhënë në paragrafin 13.

4 Njohja e përdorimit, operimit dhe zonave të shërbimit të nënsistemeve të GMDSS, duke përfshirë karakteristikat e sistemit satelitor, sistemet e paralajmërimit navigacional dhe meteorologjik dhe përzgjedhjen e rrjeteve të përshtatshme të komunikimit.

5 Njohja e parimeve të elektricitetit dhe teoria e radiondërlidhjes dhe elektronikës në mënyrë të mjaftueshme për të përmbushur dispozitat e dhëna në paragrafët 6 deri në 10 më poshtë.

6 Njohuritë teorike të pajisjeve të radio komunikimit GMDSS, duke përfshirë telegrafinë me brez të ngushtë frekuencash me printim direkt dhe dhënësit dhe marrësit radiofonikë, pajisjet dixhitale me thirrje direkte, sistemet e tokëzimit të anijes, transmetuesit e sinjaleve të emergjencës (EPIRB), sistemet e antenave detare, pajisjet radiondërlidhjes për barkat e shpëtimit së bashku me të gjitha objektet ndihmëse, duke përfshirë sistemet e furnizimit me energji elektrike, si dhe njohuri të përgjithshme të parimeve të pajisjeve të tjera që përgjithësisht përdoren për radio - navigimin, duke i kushtuar theks të veçantë mbajtjes së pajisjeve në shërbim.

7 Njohja e faktorëve që ndikojnë në besueshmërinë e sistemit, disponueshmërinë, procedurat e mirëmbajtjes dhe përdorimin e duhur të pajisjeve testuese.

8 Njohja e mikroprocesorëve dhe diagnostikimi i defekteve në sistemet që përdorin mikroprocesorët.

9 Njohja e sistemeve të kontrollit në pajisjet radio GMDSS, duke përfshirë testimin dhe analizën.

10 Njohja e përdorimit të programit kompjuterik për pajisjet radio GMDSS dhe metodat për riparimin e defekteve të shkaktuara nga dalja e pajisjes jashtë kontrollit të programi kompjuterik.

Rregulloret dhe dokumentacioni

11 Njohuri të:

.1 Konventës SOLAS dhe Radio Rregulloreve, veçanërisht ato që lidhen me:

.1.1 radio komunikimet e fatkeqësive, emergjencave dhe sigurisë;

.1.2 shmangien e ndërhyrjeve të dëmshme, veçanërisht me trafikun në rast fatkeqësisht dhe shpëtimi; dhe

.1.3 parandalimin e transmetimeve të paautorizuara;

.2 dokumente të tjera që lidhen me procedurat operacionale dhe ato të komunikimit për shërbimet e fatkeqësisë, sigurisë dhe korrespondencës publike, duke përfshirë porositë, paralajmërimet e lundrimit dhe transmetimet e motit në Shërbimin e Lëvizshëm Detare dhe Shërbimin Satelitor të Lëvizshëm Detar; dhe

.3 përdorimi i Kodit Ndërkombëtar të Sinjaleve dhe i Frazave Standarde të Komunikimit Detar të IMO-s.

Shërbimi dhe procedurat

12 Njohuri të dhe kualifikim në:

.1 procedurat e komunikimit dhe disiplinën për të parandaluar ndërhyrje të dëmshme në nënsistemet e GMDSS;

.2 procedurat për përdorimin e informacionit përhapje - parashikim për të vendosur frekuenca optimale për komunikimet;

.3 shërbimin e radio komunikimit përkatës për të gjitha nënsistemet e GMDSS, shkëmbimi i trafikut të radio komunikimit, veçanërisht lidhur me fatkeqësitë, procedurat e urgjencës dhe sigurisë, dhe regjistrimet e radios;

.4 përdorimin e alfabetit fonetik ndërkombëtar;

.5 monitorimin e frekuencës së fatkeqësisë ndërsa në të njëjtën kohë monitorohet ose punohet të paktën një frekuencë tjetër;

.6 sistemet dhe procedurat e raportimit të anijes;

.7 procedurat e radio komunikimit të Manualit Ndërkombëtar të Kërkimit dhe Shpëtimit Aeuronautik dhe Detar (IAMSAR);

.8 sistemet dhe procedurat radio mjekësore; dhe

.9 shkaqet e alarmeve të rreme të fatkeqësive dhe mënyrat për t'i shmangur ato.*

Praktika

13 Duhet të jepet kualifikimi praktik, i mbështetur me punë laboratori të përshtatshme, për:

.1 funksionimin korrekt dhe efikas të të gjitha nënsistemeve dhe pajisjeve të GMDSS në kushtet normale të përhapjes së valëve dhe në kushte tipike të interferencës;

.2 funksionimin e sigurt të të gjitha pajisjeve të komunikimit GMDSS dhe pajisjeve ndihmëse, duke përfshirë masat e sigurisë;

.3 aftësi të përshtatshme dhe të sakta të tabelës me organizmat e drejtimit për shkëmbimin e kënaqshëm të komunikimit;

.4 teknika operacionale për:

.4.1 rregullimin e marrësit dhe dhënësit për regjimin e duhur të operimit, duke përfshirë telegrafinë me thirrje dhe printim direkt;

.4.2 rregullimin dhe ridrejtimin e antenës, sipas rastit;

.4.3 përdorimin e pajisjeve radio jetë – shpëtuese; dhe

.4.4 përdorimin e transmetuesve të sinjaleve emergjencës (EPIRB);

.5 montimin, riparimin dhe mirëmbajtjen e antenës, sipas rastit;

.6 leximi dhe kuptimi i diagrameve të ilustruara, logjike dhe të rrjetit;

.7 përdorimi dhe kujdesi ndaj këtyre mjeteve dhe instrumenteve të testeve të nevojshme për kryerjen e mirëmbajtjes elektronike në det;

.8 teknikat e ngjitjes dhe shkëputjes manuale, përfshirë ato që lidhen me pajisjet gjysmë - përçuese dhe qarqet moderne, si dhe aftësinë për të dalluar nëse qarku është i përshtatshëm për t'u ngjitur apo shkëputur manualisht;

. 9 gjetja dhe riparimi i defekteve në niveli komponenti, ku është e mundur, dhe në niveli bordi/moduli në raste të tjera;

* Shihni COM/Qarkore 127 – Udhëzimet për shmangien e alarmeve të rreme të fatkeqësive.

.10 njohja dhe korrigjimi i kushteve që çojnë në shkaktimin e një defekti;

.11 procedurat e mirëmbajtjes, si të mirëmbajtjes parandaluese dhe asaj riparuese, për të gjitha pajisjet e komunikimit GMDSS dhe pajisjet e radionavigacionit; dhe

.12 metodat për të shmangur interferencat elektrike dhe elektromagnetike të tilla si lidhja, ekranizimi dhe anashkalimi.

Të ndryshme

14 Njohuritë të dhe/ose kualifikim në:

.1 gjuhë angleze, e shkruar dhe e folur, për shkëmbimin e kënaqshëm të komunikimeve që lidhen me sigurinë e jetës në det;

.2 gjeografinë e botës, sidomos rrugët kryesore të transportit detar, shërbimet e qendrave të koordinimit të shpëtimit (RCC) dhe rrugët e ndërlidhura të komunikimit;

.3 mbijetesën në det, funksionimin e barkave për shpëtim, barkave të shpëtimit, gomoneve të shpëtimit, aparateve pluskuese dhe pajisjeve të tyre, me referencë të posaçme ndaj radio aparateve për shpëtimin e jetës;

.4 parandalimin e zjarrit dhe zjarrfikjen, duke iu referuar në mënyrë të veçantë instalimit të radiondërlidhjes;

.5 masat parandaluese për sigurinë e anijes dhe personelit në lidhje me rreziqet që lidhen me pajisjet e radiondërlidhjes, përfshirë rreziqet elektrike, të rrezatimit, kimike dhe mekanike;

.6 ndihmën e parë, duke përfshirë teknikat e frymëmarrjes artificiale; dhe

.7 kohën e koordinuar universale (UTC), zonat kohore globale dhe linjën ndërkombëtare të datës.

Kualifikimi në lidhje me Çertifikatën e Kategorisë së Dytë në Radio Elektronikë Të përgjithshme

15 Kriteret e aftësisë shëndetësore, veçanërisht për sa i përket dëgjimit, shikimit dhe të folurit, duhet të përmbushen nga kandidati përpara fillimit të kualifikimit.

16 Kualifikimi duhet të jetë i përshtatshëm për dispozitat e Konventës STCW dhe Konventës SOLAS aktualisht në fuqi, me vëmendje të veçantë për dispozitat në lidhje me sistemin global të fatkeqësive detare dhe të sigurisë detare (GMDSS). Në zhvillimin e kritereve të kualifikimit duhet të merren parasysh të paktën njohuritë dhe kualifikimet e dhëna në paragrafët 17 deri në 28 në vijim.*

* Kurset e Modulit përkatës të IMO-s mund të ndihmojnë në përgatitjen e kursit.

Teoria

17 Njohja e parimeve të përgjithshme dhe faktorëve themelorë të nevojshëm për përdorim të sigurt dhe efikas të të gjitha nënsistemeve dhe pajisjeve të kërkuara në GMDSS, mjaftueshëm për të mbështetur dispozitat e kualifikimit praktik të dhënë në paragrafin 27 më poshtë.

18 Njohja e përdorimit, operimit dhe zonave të shërbimit të nënsistemeve të GMDSS, duke përfshirë karakteristikat e sistemit satelitor, sistemet e paralajmërimit navigacional dhe meteorologjik dhe përzgjedhjen e rrjeteve të përshtatshme të komunikimit.

19 Njohja e parimeve të elektricitetit dhe teoria e radiondërlidhjes dhe elektronikës në mënyrë të mjaftueshme për të përmbushur dispozitat e dhëna në paragrafët 20 deri në 24 më poshtë.

20 Njohuritë teorike të pajisjeve të radio komunikimit GMDSS, duke përfshirë telegrafinë me brez të ngushtë frekuencash me printim direkt dhe dhënësit dhe marrësit radiofonikë, pajisjet dixhitale me thirrje direkte, sistemet e tokëzimit të anijes, transmetuesit e sinjaleve të emergjencës (EPIRB), sistemet e antenave detare, pajisjet radiondërlidhjes për barkat e shpëtimit së bashku me të gjitha objektet ndihmëse, duke përfshirë sistemet e furnizimit me energji elektrike, si dhe njohuri të përgjithshme të parimeve të pajisjeve të tjera që përgjithësisht përdoren për radio - navigimin, duke i kushtuar theks të veçantë mbajtjes së pajisjeve në shërbim.

21 Njohuri të përgjithshme për faktorët që ndikojnë në besueshmërinë e sistemit, disponueshmërinë, procedurat e mirëmbajtjes dhe përdorimin e duhur të pajisjeve testuese.

22 Njohuri të përgjithshme për mikroprocesorët dhe diagnostikimin e defekteve në sistemet që përdorin mikroprocesorët.

23 Njohuri të përgjithshme për sistemet e kontrollit në pajisjet radio GMDSS, duke përfshirë testimin dhe analizën.

24 Njohuri të përdorimit të programit kompjuterik për pajisjet radio GMDSS dhe metodat për riparimin e defekteve të shkaktuara nga dalja e pajisjes jashtë kontrollit të programi kompjuterik.

Rregulloret dhe dokumentacioni

25 Njohuri të:

.1 Konventës SOLAS dhe Radio Rregulloreve, veçanërisht ato që lidhen me:

.1.1 radio komunikimet e fatkeqësive, emergjencave dhe sigurisë;

.1.2 shmangien e interferencave të dëmshme, veçanërisht me trafikun në rast fatkeqësisht dhe shpëtimi; dhe

.1.3 parandalimin e transmetimeve të paautorizuara;

.2 dokumente të tjera që lidhen me procedurat operacionale dhe ato të komunikimit për shërbimet e fatkeqësisë, sigurisë dhe korrespondencës publike, duke përfshirë porositë, paralajmërimet e lundrimit dhe transmetimet e motit në Shërbimin e Lëvizshëm Detar dhe Shërbimin Satelitor të Lëvizshëm Detar; dhe

.3 përdorimi i Kodit Ndërkombëtar të Sinjaleve dhe i Frazave Standarde të Komunikimit Detar të IMO-s.

Shërbimi dhe procedurat

26 Duhet të jepet kualifikim në:

.1 procedurat e komunikimit dhe disiplinën për të parandaluar interferencat e dëmshme në nënsistemet e GMDSS;

.2 procedurat për përdorimin e informacionit përhapje - parashikim për të vendosur frekuenca optimale për komunikimet;

.3 shërbimin e radio komunikimit përkatës për të gjitha nënsistemet e GMDSS, shkëmbimi i trafikut të radio komunikimit, veçanërisht lidhur me procedurat e fatkeqësive, emergjencave dhe sigurisë, dhe regjistrimet e radios;

.4 përdorimin e alfabetit fonetik ndërkombëtar;

.5 monitorimin e frekuencës së fatkeqësisë ndërsa në të njëjtën kohë monitorohet ose punohet të paktën një frekuencë tjetër;

.6 sistemet dhe procedurat e raportimit të anijes;

.7 procedurat e radio komunikimit të Manualit Ndërkombëtar të Kërkimit dhe Shpëtimit Aeronautik dhe Detar (IAMSAR);

.8 sistemet dhe procedurat radio mjekësore; dhe

.9 shkaqet e alarmeve të rreme të fatkeqësive dhe mënyrat për t'i shmangur ato.[*]

Praktika

27 Duhet të jepet kualifikimi praktik, i mbështetur me punë laboratori të përshtatshme, për:

.1 funksionimin korrekt dhe efikas të të gjitha nënsistemeve dhe pajisjeve të GMDSS në kushtet normale të përhapjes së valëve dhe në kushte tipike të interferencës;

.2 funksionimin e sigurt të të gjitha pajisjeve të komunikimit GMDSS dhe pajisjeve ndihmëse, duke përfshirë masat e sigurisë;

.3 aftësi të përshtatshme dhe të sakta të tabelës me organizmat e drejtimit për shkëmbimin e kënaqshëm të komunikimit;

.4 teknika operacionale për:

[*] Shihni COM/Qarkore 127 e Rezolutës së Asamblesë IMO A.814(19) – Udhëzime për shmangien e alarmeve të rreme të fatkeqësive.

.4.1 rregullimin e marrësit dhe dhënësit për regjimin e duhur të operimit, duke përfshirë telegrafinë dixhitale me thirrje dhe printim direkt;

.4.2 rregullimin dhe ridrejtimin e antenës, sipas rastit;

.4.3 përdorimin e pajisjeve radio jetë – shpëtuese; dhe

.4.4 përdorimin e transmetuesve të sinjaleve emergjencës (EPIRB);

.5 montimin, riparimin dhe mirëmbajtjen e antenës, sipas rastit;

.6 leximi dhe kuptimi i diagrameve të ilustruara, logjike dhe të rrjetit;

.7 përdorimi dhe kujdesi ndaj këtyre mjeteve dhe instrumenteve të testeve të nevojshme për kryerjen e mirëmbajtjes elektronike në det në nivel zëvendësimi të një njësie ose moduli;

.8 teknikat bazë të ngjitjes dhe shkëputjes manuale, dhe kufizimet e tyre;

. 9 gjetja dhe riparimi i defekteve në niveli bordi/moduli;

.10 njohja dhe korrigjimi i kushteve që çojnë në shkaktimin e një defekti;

.11 procedurat e mirëmbajtjes bazë, si të mirëmbajtjes parandaluese dhe asaj riparuese, për të gjitha pajisjet e komunikimit GMDSS dhe pajisjet e radionavigacionit; dhe

.12 metodat për të shmangur interferencat elektrike dhe elektromagnetike të tilla si lidhja, ekranizimi dhe anashkalimi.

Të ndryshme

14 Njohuritë dhe/ose kualifikim në:

.1 gjuhën angleze, të shkruar dhe të folur, për shkëmbimin e kënaqshëm të komunikimeve që lidhen me sigurinë e jetës në det;

.2 gjeografinë e botës, veçanërisht rrugët kryesore të transportit detar, shërbimet e qendrave të koordinimit të shpëtimit (RCC) dhe rrugët e ndërlidhura të komunikimit;

.3 mbijetesën në det, funksionimin e barkave për shpëtim, barkave të shpëtimit, gomoneve të shpëtimit, aparateve pluskuese dhe pajisjeve të tyre, me referencë të posaçme ndaj radio aparateve për shpëtimin e jetës;

.4 parandalimin e zjarrit dhe zjarrfikjen, duke iu referuar në mënyrë të veçantë instalimit të radiondërlidhjes;

.5 masat parandaluese për sigurinë e anijes dhe personelit në lidhje me rreziqet që kanë të bëjnë me pajisjet e radiondërlidhjes, duke përfshirë rreziqet elektrike, të rrezatimit, kimike dhe mekanike;

.6 ndihmën e parë, duke përfshirë teknikat e frymëmarrjes artificiale; dhe

.7 koha e koordinuar universale (UTC), zonat kohore globale dhe linja ndërkombëtare e datës.

Kualifikimi në lidhje me Çertifikatën e Kategorisë së Dytë në Radio elektronikë

Të përgjithshme

15 Kriteret e aftësisë shëndetësore, veçanërisht për sa i përket dëgjimit, shikimit dhe të folurit, duhet të përmbushen nga kandidati përpara fillimit të kualifikimit.

16 Kualifikimi duhet të jetë i përshtatshëm për dispozitat e Konventës STCW dhe Konventës SOLAS aktualisht në fuqi, me vëmendje të veçantë për dispozitat në lidhje me sistemin global të fatkeqësive detare dhe të sigurisë detare (GMDSS). Në zhvillimin e kritereve të kualifikimit duhet të merren parasysh të paktën njohuritë dhe kualifikimet e dhëna në paragrafët 17 deri në 28 në vijim.[*]

Teoria

17 Njohja e parimeve të përgjithshme dhe faktorëve themelorë të nevojshëm për përdorim të sigurt dhe efikas të të gjitha nënsistemeve dhe pajisjeve të kërkuara në GMDSS, mjaftueshëm për të mbështetur masat e kualifikimit praktik të dhënë në paragrafin 27 më poshtë.

18 Njohja e përdorimit, operimit dhe zonave të shërbimit të nënsistemeve të GMDSS, duke përfshirë karakteristikat e sistemit satelitor, sistemet e paralajmërimit navigacional dhe meteorologjik dhe përzgjedhjen e rrjeteve të përshtatshme të komunikimit.

19 Njohja e parimeve të elektricitetit dhe teoria e radiondërlidhjes dhe elektronikës në mënyrë të mjaftueshme për të përmbushur dispozitat e dhëna në paragrafët 20 deri në 24 më poshtë.

20 Njohuritë teorike të pajisjeve të radio komunikimit GMDSS, duke përfshirë telegrafinë me brez të ngushtë frekuencash me printim direkt dhe dhënësit dhe marrësit radiofonikë, pajisjet dixhitale me thirrje direkte, sistemet e tokëzimit të anijes, transmetuesit e sinjaleve të emergjencës (EPIRB), sistemet e antenave detare, pajisjet radiondërlidhjes për barkat e shpëtimit së bashku me të gjitha objektet ndihmëse, duke përfshirë sistemet e furnizimit me energji elektrike, si dhe njohuri të përgjithshme të parimeve të pajisjeve të tjera që përgjithësisht përdoren për radio - navigimin, duke i kushtuar theks të veçantë mbajtjes së pajisjeve në shërbim.

21 Njohuri të përgjithshme për faktorët që ndikojnë në besueshmërinë e sistemit, disponueshmërinë, procedurat e mirëmbajtjes dhe përdorimin e duhur të pajisjeve testuese.

22 Njohuri të përgjithshme për mikroprocesorët dhe diagnostikimin e defekteve në sistemet që përdorin mikroprocesorët.

[*] Kurset e Modulit përkatës të IMO-s mund të ndihmojnë në përgatitjen e kursit.

23 Njohuri të përgjithshme për sistemet e kontrollit në pajisjet radio GMDSS, duke përfshirë testimin dhe analizën.

24 Njohuri të përdorimit të programit kompjuterik për pajisjet radio GMDSS dhe metodat për riparimin e defekteve të shkaktuara nga dalja e pajisjes jashtë kontrollit të programi kompjuterik.

Rregulloret dhe dokumentacioni

25 Njohuri të:

.1 Konventës SOLAS dhe Radio Rregulloreve, veçanërisht ato që lidhen me:

.1.1 radio komunikimet e fatkeqësive, emergjencave dhe sigurisë;

.1.2 shmangien e interferencave të dëmshme, veçanërisht me trafikun në rast fatkeqësisht dhe shpëtimi; dhe

.1.3 parandalimin e transmetimeve të paautorizuara;

.2 dokumente të tjera që kanë të bëjnë me procedurat operacionale dhe ato të komunikimit për shërbimet e fatkeqësisë, sigurisë dhe korrespondencës publike, duke përfshirë porositë, paralajmërimet e lundrimit dhe transmetimet e motit në Shërbimin e Lëvizshëm Detare dhe Shërbimin Satelitor të Lëvizshëm Detar; dhe

.3 përdorimi i Kodit Ndërkombëtar të Sinjaleve dhe i Frazave Standarde të Komunikimit Detar të IMO-s.

Shërbimi dhe procedurat

26 Duhet të jepet kualifikim në:

.1 procedurat e komunikimit dhe disiplinën për të parandaluar interferencat e dëmshme në nënsistemet e GMDSS;

.2 procedurat për përdorimin e informacionit përhapje - parashikim për të vendosur frekuenca optimale për komunikimet;

.3 shërbimin e radio komunikimit përkatës për të gjitha nënsistemet e GMDSS, shkëmbimi i trafikut të radio komunikimit, veçanërisht lidhur me procedurat e fatkeqësive, emergjencave dhe sigurisë, dhe regjistrimet e radios;

.4 përdorimin e alfabetit fonetik ndërkombëtar;

.5 monitorimin e frekuencës së fatkeqësisë ndërsa në të njëjtën kohë monitorohet ose punohet të paktën një frekuencë tjetër;

.6 sistemet dhe procedurat e raportimit të anijes;

.7 procedurat e radio komunikimit të Manualit Ndërkombëtar të Kërkimit dhe Shpëtimit Aeronautik dhe Detar (IAMSAR);

.8 sistemet dhe procedurat radio mjekësore; dhe

.9 shkaqet e alarmeve të rreme të fatkeqësive dhe mënyrat për t'i shmangur ato.[*]

Praktika

27 Duhet të jepet kualifikimi praktik, i mbështetur me punë laboratori të përshtatshme, për:

.1 funksionimin korrekt dhe efikas të të gjitha nënsistemeve dhe pajisjeve të GMDSS në kushtet normale të përhapjes së valëve dhe në kushte tipike të interferencës;

.2 funksionimin e sigurt të të gjitha pajisjeve të komunikimit GMDSS dhe pajisjeve ndihmëse, duke përfshirë masat e sigurisë;

.3 aftësi të përshtatshme dhe të sakta të tabelës me organizmat e drejtimit për shkëmbimin e kënaqshëm të komunikimit;

.4 teknika operacionale për:

.4.1 rregullimin e marrësit dhe dhënësit për regjimin e duhur të operimit, duke përfshirë telegrafinë dixhitale me thirrje dhe printim direkt;

.4.2 rregullimin dhe ridrejtimin e antenës, sipas rastit;

.4.3 përdorimin e pajisjeve radio jetë – shpëtuese; dhe

.4.4 përdorimin e transmetuesve të sinjaleve emergjencës (EPIRB);

.5 montimin, riparimin dhe mirëmbajtjen e antenës, sipas rastit;

.6 leximi dhe kuptimi i diagrameve të ilustruara, logjike dhe të rrjetit;

.7 përdorimi dhe kujdesi ndaj këtyre mjeteve dhe instrumenteve të testeve të nevojshme për kryerjen e mirëmbajtjes elektronike në det në nivel zëvendësimi të një njësie ose moduli;

.8 teknikat bazë të ngjitjes dhe shkëputjes manuale, dhe kufizimet e tyre;

. 9 gjetja dhe riparimi i defekteve në niveli bordi/moduli;

.10 njohja dhe korrigjimi i kushteve që çojnë në shkaktimin e një defekti;

.11 procedurat e mirëmbajtjes bazë, si të mirëmbajtës parandaluese dhe asaj riparuese, për të gjitha pajisjet e komunikimit GMDSS dhe pajisjet e radionavigacionit; dhe

[*] Shihni COM/Qarkore 127 e Rezolutës së Asamblesë IMO A.814(19) – Udhëzime për shmangien e alarmeve të rreme të fatkeqësive.

.12 metodat për të shmangur interferencat elektrike dhe elektromagnetike të tilla si lidhja, ekranizimi dhe anashkalimi.

Të ndryshme

28 Njohuritë të dhe/ose kualifikim në:

.1 gjuhë angleze, e shkruar dhe e folur, për shkëmbimin e kënaqshëm të komunikimeve që lidhen me sigurinë e jetës në det;

.2 gjeografinë e botës, veçanërisht rrugët kryesore të transportit detar, shërbimet e qendrave të koordinimit të shpëtimit (RCC) dhe rrugët e ndërlidhura të komunikimit;

.3 mbijetesën në det, funksionimin e barkave për shpëtim, barkave të shpëtimit, gomoneve të shpëtimit, aparateve pluskuese dhe pajisjeve të tyre, me referencë të posaçme ndaj radio aparateve për shpëtimin e jetës;

.4 parandalimin e zjarrit dhe zjarrfikjen, duke iu referuar në mënyrë të veçantë instalimit të radiondërlidhjes;

.5 masat parandaluese për sigurinë e anijes dhe personelit në lidhje me rreziqet që kanë të bëjnë me pajisjet e radiondërlidhjes, përfshirë rreziqet elektrike, të rrezatimit, kimike dhe mekanike;

.6 ndihmën e parë, duke përfshirë teknikat e frymëmarrjes artificiale; dhe

.7 koha e koordinuar universale (UTC), zonat kohore globale dhe linja ndërkombëtare e datës.

Kualifikimi i lidhur me Çertifikatën e Operatorit të Përgjithshëm

Të përgjithshme

29 Kriteret e aftësisë shëndetësore, veçanërisht për sa i përket dëgjimit, shikimit dhe të folurit, duhet të përmbushen nga kandidati përpara fillimit të kualifikimit.

30 Kualifikimi duhet të jetë i përshtatshëm për dispozitat e Konventës STCW, dispozitat e Radio Konventën SOLAS aktualisht në fuqi, me vëmendje të veçantë për dispozitat në lidhje me sistemin global të fatkeqësive detare dhe të sigurisë detare (GMDSS). Në zhvillimin e kritereve të kualifikimit, duhet të merren parasysh të paktën njohuritë dhe kualifikimet e dhëna në paragrafët 31 deri në 36 në vijim.[*]

Teoria

31 Njohuri e parimeve të përgjithshme dhe faktorëve themelore të nevojshëm për përdorimin e sigurt dhe efikas të të gjitha nënsistemeve dhe pajisjeve GMDSS të mjaftueshme për të mbështetur dispozitat e kualifikimit praktik të paraqitura në paragrafin 35 më poshtë.

[*] Kurset e Modulit përkatës së IMO-s mund të ndihmojnë në përgatitjen e kursit.

32 Njohja e përdorimit, operimit dhe zonave të shërbimit të nënsistemeve të GMDSS, duke përfshirë karakteristikat e sistemit satelitor, sistemet e paralajmërimit navigacional dhe meteorologjik dhe përzgjedhjen e rrjeteve të përshtatshme të komunikimit.

Rregulloret dhe dokumentacioni

33 Njohuri të:

.1 Konventës SOLAS dhe Radio Rregulloreve, veçanërisht ato që lidhen me:

.1.1 radio komunikimet e fatkeqësive, emergjencave dhe sigurisë;

.1.2 shmangien e interferencave të dëmshme, veçanërisht me trafikun në rast fatkeqësisht dhe shpëtimi; dhe

.1.3 parandalimin e transmetimeve të paautorizuara;

.2 dokumente të tjera që kanë të bëjnë me procedurat operacionale dhe ato të komunikimit për shërbimet e fatkeqësisë, sigurisë dhe korrespondencës publike, duke përfshirë porositë, paralajmërimet e lundrimit dhe transmetimet e motit në Shërbimin e Lëvizshëm Detar dhe Shërbimin Satelitor të Lëvizshëm Detar; dhe

.3 përdorimi i Kodit Ndërkombëtar të Sinjaleve dhe i Frazave Standarde të Komunikimit Detar të IMO-s.

Shërbimi dhe procedurat

34 Duhet të jepet kualifikim në:

.1 procedurat e komunikimit dhe disiplinën për të parandaluar ndërhyrje të dëmshme në nënsistemet e GMDSS;

.2 procedurat për përdorimin e informacionit përhapje - parashikim për të vendosur frekuenca optimale për komunikimet;

.3 shërbimin e radio komunikimit përkatës për të gjitha nënsistemet e GMDSS, shkëmbimi i trafikut të radio komunikimit, veçanërisht lidhur me fatkeqësitë, procedurat e urgjencës dhe sigurisë, dhe regjistrimet e radios;

.4 përdorimin e alfabetit fonetik ndërkombëtar;

.5 monitorimin e frekuencës së fatkeqësisë ndërsa në të njëjtën kohë monitorohet ose punohet të paktën një frekuencë tjetër;

.6 sistemet dhe procedurat e raportimit të anijes;

.7 procedurat e radio komunikimit të Manualit Ndërkombëtar të Kërkimit dhe Shpëtimit Aeronautik dhe Detar (IAMSAR);

.8 sistemet dhe procedurat radio mjekësore; dhe

.9 shkaqet e alarmeve të rreme të fatkeqësive dhe mënyrat për t'i shmangur ato.*

Praktika

35 Duhet të jepet kualifikim praktik nën:

. 1 funksionimin korrekt dhe efikas të të gjitha nënsistemeve dhe pajisjeve të GMDSS në kushtet normale të përhapjes së valëve dhe në kushte tipike të interferencës;

.2 funksionimin e sigurt të të gjitha pajisjeve të komunikimit GMDSS dhe pajisjeve ndihmëse, duke përfshirë masat e sigurisë;

.3 aftësi të përshtatshme dhe të sakta të tabelës me organizmat e drejtimit për shkëmbimin e kënaqshëm të komunikimit; dhe

.4 teknika operacionale për:

.4.1 rregullimin e marrësit dhe dhënësit për regjimin e duhur të operimit, duke përfshirë telegrafinë dixhitale me thirrje dhe printim direkt;

.4.2 rregullimin dhe ridrejtimin e antenës, sipas rastit;

.4.3 përdorimin e pajisjeve radio jetë – shpëtuese; dhe

.4.4 përdorimin e transmetuesve të sinjaleve emergjencës (EPIRB);

Të ndryshme

36 Njohuritë të dhe/ose kualifikim në:

.1 gjuhë angleze, e shkruar dhe e folur, për shkëmbimin e kënaqshëm të komunikimeve që lidhen me sigurinë e jetës në det;

.2 gjeografinë e botës, veçanërisht rrugët kryesore të transportit detar, shërbimet e qendrave të koordinimit të shpëtimit (RCC) dhe rrugët e ndërlidhura të komunikimit;

.3 mbijetesën në det, funksionimin e barkave për shpëtim, barkave të shpëtimit, gomoneve të shpëtimit, aparateve pluskuese dhe pajisjeve të tyre, me referencë të posaçme ndaj radio aparateve për shpëtimin e jetës;

.4 parandalimin e zjarrit dhe zjarrfikjen, duke iu referuar në mënyrë të veçantë instalimit të radiondërlidhjes;

.5 masat parandaluese për sigurinë e anijes dhe personelit në lidhje me rreziqet që lidhen me pajisjet e radiondërlidhjes, duke përfshirë rreziqet elektrike, të rrezatimit, kimike dhe mekanike;

* Shihni COM/Qarkore 127 dhe rezolutën e Asamblesë IMO A.814 (19) – Udhëzime për shmangien e alarmeve të rreme të fatkeqësive.

.6 ndihmën e parë, duke përfshirë teknikat e frymëmarrjes artificiale; dhe

.7 koha e koordinuar universale (UTC), zonat kohore globale dhe linja ndërkombëtare e datës.

Kualifikim në lidhje me Çertifikatën e Kufizuar të Operatorit

Të përgjithshme

37 Kriteret e aftësisë shëndetësore, veçanërisht për sa i përket dëgjimit, shikimit dhe të folurit, duhet të përmbushen nga kandidati përpara fillimit të kualifikimit.

38 Kualifikimi duhet të jetë i përshtatshëm për dispozitat e Konventës STCW, dispozitat e Radio Rregulloreve dhe Konventën SOLAS aktualisht në fuqi, me vëmendje të veçantë ndaj dispozitat në lidhje me sistemin global të fatkeqësive detare dhe të sigurisë detare (GMDSS). Në zhvillimin e kritereve të kualifikimit, duhet të merren parasysh të paktën njohuritë dhe kualifikimet e dhëna në paragrafët 39 deri në 44 në vijim.*

Teoria

39 Njohuri e parimeve të përgjithshme dhe faktorëve bazë, duke përfshirë kufizimet e rrezes VHT dhe ndikimin e lartësisë së antenës të nevojshme për përdorimin e sigurt dhe efikas të të gjitha nënsistemeve dhe pajisjeve të kërkuara në GMDSS në zonën detare A1, të mjaftueshme për të mbështetur kualifikimin e dhënë në paragrafin 43 më poshtë.

40 Njohuri e përdorimit, operimit dhe fushës së shërbimit të nënsistemeve GMDSS të zonës detare A1, p.sh., sistemet e paralajmërimit navigacional dhe meteorologjik dhe rrjetet e përshtatshme të komunikimit.

Rregulloret dhe dokumentacioni

41 Njohuri të:

.1 atyre pjesëve të Konventës SOLAS dhe Radio Rregulloreve që kanë të bëjnë me zonën detare A1, me theks të veçantë për:

.1.1 radio komunikimet e fatkeqësive, emergjencave dhe sigurisë;

.1.2 shmangien e ndërhyrjeve të dëmshme, veçanërisht me trafikun në rast fatkeqësisht dhe shpëtimi; dhe

.1.3 parandalimin e transmetimeve të paautorizuara;

.2 dokumente të tjera që kanë të bëjnë me procedurat operacionale dhe ato të komunikimit për shërbimet e fatkeqësisë, sigurisë dhe korrespondencës publike, duke

* Kurset e Modulit përkatës së Imo mund të ndihmojnë në përgatitjen e kurseve.

përfshirë porositë, paralajmërimet e lundrimit dhe transmetimet e motit në Shërbimin e Lëvizshëm Detar në zonën detare A1; dhe

.3 përdorimi i Kodit Ndërkombëtar të Sinjaleve dhe i Frazave Standarde të Komunikimit Detar të IMO-së.

Shërbimi dhe procedurat

42 Duhet të jepet kualifikim në:

.1 procedurat e komunikimit dhe disiplinën për të parandaluar ndërhyrje të dëmshme në nënsistemet e GMDSS të përdorura në zonën detare A1;

.2 procedurat e komunikimit VHF për;

.2.1 shërbimi i radio komunikimit, shkëmbimi i trafikut të radio komunikimit, veçanërisht në lidhje me procedurat e fatkeqësive, urgjencave dhe sigurisë, dhe regjistrimet radio;

.2.2 monitorimi i frekuencës së fatkeqësive ndërsa ndërkohë punohet në të paktën një frekuencë tjetër; dhe

.2.3 sistemi dixhital i thirrjeve direkte

.3 përdorimin e alfabetit fonetik ndërkombëtar;

.4 sistemet dhe procedurat e raportimit në anije;

.5 procedurat e radio komunikimit VHF të Manualit Ndërkombëtar të Kërkimit dhe Shpëtimit Aeronautik dhe Detar (IAMSAR);

.6 sistemet dhe procedurat radio mjekësore; dhe

.9 shkaqet e alarmeve të rreme të fatkeqësive dhe mënyrat për t'i shmangur ato.[*]

Praktika

43 Duhet të jepet kualifikimi praktik, për:

.1 funksionimin korrekt dhe efikas të të gjitha nënsistemeve dhe pajisjeve të GMDSS për anije që operojnë në zonën detare A1 nën kushte normale të përhapjes së valëve dhe në kushte tipike të interferencës;

.2 funksionimin e sigurt të të gjitha pajisjeve të komunikimit GMDSS dhe pajisjeve ndihmëse, duke përfshirë masat e sigurisë;

.4 teknika operacionale për përdorimin e:

[*] Shihni COM/Qarkore 127 dhe rezoluta e Asamblesë IMO A.814 (19) – udhëzime për shmangien e alarmeve të rreme të fatkeqësive.

.3.1 VHF, përfshirë rregullimin e kanalit, shuarësin e zhurmave, dhe rregullimin e regjimit; sipas rastit

.3.2 pajisjeve radio jetë - shpëtuese;

.3.3 përdorimin e transmetuesve të sinjaleve emergjencës (EPIRB); dhe

.3.4 marrësit NAVTEXs.

Të ndryshme

44 Njohuritë të dhe/ose kualifikim në:

.1 gjuhë angleze, e shkruar dhe e folur, për shkëmbimin e kënaqshëm të komunikimeve që lidhen me sigurinë e jetës në det;

.2 shërbimet e qendrave të koordinimit të shpëtimit (RCC) dhe rrugët e ndërlidhura të komunikimit;

.3 mbijetesën në det, funksionimin e barkave për shpëtim, barkave të shpëtimit, gomoneve të shpëtimit, aparateve pluskuese dhe pajisjeve të tyre, me referencë të posaçme ndaj radio aparateve për shpëtimin e jetës;

.4 parandalimin e zjarrit dhe zjarrfikjen, duke iu referuar në mënyrë të veçantë instalimit të radiondërlidhjes;

.5 masat parandaluese për sigurinë e anijes dhe personelit në lidhje me rreziqet që kanë të bëjnë me pajisjet e radiondërlidhjes, përfshirë rreziqet elektrike, të rrezatimit, kimike dhe mekanike;

.6 ndihmën e parë, duke përfshirë teknikat e frymëmarrjes artificiale; dhe

Kualifikimi në lidhje me mirëmbajtjen e instalimeve GMDSS në bordin e anijeve

Të përgjithshme

45 I referohet kritereve të mirëmbajtjes së rregullores IV/15 të Konventës SOLAS, dhe rezolutës së IMO-s A.702 (17) për Udhëzimet e mirëmbajtjes së Radiondërlidhjes për GMDSS lidhur me zonat detare A3 dhe A4, e cilat në shtojcën e saj përmban dispozitën e mëposhtme:

"4.2 Personi i caktuar për të kryer funksione për mirëmbajtjen elektronike në det duhet të ketë një Çertifikatë të përshtatshme siç përcaktohet nga Radio Rregulloret, siç kërkohet, ose të ketë kualifikim të barasvlefshëm të mirëmbajtjes elektronike në det, siç mund të jetë miratuar nga Administrata, duke marrë në konsideratë rekomandimet e Organizatës për kualifikimin e një personeli të tillë ".

46 Udhëzimi vijues mbi kualifikimet ekuivalente të mirëmbajtjes elektronike ofrohet për përdorim nga Administratat sipas nevojës.

47 Kualifikimi siç rekomandohet më poshtë nuk diplomon (kualifikon) asnjë person, i cili nuk ka një Çertifikatë përkatëse si Operator Radiondërlidhje, për të qenë një operator i pajisjeve radio GMDSS.

Kualifikim mirëmbajtje i barasvlefshëm me Çertifikatën Radio elektronik Kategorisë së Parë

48 Në përcaktimin e kualifikimeve të barasvlefshme me elementet e Çertifikatës radio elektronike të kategorisë së parë:

.1 përmbajtja e teorisë duhet të mbulojë të paktën temat e dhëna në paragrafët 3 deri në 10;

.2 përmbajtja praktike duhet të mbulojë të paktën temat e dhëna në paragrafin 13; dhe

.3 njohuritë e ndryshme të përfshira duhet të mbulojnë të paktën temat e dhëna në paragrafin 14.

Kualifikim i mirëmbajtjes i barasvlefshëm me Çertifikatën radio elektronike të Kategorisë së Dytë

49 Në përcaktimin e kualifikimeve të barasvlefshme me elementët e mirëmbajtjes të Çertifikatës Radio elektronike të Kategorisë së Dytë:

.1 përmbajtja e teorisë duhet të mbulojë të paktën temat e dhëna në paragrafët 17 deri 24;

.2 përmbajtja praktike duhet të mbulojë të paktën temat e dhëna në paragrafin 27; dhe

.3 njohuritë e ndryshme të përfshira duhet të mbulojnë të paktën temat e dhëna në paragrafin 28.

Kapitulli V

Udhëzim lidhur me kriteret e veçanta të kualifikimit për personelin në lloje të caktuara anijesh

Seksioni B-V/1

Udhëzim lidhur me kualifikimin dhe trajnimin e personelit të anijeve naftëmbajtëse

Personi me përgjegjësi direkte

1 Termi "person me përgjegjësi të menjëhershme" siç përdoret në paragrafët 3 dhe 5 të rregullores V /1-1 dhe paragrafi 3 i rregullores V /1-2 nënkupton një person në një cilësi vendim

marrëse në lidhje me ngarkimin, shkarkimin, kujdesin në tranzit, manovrimin e ngarkesave, pastrimin e çisternës ose operacione të tjera që lidhen me ngarkesat.

Kualifikim familjarizues për të gjithë personelin e anijeve naftëmbajtëse

2 I gjithë personeli i anijeve naftëmbajtëse duhet të kryejë kualifikim familjarizues në bordin e anijes dhe, ku është e përshtatshme, në breg, para se të caktohet në detyra në anije, të cilat duhet të jepen nga personel i kualifikuar me përvojë në manovrimin dhe karakteristikat e ngarkesave të naftës, kimike ose gazit të lëngshëm, sipas rastit, dhe procedurat e sigurisë të përfshira. Kualifikimi duhet të paktën të mbulojë çështjet e përcaktuara në paragrafët 3 deri 8 më poshtë.

Rregulloret

3 Njohuri e rregullave dhe rregulloreve të anijes që drejtojnë sigurinë e personelit në bordin e një anije naftëmbajtëse në port dhe në det.

Rreziqet shëndetësore dhe masat paraprake që duhen marrë

4 Rreziqet e kontaktit me lëkurën; thithja dhe gëlltitja aksidentale e ngarkesës; vetitë e dëmshme të ngarkesave të transportuara, aksidentet e personelit dhe ndihma e parë në lidhje me to; listat e veprimeve që duhen kryer dhe veprimeve që nuk duhen kryer.

Parandalimi i zjarrit dhe zjarrfikja

5 Kontrolli i tymit dhe kufizimet e gatimit; burimet e ndezjes; parandalimi i zjarrit dhe shpërthimeve; metodat e shuarjes së zjarrit; aparatet zjarrfikëse portative dhe instalimet fikse.

Parandalimi i ndotjes

6 Procedurat që duhen ndjekur për të parandaluar ndotjen e ajrit dhe ujit dhe masat që do të merren në rast të derdhjes së një lënde.

Pajisjet e sigurisë dhe përdorimi i tyre

7 Përdorimi i duhur i veshjeve dhe pajisjeve mbrojtëse, aparatet e reanimacionit, pajisjet e largimit dhe shpëtimit.

Procedurat e emergjencës

8 Njohja me procedurat e planit emergjent.

Dështmia e kualifikimit

9 Kapiteni i çdo anije naftëmbajtëse, anije që transporton lëndë kimike dhe gaz të lëngshëm duhet të sigurojë që oficeri ose personi përgjegjës kryesor për ngarkesën të ketë çertifikatën përkatëse, të lëshuar ose të miratuar ose të vërtetuar siç kërkohet nga rregullorja V/1-1, paragrafi 3; rregullorja V/1-1, paragrafi 5 ose rregullorja V/1-2, paragrafi 3, sipas rastit, dhe të ketë pasur përvojë praktike të

kohëve të fundit në bordin e një anijeje naftëmbajtëse të llojit të duhur për të lejuar atë oficer ose person të kryejë në mënyrë të sigurt detyrat e caktuara.

Udhëzim në lidhje me kualifikimin e miratuar në bordin e anijes

Të përgjithshme

10 Qëllimi i kualifikimit të shërbimit në anije është të ofrojë kualifikim dhe njohuri për transportin e sigurt të ngarkesave specifike të anijeve naftëmbajtëse.

11 Për të plotësuar përvojën e duhur për detyrat e tyre në llojin e anijes naftëmbajtëse në të cilën ata shërbejnë referuar në rregulloren V/1-1, paragrafi 4.2.2, rregullorja V/1-1, paragrafi 6.2.2, dhe rregulloren V/1- 2, paragrafi 4.2.2, kualifikimi në bord duhet të:

.1 theksojë "përvojën në punë e sipër" praktike dhe të ketë lidhje me punësimin e detarit, d.m.th. kualifikimi i departamenteve të kuvertës dhe inxhinierisë mund të jetë i ndryshëm;

.2 të jetë nën mbikëqyrjen e personelit të kualifikuar dhe me përvojë në procedurat e manovrimit, karakteristikat dhe procedurat e sigurisë së ngarkesave që transportohen anija;

.3 të kryhet në bordin e anijes çisternë që transporton produkte në lidhje me Çertifikatën e Aftësisë / Miratimit që kërkohet dhe duhet të jetë i tillë që pajisjet e specializuara të vihen në operim, por mund të jenë në një kalim të ngarkesë stabilizuesit midis ngarkesave për një pjesë të asaj periudhe;

.4 marrin pjesë në të paktën tre operacione ngarkimi dhe shkarkimi:* dhe

.5 të paktën mbulojnë çështjet e përcaktuara në "Kriteret e kualifikimit në bord" në paragrafin 19.

12 Programi i kualifikimit në bord nuk duhet të ndikojë në asnjë mënyrë në drejtimin e sigurt ose në lundrueshmërinë e anijes.

Programet e kualifikimit në bordin e anijes

13 Personi që po kualifikohet duhet të mbahet në një cilësi liste organike (që do të thotë personi që po kualifikohet nuk do të ketë detyra të tjera nga ai i kryerjes së programit të kualifikimit dhe detyrave emergjente).

* Një operacion ngarkimi ose shkarkimi konsiderohet ngarkimi ose shkarkimi i më shumë se 60% të kapacitetit total të çisternës së ngarkesës së anijes. Ngarkimi/shkarkimet i një sasie më të vogël se kjo sasi mund të përmblidhen së bashku për të qenë ekuivalent me këtë sasi

14 Programi i kualifikimit në bord duhet të menaxhohet dhe koordinohet nga shoqëria që menaxhon anijen në të cilën duhet të kryhet shërbimi detar dhe të jetë një anije e emëruar nga shoqëria si një anije trajnimi.*

15 Në çdo kohë, personi që po kualifikohet duhet të jetë i vetëdijshëm për dy individë të identifikueshëm të cilët janë menjëherë përgjegjës për menaxhimin e programit të kualifikimit në bord. I pari prej tyre është një oficer i kualifikuar detar, i referuar si "oficer i kualifikimit në anije", i cili, nën autoritetin e kapitenit, duhet të organizojë dhe mbikëqyrë programin e kualifikimit. I dyti duhet të jetë një person i emëruar nga shoqëria, i referuar si "oficeri i kualifikimit të shoqërisë", i cili duhet të ketë përgjegjësi të përgjithshme për programin e kualifikimit dhe për koordinimin me organizatat kualifikuese.

16 Personi që po kualifikohet duhet të pajiset me një libër regjistrimi të miratuar kualifikimi për të mundësuar mbajtjen e një regjistri gjithëpërfshirës të kualifikimit praktik dhe të përvojës në det. Libri i regjistrimit të kualifikimeve duhet të hartohet në mënyrë të tillë që të mund të sigurojë informacione të hollësishme për detyrat dhe përgjegjësitë që duhet të ndërmerren dhe ecurinë për përfundimin e tyre. I plotësuar dhe nënshkruar nga kapiteni, libri i miratuar të regjistrimit do të ofrojë dëshmi unike për përfundimin e një program të strukturuar kualifikimi në bord duke çuar drejt lëshimit të një Çertifikate përkatëse në Kualifikim të Avancuar për Operacionet e Ngarkesave të Anijeve naftëmbajtëse.

17 Gjatë programit të kualifikimit të miratuar në bord, personi që po kualifikohet duhet të udhëzohet për ngarkimin, shkarkimin, kujdesin në transit, manovrimin e ngarkesave, pastrimin e çisternave ose operacionet e tjera që kanë lidhje me ngarkesën për të siguruar që përvoja e fituar është të paktën e barabartë me atë që do të merrej në shërbimin normal prej tre muajsh.

18 Nëse kriteret, tre ngarkuese dhe tre shkarkuese, nuk mund të arrihen brenda periudhës së trajnimit njëmujor, atëherë periudha e trajnimit në bord duhet të zgjatet deri sa këto kritere të jenë arritur në mënyrë të kënaqshme.

Kriteret e kualifikimit në bord

19 Kualifikimi në bord duhet të paktën të sigurojë njohuri dhe përvojë, të përshtatshme për llojin e anijes çisternën të zbatueshëm, si më poshtë:

.1 **Siguria**

.1.1 Të gjitha llojet e anijeve çisternë

.1 Sistemi i menaxhimit të sigurisë së anijes

.2 Pajisjet dhe procedurat specifike të zjarrfikjes në lidhje me ngarkesat

* Një anije e caktuar kualifikimi është një anije tregtare e caktuar nga kompania që është e përshtatshme për qëllimin e këtij udhëzimi, sipas rastit.

.3 Procedurat specifike të ndihmës së parë në lidhje me ngarkesat, përfshirë Udhëzuesin e Ndihmës së Parë Mjekësore për Përdorim në Aksidentet që Përfshijnë Mallrat e Rrezikshme (MFAG)

.4 Rreziqet specifike për anijet / ngarkesat, duke përfshirë rregullat e pirjes së duhanit, atmosferat e varfëruara nga oksigjeni, narkozën dhe toksicitetin e ngarkesës hidrokarbure

.5 Sistemet e vlerësimit të rrezikut

.6 Leja e punës, përfshirë procedurat e punës afër burimeve që mund të ndizen dhe procedurat e hyrjes në hapësira të mbyllura

.7 Përdorimi i pajisjeve mbrojtëse personale

.1.2 Shtesë për anijet çisternë me gaz të lëngët

.1 Rreziqet dhe masat paraprake që lidhen me manovrimin dhe sistemimin e ngarkesave në temperaturë kriogjenike (ftohëse)

.2 **Ndërtimi, ngarkesa, çisternat e ngarkesës dhe tubacionet**

.2.1 Të gjitha llojet e çisternave

.1 Ndërtimi i hambarit /çisternës dhe kufizimet

.2 Lidhjet e ngarkesës

.3 Vetitë dhe rreziqet që lidhen me llojet e ngarkesave që po transportohen, duke përfshirë përdorimin e Fletës së të Dhënave të Sigurisë së Materialeve

.4 Rreziqet që mund të kenë operacionet e ngarkesave (si pastrimi /çlirimi i gazit/pastrimi i çisternave) në sistemet e ventilimit të akomodimit dhe veprimet për të zbutur këto rreziqe

.5 Konfigurimi i sistemit të ngarkesës dhe ngarkesë stabilizuesit

.6 Pompat dhe pajisjet shoqëruese

.7 Pajisje të specializuara të lidhura me operacionet e ngarkesave

.8 Detajet e ndërtimit të cisternës dhe si kjo ndikon në operacionet e ngarkesave

.2.2 Shtesë për çisternat me gaz të lëngët

.1 Përdorimi i segregimit, ndarjes dhe kabinës së presionit për të ruajtur zonat e sigurta me gaz

.2 Çisterna e ngarkesës, ndër-pengesat, hapësirat izoluese dhe valvula e sigurimit (shkarkimit) të tubacionit dhe sistemet e ventilimit të avullit

.3 Kompresorë të avullit të ngarkesave dhe pajisjeve përkatëse

.3 **Diferenti dhe stabiliteti**

.3.1 Të gjitha llojet e anijeve cisternë

.1 Informacion i stabilitetit të anijeve çisternë dhe pajisjet llogaritëse

.2 Rëndësia e ruajtjes së niveleve të tensionit brenda kufijve të pranueshëm

.3 Rreziqet e efektit të sipërfaqes së lirë dhe efektit "të spërkatjes"

.4 **Operacionet e mallrave**

.4.1 Të gjitha llojet e anijeve çisternë

.1 Planifikimi paraprak i ngarkimit/kujdesit në transit, operacionet e shkarkimit /ngarkesë stabilizuesit

.2 Mbajtjes së të dhënave

.3 Procedurat e fillimit /ndalimit, duke përfshirë mbylljen emergjente

.4 Vëmendje e nevojshme për organizimet e ankorimit gjatë operacioneve të ngarkesave

.5 Kriteret e pastrimin dhe inertimit dhe rreziqet që lidhen me to

.6 Ngarkimi i ngarkesës, duke përfshirë operacionet e lënies së pompës për të mbushur çisternën derisa pompa të mbyllet automatikisht

.7 Shkarkimi i ngarkesave, përfshirë operacionet e drenazhimit dhe çmontimit

.8 Monitorimi i ngarkesave gjatë operacioneve të ngarkimit / shkarkimit, përfshirë marrjen e kampioneve aty ku është e aplikueshme

.9 Njehsuesi i çisternës dhe sistemet e alarmit

.10 Rreziqet nga shkarkimi elektrostatik dhe parandalimi i tij

.11 Operacionet e stabilizimit të ngarkesës dhe mos stabilizimit të ngarkesës

.12 Kriteret e mirëmbajtjes, duke përfshirë inspektimet e veshjeve të pajisjeve

.4.2 Shtesë për anijet çisternë për lëndë kimike

.1 Polimerizimi, pajtueshmëria e ngarkesës, përputhshmëria e veshjes së çisternës dhe reaksionet e tjera

.2 Funksionet e stabilizatorëve kimikë dhe katalizatorëve

.3 Shpërhapja e avullit/gazit

.4.3 Shtesë për anijet çisternë për gaz të lëngët

.1 Polimerizimi, pajtueshmëria e ngarkesës, përputhshmëria e veshjes së çisternës dhe reaksionet e tjera

.2 Funksionet e stabilizatorëve kimikë dhe katalizatorëve

.3 Shkaqet e trysnisë bllokuese në rrjedhjen e gazit efektet e valës së rritjes së trysnisë

.4 Përdorimi si karburant i gazit të gjeneruar nga avullimi i gazit të lëngut si pasojë e fluksit të nxehtësisë në çisternë

.5 Shpërhapja e avullit/gazit

.6 Operacionet e pastrimit dhe lënies për precipitim

.7 Operimi dhe mirëmbajtja e pajisjes së ri -lëngështimit

.8 Të kuptuarit dhe përdorimi i sistemit të transferimit të ruajtjes

.4.4 Shtesë për anijet naftëmbajtëse

.1 Sistemet e pastrimit të naftës së papërpunuar

.5 Pastrimi/larja e çisternës

.5.1 Të gjitha llojet e anijeve çisternë

.1 Sistemet e pastrimit të çisternës dhe pajisjet e montuara në çisternë

.2 Planifikimi paraprak i operacioneve të pastrimit/larjes së çisternës

.3 Procedurat e pastrimit të cisternës, duke përfshirë largimin e papastërtive dhe inertimin

.4 Kontrolli i llumrave/mbetjeve

.5 Rreziqet elektro-statike

.6 Kriteret e pastërtisë

.7 Kriteret e mirëmbajtjes

.5.2 Shtesë për anijet çisternë për lëndë kimike

.1 Largimi i stabilizatorit kimik dhe mbetjeve (radikaleve)

.2 Përdorimi i absorbimit, agjentëve pastrues dhe detergjentëve

.5.3 Shtesë për anijet çisternë për gazet e lëngët

.1 Gazi i gjeneruar nga avullimi i mbetjeve të lëngëta si pasojë e fluksit të nxehtësisë në çisternë dhe procesi i rigazifikimit

.6 Sistemet e gazit inert

.6.1 Të gjitha llojet e anijeve çisternë

.1 Sistemet e gazit inert dhe pajisjet e montuara në anijet çisternë

.2 Rreziqet e lidhura me inertimin e hapësirave, me referencë të veçantë ndaj hyrjes së sigurt në çisterna

.3 Largimi i papastërtive, mbajtja e një atmosfere gazi inert dhe operacionet e largimit të gazit

.4 Kriteret e mirëmbajtjes

.7 Parandalimi dhe kontrolli i ndotjes

.7.1 Të gjitha llojet e anijeve çisternë

.1 rregulloret, dokumentacioni dhe planet ndërkombëtare, të Shtetit flamurin e të cilit mban anija dhe të shoqërisë

.2 Operimi i sistemeve dhe pajisjeve të parandalimit të ndotjes të anijeve çisternë, duke përfshirë monitorimin e shkarkimeve

.3 Operimi i pajisjes së kufizimit të ndotjes të anijes çisternë

.8 Pajisjet dhe instrumentet e diktimit të gazit

.8.1 Të gjitha llojet e anijeve çisternë

.1 përdorimi dhe kalibrimi i analizuesve fikse, portabël dhe personalë të gazit, me referencë të veçantë ndaj pajisjes së monitorimit të oksigjenit dhe hidrokarburit

.2 Operimi, mirëmbajtja dhe kufizimet e matjes së nivelit të çisternës së ngarkesës, sistemet e alarmit të nivelit dhe temperaturës

.8.2 Shtesë për anijet çisternë për gaz të lëngët

.1 Operimi dhe mirëmbajtja e matjeve të temperaturës së hambarit

.9 **Botimet**

.9.1 Të gjitha llojet e anijeve çisternë

.1 Botimet ndërkombëtare, të Shtetit flamurin e të cilit mban anija, dhe shoqërisë përkatëse për operimet e anijes çisternë, duke përfshirë SOLAS, MARPOL dhe manualet e udhëzimeve të zbatueshme

.2 Manualet e operimit dhe mirëmbajtjes specifike për pajisjen në bord

.3 Standardet dhe kodet e përcaktuara industriale të praktikave të sigurta të punës (p.sh., ICS, OCIMF, SIGTTO)

Seksioni B-V/1-1

Udhëzim në lidhje me trajnimin dhe kualifikimet e kapitenëve, oficerëve dhe gradave në anijet çisternë për naftë dhe lëndë kimike

Kualifikimi në anijet naftëmbajtëse

20 Kualifikimi i kërkuar nga paragrafët 2.2 dhe 4.3 të rregullores V /1-1 në lidhje me anijet naftëmbajtëse duhet të përcaktohet në një plan kualifikimi i cili shpreh qartë, për të gjitha palët e përfshira, objektivat e kualifikimit. Kualifikimi mund të jepet në bord ose në breg, kur është e përshtatshme. Duhet të plotësohet me udhëzime praktike në bordin dhe, kur është e përshtatshme, në një instalim të përshtatshëm me breg. Të gjitha kualifikimet dhe udhëzimet duhet të jepen nga një personel i kualifikuar dhe me përvojë.[*]

21 Duhet të përdoren sa më shumë manualet, filmat dhe mjetet e përshtatshme vizuale të operimit në anije, dhe duhet të shfrytëzohet mundësia për të nisur diskutime rreth detyrave që duhet kryer nga organizata e sigurisë në anije dhe rreth rolit të oficerëve të sigurisë dhe komiteteve të sigurisë.

Kualifikimi për anijet çisternë për lëndë kimike

22 Kualifikimi i kërkuar nga paragrafët 2.2 dhe 6.3 të rregulloreve V/1-1 në lidhje me anijet çisternë duhet të përcaktohet në një plan kualifikimi i cili shpreh qartë, për të gjithë palët e përfshira, objektivat e kualifikimit. Kualifikimi mund të kryhet në bord ose në breg, kur të jetë e përshtatshme. Duhet të plotësohet me udhëzime praktike në bordin dhe, kur është e përshtatshme, në një instalim të përshtatshëm me breg. Të gjitha kualifikimet dhe udhëzimet duhet të jepen nga një personel i kualifikuar dhe me përvojë.[*]

23 Duhet të përdoren sa më shumë manualet, filmat dhe mjetet e përshtatshme vizuale të operimit në anije, dhe duhet të shfrytëzohet mundësia për të nisur diskutime rreth detyrave që duhet

[*] Kurset e Modulit përkatës të IMO-s mund të ndihmojnë në përgatitjen e kursit.

kryer nga organizata e sigurisë në anije dhe rreth rolit të oficerëve të sigurisë dhe komiteteve të sigurisë.

Seksioni B-V/1-2

Udhëzim në lidhje me trajnimin dhe kualifikimin e kapitenëve, oficerëve dhe gradave në anije çisternë për gaz të lëngët

24 Kualifikimi i kërkuar nga paragrafët 2.2 dhe 4.3 të rregullores V /1- 2 në lidhje me anijet çisternë për gaz të lëngët duhet të përcaktohet në një plan kualifikimi i cili shpreh qartë objektivat e kualifikimit për të gjitha palët e përfshira. Kualifikimi mund të jepet në bord ose në breg, kur është e përshtatshme. Duhet të plotësohet me udhëzime praktike në bordin dhe, kur është e përshtatshme, në një instalim të përshtatshëm me breg. Të gjitha kualifikimet dhe udhëzimet duhet të jepen nga një personel i kualifikuar dhe me përvojë.

Duhet të përdoren sa më shumë manualet, filmat dhe mjetet e përshtatshme vizuale të operimit në anije, dhe duhet të shfrytëzohet mundësia për të nisur diskutime rreth detyrave që duhet kryer nga organizata e sigurisë në anije dhe rreth rolit të oficerëve të sigurisë dhe komiteteve të sigurisë.

Seksioni B-V/2

Udhëzim në lidhje me kualifikimin e detarëve në anijet për pasagjerë

Veprimet e shtuara në luftën kundër zjarrit

1 Për oficerët dhe ekuipazhin në anijet e pasagjerëve duhet të sigurohet kualifikim shtesë duke theksuar vështirësitë e luftës kundër zjarrit, duke përfshirë hyrjen në hapësirat e mbyllura dhe parandalimin e përhapjes së zjarrit në hapësirat fqinje.

Kontrollimi i dëmeve

2 Shoqëritë dhe institucionet e kualifikimit, në zhvillimin e standardeve të kompetencës së dhënë në seksionet A-II /1, A-II/2 dhe A-III/2 për të arritur nivelin e nevojshëm të njohurive, dijeve teorike, dhe zotësinë në kontrollin e dëmeve dhe integritetin e papërshkueshmërisë nga uji, duhet të marrin parasysh njohuritë, dijet dhe zotësinë minimale për kontrollin e dëmeve dhe integritetin e papërshkueshmërisë nga uji siç jepen më poshtë:

Kompetenca

Minimizon rrezikun e përmbytjes dhe mban një gjendje gatishmërie për të reaguar në raste emergjente që përfshijnë dëmtimin e integritetit të papërshkueshmërisë nga uji të anijes.

Njohuritë, dijet dhe aftësitë

Planet e kontrollit të dëmeve në anije dhe organizimi.

Sistemet, pajisjet (kutitë e instrumenteve) e kontrollit të dëmeve, dhe rrugët e ikjes në raste emergjente

Elementët kryesorë në ruajtjen e stabilitetit dhe integritetit të papërshkueshmërisë nga uji.

Rëndësia e sigurimit të përmbytjeve dhe mbajtjes së kufijve të papërshkrueshëm nga uji.

Veprimet që duhet të merren në bordin e një anijeje në rast të një shpërthimi, ngecje në cekëtinë, përplasjeje ose zjarri

Teknikat e kontrollit të dëmeve në përputhje me pajisjet e ndodhura në bord, duke përfshirë sistemet e hambarit në anije dhe pompat.

Seksioni 8-V/a*

Udhëzime në lidhje me kualifikimin shtesë për kapitenët dhe zëvendës kapitenët në anije të mëdha dhe anijet me karakteristika të pazakonta manovrimi

1 Është e rëndësishme që kapitenët dhe zëvendës kapitenët të kenë pasur përvojë dhe kualifikim përkatës para marrjes së detyrave të kapitenit ose zëvendës kapitenit në anije të mëdha ose anije që kanë karakteristika të pazakonta manovrimi dhe trajtimi dukshëm të ndryshëm nga ato në të cilat ata kanë shërbyer së fundi. Karakteristikat e tilla do të gjenden në përgjithësi në anije të cilat kanë peshë mbajtëse të plotë ose gjatësi të konsiderueshme ose me projektim të veçantë ose me shpejtësi të lartë.

2 Para se të caktoheshin në një anije të tillë, kapitenët dhe zëvendës kapitenët duhet të:

.1 të jenë të informuar për karakteristikat e manovrimit të anijes nga shoqëria, veçanërisht në lidhje me njohuritë, dijet dhe aftësitë e renditura në manovrim dhe trajtimin e anijeve në kolonën 2 të tabelës A-II /2 – Specifikime të standardit minimal të kompetencës për kapitenët dhe zëvendës kapitenët në anijet e tonazhi prej 500 tonë bruto ose më shumë; dhe

.2 të jenë plotësisht të njohur me përdorimin e të gjitha mjeteve ndihmëse lundruese dhe ato të manovrimi me të cilat është pajisur anija, duke përfshirë mundësitë dhe kufizimet e tyre.

3 Para se të marrë komandën e një prej anijeve të përmendura më lart, kapiteni i ardhshëm duhet të ketë përvojë të mjaftueshme dhe të përshtatshme të përgjithshme si kapiten ose zëvendës kapiten dhe ose:

.1 të ketë përvojë të mjaftueshme dhe të përshtatshme në manovrimin e të njëjtën anije nën mbikëqyrje ose në manovrimin e një anije që ka karakteristika të ngjashme manovrimi; ose

.2 të ketë ndjekur një kurs të miratuar manovrimi anije me simulator në një instalim të aftë për të simuluar karakteristikat manovruese të një anijeje të tillë.

4 Trajnimet dhe kualifikimet shtesë të kapitenëve dhe zëvendës kapitenëve të mjeteve të mbështetura në mënyrë dinamike dhe me shpejtësi të lartë duhet të jenë në përputhje me udhëzimet përkatëse të Kodit të Sigurisë së IMO për Mjetet Detare të Mbështetura Dinamikisht dhe Kodet

* Shënim që nuk ka rregullore përkatëse në Konventë ose në seksionet në pjesën A të Kodit për seksionet B-V/a, B-V/b, B-V/c, B-V/d, B-V/e, B-V/f dhe B-V/g

Ndërkombëtare të Sigurisë së Mjeteve Detare me Shpejtësi të Lartë (1994 Kodi HSC dhe Kodi HSC 2000), sipas rastit.

Seksioni B-V/b *

Udhëzim në lidhje me kualifikimin e oficerëve dhe gradave përgjegjëse për manovrimin e ngarkesës në anije që transportojnë substanca të rrezikshme në formë të ngurtë

1 Kualifikimi duhet të ndahet në dy pjesë, një pjesë e përgjithshme rreth parimeve të përfshira dhe një pjesë rreth zbatimit të këtyre parimeve për operimin e anijes. Të gjitha kualifikimet dhe udhëzimet duhet të jepen nga një personeli i kualifikuar si duhet dhe me përvojë të përshtatshme dhe të mbulojë së paku temat e në paragrafët 2 deri 14 më poshtë.

Parimet

Karakteristikat dhe vetitë

2 Karakteristikat e rëndësishme fizike dhe vetitë kimike të substancave të rrezikshme dhe të dëmshme, të mjaftueshme për të dhënë një kuptim bazë të rreziqeve dhe rreziqeve reale të përfshira.

Klasifikimi i materialeve që kanë rreziqe kimike

3 Klasat e mallrave të rrezikshme IMO 4 deri 9 dhe rreziqet që lidhen me secilën klasë; dhe materialet e rrezikshme vetëm kur janë në masë (MHB) të përshkruar në Kodin Ndërkombëtar Detar për Ngarkesat e Ngurta (IMSBC).

Rreziqet shëndetësore

4 Rreziqet nga kontaktet me lëkurën, thithjen, gëlltitjen dhe rrezatimin.

Konventat, rregulloret dhe rekomandimet

5 Njohja e përgjithshme me kërkesat përkatëse të kapitujve II-2 dhe VII të Konventës SOLAS 1974, të ndryshuar.

6 Përdorimi i përgjithshëm dhe njohja me Kodin Ndërkombëtar Detar për Ngarkesat e Ngurta (IMSBC), me theks të veçantë për:

.1 sigurinë e personelit, duke përfshirë pajisjet e sigurisë, instrumentet matëse, përdorimin e tyre dhe zbatimin praktik dhe interpretimin e rezultateve;

.2 rreziqe nga ngarkesat që kanë tendencë për t'u zhvendosur; dhe

* Kurset e Modulit përkatës të IMO-s mund të ndihmojnë në përgatitjen e kurseve

.3 materiale që kanë rreziqe kimike.

Zbatimet në anije

Klasa 4.1 - Materialet ndezëse të ngurta

Klasa 4.2 - Substancat që mund të vetëndizen

Klasa 4.3 - Substancat që në kontakt me ujin krijojnë gazra që ndizen

7 Transporti, sistemimi dhe kontrolli i temperaturës për të parandaluar dekompozimin dhe shpërthimin e mundshëm; kategoritë e sistemimit; masat paraprake të sistemimit të përgjithshëm, duke përfshirë ato që zbatohen për substancat vetë-reaktive dhe të ngjashme; kriteret e ndarjes për të parandaluar nxehjen dhe ndezjen; emetimi i gazrave helmues ose të ndezshëm dhe formimi i përzierjeve shpërthyese.

Klasa 5.1 - Substancat oksiduese

8 Transporti, sistemimi dhe kontrolli i temperaturës për të parandaluar dekompozimin dhe shpërthimin e mundshëm; kategoritë e sistemimit; masat e përgjithshme të sistemimit dhe kriteret e ndarjes për të siguruar ndarjen nga materiali i djegshëm, nga acidet dhe burimet e nxehtësisë për të parandaluar zjarrin, shpërthimin dhe formimin e gazrave toksike.

Klasa 6.1 - Substancat toksike

9 Ndotja e produkteve ushqimore, zonave të punës dhe zonave të akomodimit dhe ventilimit.

Klasa 7 - Materiali radioaktiv

10 Indeksi i transportit; llojet e mineraleve dhe koncentrateve; sistemimi dhe ndarja nga personat, filmat dhe pllakat fotografike të pazhvilluara dhe artikujt ushqimorë; kategoritë e sistemimit; kërkesat e përgjithshme të sistemimit; kërkesat e posaçme të sistemimit; kriteret e ndarjes dhe distancat e ndarjes; ndarja nga mallrat e tjera të rrezikshme.

Klasa 8 - Substancat korroduese

11 Rreziqet nga substancat e lagura.

Klasa 9 - Substanca dhe mallra të tjerë të rrezikshme

12 Shembuj dhe rreziqe që lidhen me to; rreziqet e materialeve të rrezikshme vetëm në masë (Kodi IMSBC); masa paraprake të përgjithshme dhe specifike të sistemimit; masat paraprake të punës dhe transportit; kriteret e ndarjes.

Masat paraprake dhe procedurat emergjente

13 Siguria elektrike në hapësirat e ngarkesave; masat paraprake që duhet të merren për hyrje në hapësirat e mbyllura që mund të përmbajnë atmosferë me oksigjen të varfëruar, helmuese ose të ndezshme; efektet e mundshme të zjarrit në transportin e substancave të çdo klase; përdorimi i

Procedurave të Reagimit në rast Emergjente për Anije që Transportojnë Mallra të Rrezikshme; planet emergjente dhe procedurat që duhet të ndiqen në rast të incidenteve që përfshijnë substanca të rrezikshme dhe të dëmshme dhe përdorimin e zërave individuale në Kodin Ndërkombëtar Detar të Ngarkesave të Ngurta (IMSBC), sipas rastit, në këtë drejtim.

Ndihma e parë mjekësore

14 Udhëzuesi i Ndihmës së Parë Mjekësore të IMO-s për Përdorim në Aksidente që Përfshijnë Mallrat e Rrezikshme (MFAG) dhe përdorimin dhe zbatimin e tij në bashkëpunim me udhëzimet e tjera dhe këshillat mjekësore nga merren nga radiondërlidhja.

Seksioni B-V/c*

Udhëzim në lidhje me kualifikimin e oficerëve dhe gradave përgjegjëse për manovrimin e ngarkesave në anije që transportojnë substance të rrezikshme dhe të dëmshme në formë të paketuar

1 Trajnimi duhet të ndahet në dy pjesë, një pjesë e përgjithshme mbi parimet e përfshira dhe një pjesë në zbatimin e parimeve të tilla për të operuar në anije. Të gjitha trajnimet dhe udhëzimet duhet të jepen nga personeli i kualifikuar dhe i kualifikuar me sukses dhe të mbulojë të paktën lëndët e dhëna në paragrafët 2 deri në 19 më poshtë.

Parimet

Karakteristikat dhe vetitë

2 Karakteristikat e rëndësishme fizike dhe vetitë kimike të substancave të rrezikshme dhe të dëmshme, të mjaftueshme për të dhënë një kuptim bazë të rreziqeve dhe dëmeve të brendshme.

Klasifikimi i substancave dhe materialeve të rrezikshme me rreziqe kimike

3 Klasat e mallrave të rrezikshme IMO nga 1 deri 9 dhe rreziqet që lidhen me secilën klasë.

Rreziqet shëndetësore

4 Rreziqet nga kontaktet me lëkurën, thithja, gëlltitja dhe rrezatimi.

Konventa, rregullore dhe rekomandime

5 Njohja e përgjithshme me kriteret përkatëse të kapitujve II-2 dhe VII të Konventës SOLAS 1974 dhe Shtojcës III të MARPOL 73/78, duke përfshirë zbatimin e saj nëpërmjet Kodit të IMDG.

Përdorimi i dhe familjarizimi me Kodin Ndërkombëtar Detar të Mallrave të Rrezikshme (IMDG)

* Shënim që nuk ka rregullore përkatëse në Konventë ose në seksionet në pjesën A të Kodit për seksionet B-V/a, B-V/b, B-V/c, B-V/d, B-V/e, B-V/f and B-V/g

6 Njohuri të përgjithshme të kritereve të Kodit të IMDG-së në lidhje me deklarimin, dokumentimin, paketimin, etiketimin dhe shënjimin; kontejnerët e ngarkesave dhe paketimin e automjeteve; çisternat e transferueshme, kontejnerët çisternë; autobotet (auto çisternat), dhe njësi të tjera të transportit të përdorura për substanca të rrezikshme.

7 Njohuri rreth identifikimit, markimit dhe etiketimit për ruajtjen, sigurimin, veçimin dhe segregimin në llojet e ndryshme të anijeve të përmendura në kodin IMDG.

8 Siguria e personelit, duke përfshirë pajisjet e sigurisë, instrumentet matëse, përdorimi i tyre dhe zbatimi praktik dhe interpretimi i rezultateve.

Zbatimet në bordin e anijes

Klasa 1 – Substancat plasëse

9 Gjashtë ndarjet e rrezikut dhe 13 grupe që përputhen me to; paketimet dhe depot e përdorura për transportimin e substancave eksploduese; qëndrueshmëria strukturore e kontejnerëve dhe automjeteve të mallrave; dispozitat e sistemimit, duke përfshirë organizimet specifike për sistemimin e ngarkesave në kuvertë dhe nën kuvertë; segregimi nga mallrat e rrezikshme të klasave të tjera brenda klasës 1 dhe nga mallrat jo të rrezikshme; transporti dhe sistemimi i ngarkesave në anijet e pasagjerëve; përshtatshmëria e hapësirave të ngarkesës; masat paraprake të sigurisë; masat paraprake që duhet të merren gjatë ngarkimit dhe shkarkimit.

Klasa 2 - Gazrat (e ngjeshur, të lëngëzuar ose të shpërbërë nën presion), e ndezshëm, jo të ndezshëm, jo toksike dhe toksike

10 Llojet e enëve të presionit të lartë dhe çisternat e transferueshme, duke përfshirë pajisjet e siguruese dhe mbyllëse të përdorura; kategoritë e sistemimit; masat paraprake të përgjithshme të sistemimit, duke përfshirë ato për gazrat të ndezshëm dhe helmues dhe gazra që janë ndotës detarë.

Klasa 3 – Materialet ndezëse të lëngëta

11 Paketimet, kontejnerët çisternë, çisternat e transferueshme dhe autobotet; kategoritë e sistemimit të ngarkesave, duke përfshirë kriteret specifike për enët plastike; masat paraprake të përgjithshme të sistemimit të ngarkesave, duke përfshirë ato për ndotësit detarë; kriteret e segregimit; masat paraprake që duhet të merren kur transportohen material ndezëse të lëngëta në temperatura të larta.

Klasa 4.1 - Materialet ndezëse të ngurta

Klasa 4.2 – Substancat që mund të vetëndizen

Klasa 4.3 - Substancat që në kontakt me ujin krijojnë gazra që ndizen

12 Llojet e paketimeve; transportimi dhe sistemimi nën temperatura të kontrolluara për të parandaluar dekompozimin dhe shpërthimin e mundshëm; kategoritë e sistemimit; masat paraprake të ë përgjithshme të sistemimit, duke përfshirë ato të zbatueshme për substancat e vetë-reaktive dhe

substancat që kanë lidhje me to, substancat plasëse të çaktivizuara (pa ndjeshmëri të lartë) dhe ndotësit detarë; kriteret e segregimit për të parandaluar aktivizimin dhe ndezjen, çlirimin e gazrave helmues ose të ndezshëm dhe formimin e përzierjeve eksploduese (shpërthyese).

Klasa 5.1 – Substancat oksiduese

Klasa 5.2 - Peroksidet organike

13 Llojet e paketimeve; transportimi dhe sistemimi nën temperatura të kontrolluara për të parandaluar dekompozimin dhe shpërthimin e mundshëm; kategoritë e sistemimit; masat paraprake të ë përgjithshme të sistemimit, duke përfshirë ato të zbatueshme për ndotësit detare; kriteret e segregimit për të siguruar ndarjen nga materialet e ndezshme, nga acidet dhe burimet e nxehtësisë, shpërthimet dhe formimet e gazrave toksikë; masat paraprake për të minimizuar fërkimin dhe ndikimin që mund të nisë shpërbërjen.

Klasa 6.1 – Substancat toksike

Klasa 6.2 – Substancat infektive

14 Llojet e paketimeve; kategoritë e sistemimit të ngarkesave; masat paraprake të përgjithshme të sistemimit, duke përfshirë ato që zbatohen për lëngjet toksike, të ndezshme dhe ndotësit detarë; kriteret e segregimit, veçanërisht duke pasur parasysh se karakteristika e përbashkët e këtyre substancave është aftësia e tyre për të shkaktuar vdekjen ose dëmtimin serioz të shëndetit të njeriut; masat e dezinfektimit rast të derdhjes së këtyre substancave.

Klasa 7 – Materialet radioaktive

15 Llojet e paketimeve; indeksi i transportit në lidhje me depozitimin (sistemimin) dhe segregimin; sistemimi dhe segregimi nga personat, filmat dhe pllakat fotografike të pazhvilluara, dhe artikujt ushqimorët; kategoritë e sistemimit; kriteret e përgjithshme të sistemimit; kriteret e sistemimit dhe distancat e segregimit; segregimi nga mallrat e tjerë të rrezikshme.

Klasa 8 - Substancat korroduese

16 Llojet e paketimeve; kategoritë e sistemimit; masat paraprake të përgjithshme të sistemimit, duke përfshirë ato që zbatohen për lëngjeve korroduese, të ndezshme dhe ndotësve detarë; kriteret e segregimit, veçanërisht duke pasur parasysh se karakteristika e përbashkët e këtyre substancave është aftësia e tyre për të shkaktuar dëme të rënda tek indet e gjalla.

Klasa 9 - Substanca dhe mallra të tjerë të rrezikshëm

17 Shembuj të rreziqeve, përfshirë ndotjen detare.

Masat paraprake të sigurisë dhe procedurat emergjente

18 Siguria elektrike në hapësirat e ngarkesave; masat paraprake që duhet të merren për hyrje në hapësirat e mbyllura që mund të përmbajnë atmosferë me oksigjen të varfëruar, helmuese ose të ndezshme; efektet e mundshme të derdhjes së ngarkesës ose zjarrit në transportin detar të substancave të çdo klase; marrja në konsideratë e ngjarjeve në kuvertë ose poshtë kuvertës; përdorimi i

Procedurave të Reagimit në rast Emergjente për Anije që Transportojnë Mallra të Rrezikshme; planet emergjente dhe procedurat që duhet të ndiqen në rast të incidenteve që përfshijnë substanca të rrezikshme.

Ndihma e parë mjekësore

19 Udhëzuesi i Ndihmës së Parë Mjekësore të IMO-s për Përdorim në Aksidente që Përfshijnë Mallrat e Rrezikshme (MFAG) dhe përdorimin dhe zbatimin e tij në bashkëpunim me udhëzimet e tjera dhe këshillat mjekësore nga merren nga radiondërlidhja.

Seksioni B-V/d*

Udhëzim për zbatimin e dispozitave të Konventës STCW për njësitë e lëvizshme në det (NLD)

1 Dispozitat e Konventës STCW zbatohen për personelin detar të NLD-ve vetëlëvizëse në udhëtime.

2 Dispozitat e Konventës STCW nuk zbatohen për NLD-të jo-vetëlëvizëse ose për NLD-të në stacion.

3 Kur shqyrton standardet e duhura të kualifikimit dhe Çertifikimit kur një NLD është në stacion, shteti i regjistrimit duhet të marrë parasysh rekomandimet përkatëse të IMO. Në veçanti, të gjithë anëtarët e ekuipazhit detar në NLD - të vetëlëvizëse dhe, kur është e nevojshme, në njësi të tjera duhet të plotësojnë kriteret e Konventës STCW, të ndryshuar.

4 NLD - të vetëlëvizëse që veprojnë në udhëtimet ndërkombëtare janë të detyruara të mbajnë dokumente të sigurta për plotësimin e ekuipazhit.

5 NLD – të në stacion janë subjekt i legjislacionit kombëtar të Shtetit bregdetar në Zonën Ekskluzive Ekonomike të së cilës ata veprojnë. Shtetet e tilla bregdetare gjithashtu duhet të marrin parasysh rekomandimet përkatëse të IMO-s dhe nuk duhet të përshkruajnë Standarde më të larta për NLD- të e regjistruara në vendet e tjera sesa standardet e zbatuara për NLD-të e regjistruara në atë Shtet bregdetar.

6 Të gjithë personelit të posaçëm të angazhuar në bordin e NLD-së (pavarësisht nëse janë apo jo vetëlëvizëse) duhet t'u ofrohet kualifikim i duhur njohës dhe bazë në përputhje me rekomandimet përkatëse të IMO-s.

Seksioni B-V/e*

* Shënim që nuk ka rregullore përkatëse në Konventë ose në seksionet në pjesën A të Kodit për seksionet B-V/a, B-V/b, B-V/c, B-V/d, B-V/e, B-V/f dhe B-V/g

* Shënim që nuk ka rregullore përkatëse në Konventë ose në pjesën A të Kodit për seksionet B-V /a, B-V /b, B-V/c, B-V /d, B-V/e, B-V/f dhe B -V/g.

Udhëzim në lidhje me trajnimin dhe kualifikimin e kapitenëve dhe oficerëve përgjegjës për një shërbim lundrimi në bordin e anijeve furnizuese në det

1 Është e rëndësishme që kapitenët dhe oficerët e përfshirë në operacionet e furnizimit në det të hapur duhet të kenë përvojë ose kualifikim përkatës përpara se të marrin përsipër detyrat e tyre në anijet furnizuese në det të hapur. Fokusi duhet të jetë në përvojën operacionale në bord ose në një kombinim të përvojës operacionale dhe kualifikimit më simulator.

2 Kapitenët dhe oficerët duhet të kuptojnë karakteristikat unike të manovrimit dhe trajtimit të zakonshme për anijet furnizuese në det të hapur.

3 Para kryerjes së operacioneve të furnizimit në det, kapiteni dhe oficerët duhet:

.1 të kenë njohuri për industrinë në det të hapur dhe termat e përdorur në operacione të ndryshme;

.2 të kuptojnë rëndësinë e mbajtjes së distancës së sigurt të punës gjatë gjithë kohës kur janë duke punuar në një vend /instalim në det të hapur;

.3 të kenë njohuri për manovrimin e anijes dhe ruajtjes së ndalesës nën kushte të ndryshme atmosferike;

.4 të kuptojnë parametrat specifikë të projektimit të anijeve; dhe

.5 të kuptojnë nevojën për të pasur pamje dhe mbikëqyrje të pakufizuar të zonave të punës.

4 Ndërsa në bordin e një anijeje në det të hapur, kapiteni dhe oficerët duhet:

.1 të kenë njohuri për karakteristikat e manovrimit dhe funksionimin e anijeve të pajisura me regjime të ndryshme shtytëse; dhe

.2 të jetë në gjendje të operojnë anije furnizimi në det të hapur në afërsi të një instalimi në det të hapur dhe në afërsi me anije të tjera.

5 Kapitenët duhet të kuptojnë nevojën për personelin tjetër në bord të cilët janë të përfshirë në kryerjen e operacioneve të furnizimit në det të hapur për tu njohur me detyrat e tyre.

Anijet furnizuese në det që kryejnë operimi manovrime ankorimi

6 Është e rëndësishme që kapitenët dhe oficerët përgjegjës për një shërbim lundrimi në bordin e anijeve të furnizimit në det të hapur të përfshira në operacionet manovrimi ankorimi të kenë përvojë dhe kualifikim përkatës.

7 Para kryerjes së operacioneve të manovrimit të ankorimit, kapitenët dhe oficerët përgjegjës për një shërbim lundrimi duhet:

.1 të jenë të informuar mirë për karakteristikat e manovrimit të anijes në lidhje me manovrimin e ankorimit, duke përfshirë, por pa u kufizuar në:

.1.1 lundrimin dhe mbajtja e pozicionit;

.1.2 manovrimin e anijes;

.1.3 njohjen e plotë të stabilitetit të anijeve të furnizimit në det të hapur, në veçanti kombinimi i GZmax të ulët, kuvertës së hapur të ulët dhe forca të mëdha të jashtme. Përdorimi i pajisjeve llogaritëse të ngarkimit dhe konflikti midis një anije të fiksuar që nuk ka lëvizje të lirë dhe mjedisit të mirë të punës në kuvertë. Reduktim potencial i stabilitetit nga përdorimi i pajisjeve kundër lëvizjeve të boshtit; dhe

.1.4 operacionet në zonat e rrezikshme nafte, duke përfshirë gjetjen vendndodhjes së tubacioneve ose strukturave të tjera në shtratin e detit në zonën ku ka mundësi të përdoren spirancat apo pajisjet e tjera të ankorimit; dhe

.2 të njihen plotësisht me përdorimin e të gjitha instrumenteve dhe sistemeve me të cilat është pajisur anija përkatëse dhe që përdoren në manovrimet e ankorimit, duke përfshirë mundësitë dhe kufizimet e tyre, duke përfshirë, por pa u kufizuar në:

.2.1 përdorimi i shtytjeve të ndryshme, propulsion konvencional ose azimut;

.2.2 ngritja, manovrimi, ngritjen e peshave të rëndë, rimorkimi, manovrimi i ankorimit dhe vendosja e spirancave për platformat, barkat me vela dhe instalimet në det të hapur;

.2.3 rimorkimi i platformave; barkave me vela dhe anijeve të tjera;

.2.4 operimi i çikrikëve të ngritjes dhe rimorkimi me tërheqje bolard (kapaciteti i tërheqjes në shpejtësi zero) deri në 600 tonë metrikë;

.2.5 njohuri të hollësishme të hollësishme mbi bazën e operimit të çikrikëve të rimorkimit dhe të ankorimit; në veçanti, funksionet e pajisjeve me kufizim ngarkese dhe sistemet e lirimit dhe pajisjet përkatëse si spinotët ndalues kufizues dhe stopuesit e rimorkimit; dhe

.2.6 diferenca e ndjeshme midis lëshimeve emergjente të grepave tërheqës dhe çikrikëve.

8 Kapitenet dhe oficerët përgjegjës për një shërbim lundrimi kur janë përgjegjës për manovrimin e ankorimit duhet të kenë kualifikim dhe përvojë të mjaftueshme duke u mbikëqyrur gjatë një numër lëvizjesh platformash, siç konsiderohet e përshtatshme nga Administrata. Kualifikimi mund të plotësohet me kualifikimin e duhur më simulator.

Seksioni B-V/f[*]

[*] Shënim që nuk ka rregullore përkatëse në Konventë ose në pjesën A të Kodit për seksionet B-V /a, B-V /b, B-V/c, B-V /d, B-V/e, B-V/f dhe B -V/g

Udhëzim në lidhje me kualifikimin dhe përvojën për personelin që operon sisteme të përcaktimit dinamik të vendndodhjes

1 Përcaktimi dinamik i vendndodhjes përkufizohet si sistemi në të cilin vendndodhja dhe drejtimi i një anijeje vetëlëvizëse kontrollohet automatikisht duke përdorur njësitë e veta të propulsionit.

2 Personeli i angazhuar në operimin e sistemit ë Përcaktimit Dinamik të Vendndodhjes (DP) duhet të marrë kualifikime përkatëse dhe përvojë praktike. Elementet teorike të këtij kualifikimi duhet të mundësojnë Operatorët e Përcaktimit Dinamik të Vendndodhjes (OPAK) të kuptuar funksionimin e sistemit të DP dhe komponentëve të tij. Njohuritë, dijet dhe përvoja e fituar duhet të mundësojnë personelin të operojë në mënyrë të sigurt anijet në DP, duke marrë parasysh sigurinë e jetës në det dhe mbrojtjen e mjedisit detar.

3 Përmbajtja e kualifikimit dhe përvojës duhet të përfshijë mbulimin e komponentëve të mëposhtëm të një sistemi të DP-së:

.1 stacioni i kontrollit DP;

.2 prodhimi dhe menaxhimin i energjisë;

.3 njësitë e shtytjes;

.4 sistemet e referimit të vendndodhjes;

.5 sistemet e referimit të drejtimit;

.6 sistemet e referimit mjedisor; dhe

.7 sistemet e referimit të forcave të jashtme, të tilla si matëset e tensionit të litarit rimorkues.

4 Kualifikimi dhe përvoja duhet të mbulojnë gamën e operacioneve rutinë të DP-së, si dhe trajtimin e defekteve, avarive, incidenteve dhe emergjencave të DP, për të siguruar që operacionet të vazhdojnë ose të përfundojnë në mënyrë të sigurt. Kualifikimi nuk duhet të kufizohet vetëm për kapitenët e DOP dhe DP; edhe personeli tjetër në bord, siç janë oficerët elektroteknikë dhe inxhinierë, mund të kenë nevojë për kualifikim dhe përvojë shtesë për të siguruar që ata të jenë në gjendje të kryejnë detyrat e tyre në një anije të DP. Duhet të merret në konsideratë kryerja e stërvitjeve të duhura të DP si pjesë e kualifikimit dhe përvojës në bordin e anijes. DPO duhet të kenë njohuri për llojin dhe qëllimin e dokumentacionit të lidhur me operacionet e DP, të tilla si manualet operacionale, Regjimet e Avarive dhe Analizat e Efekteve (FMEA) dhe diagramat e aftësive.

5 I gjithë kualifikimi duhet të jepet nga një personel i kualifikuar dhe me përvojë.

6 Pas emërimit në një anije që operon në regjimin DP, kapiteni, DPO dhe personeli tjetër i kualifikuar DP duhet të familjarizohen me pajisjet specifike më të cilat është pajisur anija dhe me karakteristikat e anijes. Një konsideratë e veçantë duhet t'i kushtohet natyrës së punës së anijes dhe rëndësisë së sistemit të DP për këtë punë.

Seksioni B-V/g*[*]

Udhëzim në lidhje me kualifikimin e kapitenëve dhe oficerëve për anijet që operojnë në ujërat polare.[*]

1 Është e rëndësishme që kapitenët dhe oficerët përgjegjës për një shërbim lundrimi dhe oficerët përgjegjës për një shërbim inxhinierik në bordin e anijeve që operojnë në ujërat polare duhet të kenë përvojë dhe kualifikim përkatës, si më poshtë:

.1 Para se t'u caktohen detyrat në bordin e këtyre anijeve:

.1.1 Për kapitenët dhe oficerët përgjegjës për një shërbim lundrimi, kualifikimi duhet të ofrojë njohuri bazë mbi të paktën temat e paraqitura në paragrafët 2 deri në 11 në vijim; dhe

.1.2 Për oficerët përgjegjës për një shërbim inxhinierik, kualifikimi duhet të ofrojë njohuri bazë mbi të paktën temat e paraqitura në paragrafët 3, 6, 10 dhe 11 në vijim.

.2 Kapitenët dhe oficerët kryeinxhinierë duhet të duhet të kenë përvojë të mjaftueshme dhe të përshtatshme në operimin e anijeve në ujërat polare.

Karakteristikat e akullit – zonat e akullit

2 Interpretimi i hartave të ndryshme të akullit dhe të qënit i informuar për kufizimet në të dhënat e meteorologjisë dhe oqeanografisë, fizikës së akullit, formimit, rritjes, plakjes dhe shkallës së shkrirjes; llojet e akullit dhe përqendrimet; presioni i akullit; fërkime nga akulli i mbuluar me borë; pasojat e spërkatjes me akull, dhe ngrirja në akull, masat parandaluese kundër ngrirjes në akull dhe zbutjes së pasojave; regjimet e akullit në rajone të ndryshme dhe stinë të ndryshme, përfshirë dallimet midis Arktikut dhe Antarktidës; njohja e pasojave të ndryshimeve të shpejta në akull dhe në kushtet e motit; lëvizja e ajsbergëve dhe masave akullnajore.

Performanca e anijes në akull dhe klimë të ftohtë

3 Karakteristikat e anijes; llojet e anijeve, projektimet e hambarit; kriteret për forcimin e akullit; klasa e akullit nga shoqëri të ndryshme të klasifikimit - klasa polare dhe rregulloret lokale; kufizimet e klasave të akullit; dimërimi dhe gatishmëria e anijes; performanca e sistemit në temperature të ulëta.

Planifikimi i udhëtimit dhe kalimit për një anije në akull*[*]

[*] Shënim që nuk ka rregullore përkatëse në Konventë ose në pjesën A të Kodit për seksionet B-V /a, B-V /b, B-V/c, B-V /d, B-V/e, B-V/f dhe B -V/g

[*] Referojuni rezolutës së Asamblesë së IMO A.1024 (26) për Udhëzimet për anijet që operojnë në ujërat polare.

[*] Referojuni rezolutës së Asamblesë së IMO A.999 (25) për Udhezimet mbi planifikimin e udhëtimit për anijet që operojnë në zona të largëta.

4 Zhvillimi i planifikimit të itinerarit dhe kalimit të sigurt për të shmangur akullin, ku është e mundur, duke përfshirë interpretimin e formave të ndryshme të imazheve të akullit dhe të dhënave për të ndihmuar në përgatitjen e një planifikimi strategjik kalimi; futja në akullit nga ujërat e hapur për të shmangur ajsbergët dhe kushtet e rrezikshme të akullit; lundrimi, përcaktimi kur është e sigurt ose jo për të hyrë në zona që përmbajnë akull apo ajsbergë për shkak të errësirës, dallgëzimit, mjegullsionit të akullit.

Operimi dhe manovrimi një anije në akull

5 Përgatitjet dhe vlerësimi i rrezikut para afrimit me ujërat që kanë akull; operacion pa ndihmë i anijeve me klasa të ndryshme të akullit në zona me lloje të ndryshme akulli; shpejtësia e sigurt në praninë e akullit dhe ajsbergëve; komunikimet me një akullthyesen dhe anije të tjera; lundrimi në përqendrime dhe mbulime të ndryshme akulli; vetëdije për rritjen e energjisë së lëvizjes; përdorimi i ajsbergëve për strehim dhe aksesi përmes masave akullnajore.

6 Përdorimi i llojeve të ndryshme të sistemit të shtytjes dhe timonit, duke përfshirë vetëdijen për forcën e sistemit dhe kufizimeve të kapacitetit; përdorimi i sistemeve të animit të anijes dhe diferentit, ngarkesave të motorit dhe problemeve të ftohjes.

Rregulloret dhe rekomandimet

7 Kriteret lokale për të hyrjen në rajone të ndryshme, duke përfshirë Traktatin e Antarktikut; rregulloret dhe rekomandimet ndërkombëtare.

Kufizimet e pajisjeve

8 Përdorimi i dhe rreziqet që lidhen me mjetet ndihmëse të navigimit tokësor në ujërat polare; gabimet e busullës për gjerësi të larta gjeografike; aftësia e radarit për të dalluar objektivat dhe karakteristikat e akullit në përshtjellimin e akullit; kufizimet e sistemeve elektronike të përcaktimit të vendndodhjes në gjerësi të lartë; kufizimet e hartave detare dhe përshkrimet e pilot; kufizimet e sistemeve të komunikimit.

Masat paraprake të sigurisë dhe procedurat emergjente

9 Disponueshmëria e të dhënave hidrografike të mjaftueshme për lundrim të sigurt; masat paraprake gjatë lundrimit në ujërat e zënë me qira; kufizimet e gatishmërisë dhe përgjegjësisë së kërkimit dhe shpëtimit, duke përfshirë zonën GMDSS A4 dhe kufizimin e objektit të komunikimit SAR; ndërgjegjësimin për planifikimin e emergjencave; njohuritë e procedurave të rimorkimit; vlera e kontaktit me anijet e tjera dhe organizata lokale SAR; njohja e rreziqeve kur ekipet janë të ekspozuar ndaj temperaturave të ulëta; procedurat dhe teknikat për braktisjen e anijes dhe mbijetesën në akull; problemet e lodhjes së ekuipazhit për shkak të zhurmës dhe vibrimeve; transportimin e burimeve shtesë si bunkerin e konsumit, ushqimet dhe veshjet shtesë; ndërgjegjësimi për ashpërsinë shtesë të pasojave të incidenteve në ujërat polare.

10 Vendosja e procedurave të sigurta të punës; ndërgjegjësimi i dëmeve më të zakonshme të hambarit dhe pajisjeve dhe shmangia e tyre; kufizimet e sistemeve të zjarrfikësve.

Gjykimi mjedisor

11 Zonat e ndjeshme detare në lidhje me shkarkimin; zonat ku transporti detar është i ndaluar ose duhet të shmanget; Zonat e Veçanta në MARPOL; kufizimet e pajisjeve mbi të cilat është derdhur naftë; plani për përballimin e vëllimeve të mbeturinave, ujërave të hambarit, ujërave të zeza etj; pasojat e ndotjes në një klimë të ftohtë.

Kapitulli VI

Udhëzim në lidhje me emergjencat, sigurinë në vendin e punës, sigurinë,

kujdesin shëndetësor dhe funksionet e mbijetesës

Seksioni B-Vl/1

Udhëzime në lidhje më kriteret e detyrueshme për familjarizimin me sigurinë dhe kualifikimin dhe udhëzimet bazë për të gjithë detarët

Parandalimi i zjarrit dhe zjarrfikja

1 Kualifikimi në parandalimin e zjarrit dhe zjarrfikjes i kërkuar nga seksioni A-VI /1 duhet të përfshijë të paktën elementet teorike dhe praktike të specifikuara në paragrafët 2 deri në 4 këtu më poshtë.*

Kualifikimi teorik

2 Kualifikimi teorik duhet të përfshijë:

.1 tre elementet e zjarrit dhe shpërthimit (trekëndëshi i zjarrit): karburant; burimi ndezje; oksigjen;

.2 burimet e ndezjes: kimike; biologjik; fizike;

.3 materialet e ndezshme: ndezshmëria; pika e ndezjes; temperatura e djegies; shpejtësia e djegies; vlera termike; kufiri më i ulët i ndezshëm (LFL); kufiri i sipërm i ndezshëm (UFL); spektri i ndezshëm; inertimi; elektriciteti statik; pika e ndezjes; auto-ndezja;

.4 rreziku nga zjarri dhe përhapja e zjarrit nga rrezatimi, konveksioni dhe përçueshmëria;

.5 reaktiviteti;

.6 klasifikimi i zjarreve dhe agjentëve të shuarjes të zbatueshëm;

.7 shkaqet kryesore të zjarrit në bordin e anijeve: rrjedhja e karburantit në dhomën e motorit; cigaret; mbinxehje (kushinetat); pajisjet në kuzhinën e anijes (soba, tubat e

* Kurset e Modulit përkatës IMO mund të ndihmojnë në përgatitjen e kurseve.

tymit, pajisjet për skuqjen e ushqimeve, furnelat elektrike etj.), ndezja spontane (ngarkesa, mbeturina, etj.); puna aftër burimeve që vetëndizen (saldim, prerje etj.); aparate elektrike (qark i shkurtër, riparime jo profesionale); reaksionet, vetë-ngrohja dhe ndezja automatike; zjarrëvëniet; elektriciteti statik;

.8 parandalimi i zjarrit;

.9 sistemet e diktimit të zjarrit dhe tymit; alarmet automatike të zjarrit;

.10 pajisjet për zjarrfikje, duke përfshirë:

.10.1 instalimet fikse në bordin dhe vendndodhjet e tyre; tubacionet kryesore të zjarrit, hidrante; lidhja ndërkombëtare me bregun (tub gome në gatishmërisë për të lidhur nga bregu ose nga anijet e tjera për zjarrfikje në anije, në rast se ka një dështim total të pompave në bord); instalimet kundër asfiksisë, dioksidi i karbonit ($C0_2$), shkuma; sistemi i sprucimit të ujit me presion në hapësirat e kategorive të veçanta etj.; sistemi automatik i xhinklerëve; pompë emergjente kundër zjarrit; gjeneratori emergjent; aplikantët e pluhurit kimik; skicë e përgjithshme e aparaturave të lëvizshme të disponueshëm; sistemi i mjegullës me presion të lartë; shkumë me shtrirje të madhe; zhvillimet dhe pajisjet e reja;

.10.2 veshje të zjarrfikësve, pajisje personale; aparatet e frymëmarrjes; aparat i reanimacionit; helmetat ose maskat kundër tymit; litar shpëtimi dhe pajisje zjarrduruese; dhe vendndodhjen e tyre në bord; dhe

.10.3 pajisjet e përgjithshme, duke përfshirë zorrët e ujit kundër zjarrit, xhinklerët, lidhjet, akset e zjarrit; aparatet e lëvizshme të shuarjes së zjarrit; batanije zjarri;

.11 ndërtimet dhe organizimet, duke përfshirë rrugët e shpëtimit; mjete për çlirimin e gazit në çisterna; Klasat A, B dhe C; sistemet e gazit inert;

.12 organizimi i zjarrfikjeve në anije, duke përfshirë alarmin e përgjithshëm; planet e kontrollit të zjarrit, stacionet e grumbullimit dhe detyrat e individëve; komunikimet, duke përfshirë komunikimin anije-breg kur ndodhet në port; procedurat e sigurisë së personelit; stërvitjet periodike në anijeve; sistemet e patrullimit;

.13 njohuritë praktike të metodave të reanimacionit;

.14 metodat e zjarrfikjes, duke përfshirë alarmin; gjetjen e vendndodhjes dhe izolimin; hedhjen nga anija; frenimin; ftohjen; mbulimin; shuarjen; vrojtimin e shkëndijave; nxjerrjen e tymit; dhe

.15 agjentë kundër zjarrit, duke përfshirë ujin, spërkatjen më lëndë të ngurtë, sprucimin, vërshimin e ujit; shkumën më përhapje të lartë, të mesme dhe të ulët; dioksidin e karbonit ($C0_2$); shkumën AFFF; pluhurin kimik të thatë; pajisjet dhe zhvillime të reja.

Kualifikimi praktik

3 Kualifikimi praktik i dhënë më poshtë duhet të zhvillohet në hapësirat që ofrojnë kushte reale kualifikimi (p.sh., kushtet e simuluara në bordin e anijes) dhe sa herë që është e mundur dhe praktike, duhet të kryhen edhe në errësirë dhe në gjatë ditës dhe duhet t'i lejojnë pjesëmarrësit të fitojnë aftësi për:

.1 të përdorur lloje të ndryshme të aparateve zjarrfikëse portative;

.2 të përdorur aparatet autonome të frymëmarrjes;

.3 të shuar zjarret më të vogla, p.sh. zjarret elektrike, zjarret e karburantit dhe zjarret e propanit;

.4 të shuar zjarret e mëdha me ujë (xhinkler spërkatës dhe sprucues);

.5 të shuar zjarret ose me shkumë, pluhur ose ndonjë agjent kimik tjetër të përshtatshëm;

.6 të hyrë dhe kaluar përmes, me litar shpëtimi, por pa aparate për frymëmarrje, në një ndarje në të cilën është injektuar shkuma me zgjerim të lartë;

.7 të luftuar zjarrin në hapësira të mbyllura të mbushura me tym, duke mbajtur veshur aparate autonome frymëmarrjeje;

.8 të shuar zjarrin me mjegull uji ose ndonjë agjent tjetër të përshtatshëm për zjarrfikje në një dhomë akomodimi ose në dhomën të motorit të simuluar me zjarr dhe tym të rëndë;

.9 të shuar zjarrin e naftës me aplikues mjegulle uji dhe me xhinkler sprucues; pluhur kimik të thatë ose aplikues shkumash; dhe

.10 të kryer një shpëtim në një hapësirë të mbushur me tym, duke mbajtur veshur aparatin e frymëmarrjes.

Të përgjithshme

4 Pjesëmarrësit në kualifikim gjithashtu duhet të bëhen të vetëdijshëm për domosdoshmërinë e mbajtjes së një gjendjeje gatishmërie në bord.

Ndihma e parë elementare*

Kualifikimi në ndihmën e parë elementare që kërkohet nga rregullorja VI /1 si pjesë e kualifikimit bazë duhet të jepet në një fazë të hershme të formimit profesional, mundësisht gjatë kualifikimit para daljes në det, për t'u dhënë mundësi detarëve të ndërmarrin veprime të menjëhershme me rastin e aksidentit ose emergjencave të tjera mjekësore deri në ardhjen e një personi me aftësi në ndihmën e parë ose personit përgjegjës për kujdesin mjekësor në bord.

Siguria personale dhe përgjegjësitë sociale*

* Kurset e Modulit përkatës të IMO-s mund të ndihmojnë në përgatitjen e kurseve.

6 Administrata duhet të mbajë parasysh rëndësinë e komunikimit dhe aftësive gjuhësore në ruajtjen e sigurisë së jetës dhe pronës në det dhe në parandalimin e ndotjes detare. Duke pasur parasysh karakterin ndërkombëtar të industrisë detare, mbështetja në komunikimet zanore nga anija në anije dhe nga anija në breg, përdorimi në rritje i ekuipazheve shumëkombëshe dhe shqetësimi që anëtarët e ekuipazhit duhet të jenë në gjendje të komunikojnë me udhëtarët në një rast emergjence, miratimi i një gjuhe të përbashkët për komunikimet detare do të nxiste praktikat e sigurta duke zvogëluar rrezikun e gabimit njerëzor në komunikimin e informacionit thelbësor.

7 Edhe pse jo universale, nga praktika e zakonshme, gjuha angleze po bëhet shumë shpejt gjuha standarde e komunikimit për qëllime të sigurisë detare, pjesërisht si rezultat i përdorimit të Frazave të Komunikimit Standard Detar IMO.

8 Administratat duhet të marrin në konsideratë përfitimet kur garantojnë aftësitë e detarëve për të përdorur të paktën një fjalor elementar të gjuhës angleze, veçanërisht të kushteve dhe situatave detare.

Seksioni B-Vl/2

Udhëzime në lidhje me Çertifikatën e aftësisë në mjetet detare të mbijetesës, barkave të shpëtimit dhe barkave të shpejta të shpëtimit

1 Para se të fillojë kualifikimi, kandidati duhet të plotësojë kërkesën për gjendjen mjekësore, veçanërisht në lidhje me shikimin dhe dëgjimin.

2 Kualifikimi duhet të jetë i përshtatshëm për dispozitat e Konventës Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det (SOLAS), e ndryshuar.

3 Palët gjithashtu mund të pranojnë kualifikimet në bord dhe përvojën (si pjesëmarrja në stërvitje) për ruajtjen e standardit të kërkuar të kompetencës në tabelën A-Vl /2-1, në fushat e përshkruara në seksionin A-VI /2, paragrafët 6.1.2, 6.1.3, 6.1.4, 6.2.1 dhe 12.1.5. Administratat duhet kenë parasysh se kualifikimi në bord në këto zona mund të kryhet vetëm nën kushte të mira atmosferike dhe nëse e lejojnë rregulloret e porteve.

Seksioni B-Vl/3

Udhëzim në lidhje me kualifikimin të avancuar në zjarrfikje

(Nuk ka dispozita)

Seksioni B-Vl/4

Udhëzime në lidhje me kriteret për ndihmën e parë mjekësore dhe kujdesin mjekësor

* Kurset e Modulit përkatës të IMO-s mund të ndihmojnë në përgatitjen e kurseve

Programet e kualifikimit për detarët të caktuar për të ndërmarrë detyrat dhe përgjegjësitë e renditura në kolonën 1 të tabelës A-VI / 4-1 për të ofruar ndihmën e parë mjekësore në anije duhet të marrin parasysh udhëzimet në Udhëzimin Ndërkombëtar të rishikuar Mjekësor për Anijet, sipas rastit.

Seksioni B-Vl / 5

Udhëzime në lidhje me trajnimin dhe Çertifikimin për oficerët e sigurisë së anijeve

1 Kualifikimi duhet të jetë i përshtatshëm për dispozitat e Kodit të ISPS dhe Konventës SOLAS, e ndryshuar.*

2 Pas mbarimit të kualifikimit, një oficer i sigurisë së anijes duhet të ketë njohuri të duhura të gjuhës angleze për të interpretuar dhe komunikuar në mënyrë korrekte mesazhet përkatëse për sigurinë e anijeve ose të stabilimenteve të portit.

3 Në rrethana nevoje të jashtëzakonshme, kur personi që ka një Çertifikatë aftësie si oficer i sigurisë së anijes është përkohësisht i padisponueshëm, Administrata mund të lejojë një detar që ka detyra dhe përgjegjësi specifike të sigurisë dhe ka dijeni të planit të sigurisë së anijes për të shërbyer si oficer i sigurisë në anije dhe për të kryer të gjitha detyrat dhe përgjegjësitë e oficerit të sigurisë në anije deri në portin e ardhshëm të ndalimit ose për një periudhë që nuk i kalon 30 ditët, cilado që është periudha më e gjatë. Shoqëria duhet, sa më shpejt që të jetë e mundur, të informojë autoritetet kompetente të port (porteve) të ardhshme të ndalimit për organizimin që po përdoret në atë rast.

Seksioni B-Vl/6

Udhëzime në lidhje me kriteret minimale të detyrueshme për kualifikimin dhe udhëzimet e lidhura me sigurinë për të gjithë detarët

Njohja dhe ndërgjegjësimi në lidhje me sigurinë

1 Detarët dhe personeli i anijes nuk janë ekspertë të sigurisë dhe nuk është qëllimi i dispozitave të Konventës apo këtij Kodi për t'i kthyer ata në specialistë të sigurisë.

2 Detarët dhe personeli i anijes duhet të marrin kualifikim të përshtatshëm ose udhëzime dhe kualifikim familjarizimi lidhur me sigurinë në mënyrë që të fitojnë njohuritë dhe të dijet e kërkuar për të kryer detyrat e tyre të caktuara dhe për të kontribuar kolektivisht në rritjen e sigurisë detare.

3 Detarët pa detyra të caktuara të sigurisë duhet të përfundojnë kualifikimin për vetë-ndërgjegjësimin në lidhje me sigurinë ose udhëzimet e përcaktuara në seksionin A-VI /6 të paktën një herë në karrierën e tyre. Nuk ka nevojë për rifreskimin ose rinovimin e këtij kualifikimi nëse detari ose personeli i anijes në fjalë i plotëson kriteret e njohjes në lidhje me sigurisë të rregullores VI /6 dhe merr pjesë në stërvitjet dhe ushtrimet kërkuara nga Kodi ISPS.

Detarët me detyra të caktuara të sigurisë

* Kurset e Modulit përkatës të IMO-s mund të ndihmojnë në përgatitjen e kurseve

4 Shprehja "me detyrat e caktuara të sigurisë" në seksionin A-VI /6 nënkupton ata që kanë detyra dhe përgjegjësi specifike të sigurisë në përputhje me planin e sigurisë së anijes.

5 Detarët me detyra të caktuara të sigurisë duhet ta përfundojnë kualifikimin e përcaktuar në seksionin A-VI /6 të paktën një herë në karrierën e tyre. Nuk ka nevojë për rifreskimin ose rinovim të këtij trajnimi nëse detari ose personeli i anijes në fjalë i plotëson kriteret e njohjes në lidhje me sigurisë të rregullores VI /6 dhe merr pjesë në stërvitjet dhe ushtrimet kërkuara nga Kodi ISPS.

6 Ata që ofrojnë "kualifikim njohës lidhur me sigurinë" në përputhje me seksionin A-VI /6 nuk duhet t'u kërkohet që të plotësojnë kriteret as të rregullores I/6 dhe as të seksionit A-I /6.

7 Në rrethana nevoje të jashtëzakonshme, kur detyrat e lidhura me sigurinë në anije kërkohen të kryhen nga një person i kualifikuar për të kryer detyrat e caktuara të lidhura me sigurinë dhe ky person është përkohësisht i padisponueshëm, Administrata mund të lejojë një detar pa detyra të caktuara të sigurisë për të kryer detyrat e tilla me kusht që ky person të ketë dijeni të planit të sigurisë së anijes, deri në portin e ardhshëm të ndalimit ose për një periudhë që nuk i kalon 30 ditët, cilado të jetë periudha më e gjatë.

Kapitulli VII

Udhëzime në lidhje me Çertifikimin alternative

Seksioni B-Vll/1

Udhëzime në lidhje me lëshimin e Çertifikatave alternative

(Nuk ka dispozita)

Seksioni B-Vll/2

Udhëzime në lidhje me programet e integruara të kualifikimit për kuvertën dhe motorët

1 Secila palë duhet të sigurojë që çdo program kualifikimi i integruar për kuvertën dhe motorët:

.1 sigurohet me anë të një programi kualifikimi të miratuar;

.2 kryhet në breg brenda institucioneve të kualifikimit detar dhe /ose në anije mësimore të miratuara; dhe

.3 është dokumentuar në një libër regjistër të miratuar për kualifikimet.

Seksioni B-Vll/3

Udhëzime në lidhje me parimet që drejtojnë lëshimin e Çertifikatave alternative

(Nuk ka dispozita)

Kapitulli VIII

Udhëzime në lidhje me shërbimin

Seksioni B-Vlll/1

Udhëzime në lidhje me gjendjen shëndetësorë për punë

Parandalimi i lodhjes

1 Në respektimin e kërkesave për periudhën e pushimit, "kushtet operacionale mbizotëruese" duhet të interpretohen në kuptimin vetëm punë thelbësore në anije e cila nuk mund të shtyhet për arsye sigurie, mbrojtje ose mjedisore ose që nuk mund të parashikohej në mënyrë të arsyeshme në fillim të udhëtimit.

2 Megjithëse nuk ka përkufizim teknik të pranuar universalisht të lodhjes, të gjithë të përfshirë në operacionet e anijeve duhet të jenë të vëmendshëm ndaj faktorëve që mund të kontribuojnë në lodhje, duke përfshirë, por pa u kufizuar në, ato të identifikuara nga Organizata*, dhe t'i marrin ato parasysh kur merren vendime mbi operacionet e anijeve.

3 Në zbatimin e rregullores VIII /1, duhet të merren parasysh pikat e mëposhtme;

.1 dispozitat e bëra për të parandaluar lodhjen duhet të sigurojnë që të mos kryhen orë punë të tepërta ose të paarsyeshme. Në veçanti, periudhat minimale të pushimit të specifikuara në seksionin A-VIII /1 nuk duhet të interpretohen duke nënkuptuar se të gjitha orët e tjera mund t'i kushtohet shërbimit ose detyrave të tjera;

.2 frekuenca dhe kohëzgjatja e periudhave të pushimit dhe dhënia e lejes kompensuese janë faktorë materialë në parandalimin e akumulimit të lodhjes gjatë një periudhe kohore; dhe

.3 dispozitat mund të ndryshojnë për anijet në udhëtimet detare të shkurtra, me kusht që të vendosen masa të veçanta të sigurisë.

* Shihni shtojcën e rezolutës së Asamblesë së IMO-s A.772 (18) mbi Faktorët e Lodhjes për plotësimin e personelit dhe sigurinë, paragrafët 2 deri 4.4.1 dhe MSC / Qark.1014 për Udhëzime për zbutjen dhe menaxhimin e lodhjes.

4 Përjashtimet e parashikuara në seksionin A-VIII/1, paragrafi 9, duhet të interpretohen me kuptimin e përjashtimeve të përcaktuara nga Konventën e ILO mbi Orët e Punës së Detarëve dhe Personelin e Anijeve, ose Konventa për Punës Detare, 2006, kur të hyjë në fuqi. Rrethanat nën të cilat zbatohen përjashtime të tilla duhet të përcaktohen nga palët.

5 Bazuar në informacionin e marrë për shkak të hetimit të viktimave detare, Administratat duhet të mbajnë nën shqyrtim dispozitat e tyre për parandalimin e lodhjes.

Parandalimi i abuzimit me drogën dhe alkoolin

6 Abuzimi me drogën dhe alkoolin ndikojnë drejtpërsëdrejti në gjendjen shëndetësore dhe aftësinë e një detari për të kryer detyrë ose detyra të mbikëqyrjes që përfshijnë sigurinë e caktuar, parandalimin e ndotjes dhe detyrat e sigurisë. Detarët që gjenden nën ndikimin e drogave ose alkoolit nuk duhet të lejohen të kryejnë detyrë ose detyra të mbikëqyrjes që përfshijnë sigurinë e caktuar, parandalimin e ndotjes ose detyrat e sigurisë, derisa në momentin që janë të aftë për t'i kryer këto detyra.

7 Administratat duhet të sigurojnë që të ndërmerren masat e duhura për të parandaluar që alkooli dhe droga të pengojnë aftësinë e personelit të shërbimit dhe atyre detyrat e caktuara të cilëve kanë të bëjnë me sigurinë, parandalimin e ndotjes dhe detyrat e sigurisë, dhe duhet të krijojnë programe të shqyrtimit sipas nevojës të cilat:

.1 identifikojnë abuzimin e drogës dhe alkoolit;

.2 respektojnë dinjitetin, privatësinë, konfidencialitetin dhe të drejtat themelore ligjore të individëve në fjalë; dhe

.3 marrin parasysh udhëzimet përkatëse ndërkombëtare.

8 Shoqëritë duhet të marrin në konsideratë zbatimin e një politike të qartë të shkruar të parandalimit të abuzimit me drogën dhe alkoolin, duke përfshirë ndalimin e konsumimit të alkoolit brenda katër orëve përpara se të shërbejnë si anëtar i një shërbimi ose duke e përfshirë në sistemin e menaxhimit të cilësisë të shoqërisë ose nëpërmjet sigurimit të informacioneve dhe edukim të duhur për detarët.

9 Personat e përfshirë në krijimin e programeve për parandalimin e abuzimit me drogën dhe alkoolin duhet të marrin parasysh udhëzimet e përfshira në botimin e ILO-s Programet për Parandalimin e Përdorimit të Drogës dhe Alkoolit në Industrinë Detare (Një manual për planifikuesit),[*] siç mund të ndryshohet.

Seksione B-Vlll/ 2

[*] Shtojca III e këtij manuali përfshin parimet drejtuese mbi procedurat e testimit të drogës dhe alkoolit për aplikimin në mbarë botën në industrinë detare. Këto parime udhëzuese u miratuan nga Komiteti i Përbashkët ILO/OBSH për Shëndetin e Detarëve (maj 1993).

Udhëzime në lidhje me organizimet dhe parimet e shërbimit që duhet të respektohen

1 Udhëzimet operacionale në vijim duhet të merren parasysh nga shoqëritë, kapitenët dhe oficerët e mbikëqyrjes.

Pjesa 1 – Udhëzime për Çertifikimin

(Nuk ka dispozita)

Pjesa 2 – Udhëzime rreth planifikimit të udhëtimit

(Nuk ka dispozita)

Pjesa 3 – Parimet e shërbimi në përgjithësi

(Nuk ka dispozita)

Pjesa 4 – Udhëzime rreth shërbimit në det

Pjesa 4-1 – Udhëzim në lidhje me kryerjen e një shërbimi lundrimi

Hyrje

2 Udhëzime të veçanta mund të jenë të nevojshme për llojet e veçanta të anijeve, si dhe për anijet që transportojnë ngarkesa të rrezikshme, të dëmshme, toksike ose shumë të ndezshme. Kapiteni duhet ta japë këtë udhëzim operacional sipas rastit.

3 Është thelbësore që oficerët përgjegjës për shërbimin e lundrimit të vlerësojnë se kryerja efikase e detyrave të tyre është e nevojshme në interes të sigurisë së jetës, sigurisë dhe pronës në det dhe të parandalimin e ndotjes së mjedisit detar.

Shërbimi i ankorimit

4 Kapiteni i çdo anijeje në një ankorim të pambrojtura, në një vend të hapur ose në ndonjë kusht tjetër virtual “në det" në përputhje me kapitullin VIII, seksioni A-Vlll /2, pjesa 4-1, paragrafi 51, i Kodit STCW, duhet të sigurojë që organizimi i shërbimit të jetë i përshtatshëm për mbajtjen e një shërbimi të sigurt gjatë gjithë kohës. Një oficer kuverte duhet të ketë përgjegjësi në çdo kohë për një shërbim ankorimi të sigurt.

5 Në përcaktimin e masave të shërbimit, dhe në përputhje me ruajtjen e sigurisë dhe sigurisë së anijeve dhe mbrojtjen e mjedisit detar, kapiteni duhet të marrë parasysh të gjitha rrethanat dhe kushtet përkatëse si:

.1 mbajtja e një vigjilence të vazhdueshme me anë të shikimit dhe dëgjimit, si dhe me anë të të gjitha mjeteve të tjera në dispozicion;

.2 kriteret e komunikimit nga anija në anije dhe nga anija në breg;

.3 moti aktual, deti, akulli dhe kushtet aktuale;

.4 nevoja për të monitoruar vazhdimisht vendndodhjen e anijes;

.5 natyra, madhësia dhe karakteristikat e ankorimit;

.6 kushtet e trafikut;

.7 situatat që mund të ndikojnë në sigurinë e anijes;

.8 operacionet e ngarkimit dhe shkarkimit;

.9 përcaktimi i anëtarëve të ekuipazhit në gatishmëri; dhe

.10 procedura për të paralajmëruar kapitenin dhe për të ruajtur gatishmërinë e motorit.

Pjesa 4-2 – Udhëzim në lidhje me shërbimin inxhinierik

6 Udhëzime të veçanta mund të jenë të nevojshme për llojet e veçanta të sistemeve të shtytjes ose pajisjeve ndihmëse dhe për anijet që transportojnë materiale të rrezikshme, të dëmshme, toksike ose shumë të ndezshme ose lloje të tjera të veçanta të ngarkesave. Oficeri kryeinxhinier duhet ta ofrojë këtë udhëzim operacional sipas nevojës.

7 Është thelbësore që oficerët përgjegjës të shërbimit inxhinierik të vlerësojnë se kryerja efikase e detyrave të shërbimit inxhinier është i nevojshëm në interes të sigurisë së jetës dhe pronës në det dhe për parandalimin e ndotjes së mjedisit detar.

8 Oficeri i ndërrimit, para marrjes përsipër të shërbimit inxhinierik, duhet të:

.1 të jetë i njohur me vendndodhjen dhe përdorimin e pajisjeve të parashikuara për sigurinë e jetës në një mjedis të rrezikshëm ose toksik;

.2 të konstatojë se materialet për administrimin e ndihmës së shpejtë mjekësore në raste janë në dispozicion, veçanërisht ato që kërkohen për trajtimin e djegieve dhe përvëlimeve; dhe

.3 kur janë në port, të ankoruar në mënyrë të sigurt, të jetë i vetëdijshëm për:

.3.1 aktivitetet e ngarkesave, statusin e funksioneve të mirëmbajtjes dhe riparimit dhe të gjitha operacionet e tjera që ndikojnë shërbimin, dhe

.3.2 makineritë ndihmëse që përdoren për shërbimet e akomodimit të pasagjerëve ose të ekuipazhit, furnizimet operacionale me ujë dhe sistemet e shkarkimit.

Pjesa 4-3 - Udhëzime për shërbimin e radiondërlidhjes

Të përgjithshme

9 Ndër të tjera, Radio Rregulloret kërkojnë që çdo stacion radiondërlidhje në anije të jetë i licencuar, është nën autoritetin përfundimtar të kapitenit ose personit tjetër përgjegjës për anijen dhe vepron vetëm nën kontrollin e personelit të kualifikuar në mënyrë të përshtatshme. Radio Rregulloret gjithashtu kërkojnë që një alarm fatkeqësie të dërgohet vetëm nën autoritetin e kapitenit ose personit tjetër përgjegjës për anijen.

10 Kapiteni duhet të mbajë parasysh se i gjithë personeli i caktuar përgjegjës për dërgimin e një alarm fatkeqësie duhet të jetë i udhëzuar në lidhje me, të ketë njohuri dhe të jetë në gjendje të operojë siç duhet të gjitha pajisjet e radiondërlidhjes në anije, siç kërkohet nga rregullat I/14, paragrafi 1.5. Kjo duhet të regjistrohet në një libër regjistër kuverte ose radiondërlidhje.

Shërbimi

11 Përveç kritereve për shërbimin e radiondërlidhjes, kapiteni i çdo anijeje detare duhet të sigurojë që:

.1 stacioni i radiondërlidhjes i anijes ka personelin e duhur për qëllime të shkëmbimit të komunikimeve të përgjithshme - në veçanti korrespondencës publike, duke marrë parasysh kufizimet e vëna nga detyrat e atyre që janë të autorizuar për ta operuar atë; dhe

.2 pajisjet e radiondërlidhjes që janë në bord dhe, aty ku ka, burimet rezervë të energjisë mbahen në një gjendje pune efikase.

12 Udhëzimet e nevojshme dhe informacioni për përdorimin e pajisjeve radio ndërlidhëse dhe procedurat për nevoja fatkeqësie dhe sigurie duhet t'u jepen periodikisht të gjithë anëtarëve përkatës të ekuipazhit nga personi i caktuar në listën e grumbullimit për të marrë përgjegjësinë kryesore për radio-komunikimin gjatë incidenteve të fatkeqësive. Kjo duhet të regjistrohet në regjistrin e radios.

13 Kapiteni i çdo anijeje që nuk i nënshtrohet SOLAS-it, 1974, duhet të kërkojë që shërbimi i radiondërlidhjes të mbahet në mënyrë adekuate siç përcaktohet nga Administrata, duke marrë parasysh Radio Rregulloret.

Aspektet Operacionale

14 Përpara lundrimit, operatori radio ndërlidhës i caktuar për të pasur përgjegjësi kryesore për radio komunikimet gjatë incidenteve të fatkeqësive duhet të sigurojë që:

.1 të gjitha pajisjet radio ndërlidhëse dhe burimet rezervë të energjisë janë në një gjendje pune dhe kjo regjistrohet në regjistrin e radios;

.2 të gjitha dokumentet e kërkuara nga marrëveshjet ndërkombëtare, njoftimet për stacionet e radiondërlidhjes dhe dokumentet shtesë që kërkohen nga Administrata janë në dispozicion dhe korrigjohen në përputhje me plotësimet e fundit dhe se çdo mospërputhje i raportohet kapitenit;

.3 ora e radiondërlidhjes është e caktuar në mënyrë korrekte në përputhje me sinjalet kohore standarde;

.4 antenat janë të pozicionuara mirë, të pa dëmtuara dhe të lidhura siç duhet; dhe

.5 sa është e mundur, mesazhet rutinë të motit dhe mesazhet paralajmëruese të lundrimit për zonën në të cilën anija do të lundrojë përditësohen së bashku me ato për zonat e tjera të kërkuara nga kapiteni dhe që mesazhet e tilla t'i kalohen kapitenit.

15 Gjatë lundrimit dhe sapo hapet stacioni, operatori i radiondërlidhjes në shërbim duhet të:

.1 dëgjojë frekuencat përkatëse të fatkeqësive për çdo situatë të mundshme ekzistues fatkeqësie; dhe

.2 dërgojë një raport trafiku (emri, pozicioni dhe destinacioni, etj.) tek stacioni bregdetar lokal dhe çdo stacion tjetër bregdetar i përshtatshëm nga i cili mund të priten komunikime të përgjithshme.

16 Ndërsa stacioni është i hapur, operatori i radiondërlidhjes në shërbim duhet të:

.1 kontrollojë orën e radios në përputhje me sinjalet kohore standarde të paktën një herë në ditë;

.2 dërgojë një raport të trafikut kur hyn dhe del nga zona e shërbimit të një stacioni bregdetar nga i cili mund të priten komunikime të përgjithshme; dhe

.3 transmetojë raporte për sistemet e raportimit të anijeve në përputhje me udhëzimet e kapitenit.

17 Ndërsa ndodhet në det, operatori radio ndërlidhës i caktuar si përgjegjësi kryesor për radio komunikimet gjatë incidenteve të fatkeqësive duhet të sigurojë funksionimin e duhur të:

.1 pajisjes dixhitale të radiondërlidhjes të thirrjes direkte (DSC) të fatkeqësisë dhe të sigurisë me anë të një thirrjeje testimi të paktën një herë në javë; dhe

.2 pajisjeve të radiondërlidhjes të sigurisë dhe fatkeqësive me anë të një thirrje testimi të paktën një herë në ditë, por pa dhënë ndonjë sinjal.

Rezultatet e këtyre testeve duhet të regjistrohen në ditarin e radiondërlidhjes në anije.

18 Operatori i radiondërlidhjes i caktuar për të trajtuar komunikimet e përgjithshme duhet të sigurojë që të mbahet një shërbim efikas në ato frekuenca në të cilat ka të ngjarë të shkëmbehen komunikimet, duke marrë parasysh pozicionin e anijes në lidhje me ato stacione bregdetare dhe me stacionet bregdetare të tokëzimit nga të cilat mund të pritet trafiku. Kur shkëmbejnë trafik, operatorët e radiondërlidhjes duhet të ndjekin rekomandimet përkatëse të ITU-së.

19 Kur mbyllet stacioni pas mbërritjes në një port, operatori i radiondërlidhjes duhet të këshillojë stacionin lokal bregdetar dhe stacionet e tjera bregdetare me të cilat është mbajtur kontakti për ardhjen e anijes dhe mbylljen e stacionit.

20 Kur mbyllet stacioni i radiondërlidhjes, operatori radio ndërlidhës i caktuar si përgjegjësi kryesor për radio komunikimin gjatë incidenteve të fatkeqësisë duhet:

.1 të sigurojë që antenat transmetuese të jenë të tokëzuara; dhe

.2 të kontrollojë se burimet rezervë të energjisë të jenë të ngarkuara në mënyrë të mjaftueshme.

Alarmet dhe procedurat në rastet e fatkeqësive

21 Alarmi i fatkeqësisë ose thirrja në raste fatkeqësish ka përparësi absolute mbi të gjitha transmetimet e tjera. Të gjitha stacionet, të cilat marrin sinjale të tilla, kërkohet nga Radio Rregulloret të ndërpresin menjëherë të gjitha transmetimet të cilat mund të ndërhyjnë në komunikimin e fatkeqësive.

22 Në rastin e një shqetësimi që prek anijen e vet, operatori radiondërlidhjes i caktuar si përgjegjësi kryesor për radio komunikimet gjatë incidenteve të fatkeqësisë duhet menjëherë të marrë përgjegjësinë për ndjekjen e procedurave të Radio Rregulloreve dhe rekomandimeve përkatëse të ITU-R.

23 Kur merret një alarm fatkeqësie:

.1 operatori i radiondërlidhjes në shërbim duhet të njoftojë kapitenin dhe, nëse është e përshtatshme, operatorin e radiondërlidhjes të caktuar si përgjegjësi kryesor për radio komunikimet gjatë incidenteve të fatkeqësive; dhe

.2 operatori i radiondërlidhjes i caktuar si përgjegjësi kryesor për radio komunikimet gjatë incidenteve të fatkeqësive duhet të vlerësojë situatën dhe të marrë menjëherë përgjegjësinë për ndjekjen e procedurave të Radio Rregulloreve dhe rekomandimeve përkatëse të ITU-R.

Mesazhet urgjente

24 Në raste urgjente që ndikojnë në anijen e vet, operatori i radiondërlidhjes i caktuar si përgjegjës për radio komunikimin gjatë incidenteve të fatkeqësisë duhet të marrë menjëherë përgjegjësinë për ndjekjen e procedurave të Radio Rregulloreve dhe rekomandimeve përkatëse të ITU-R.

25 Në rastet e komunikimeve në lidhje me këshilla mjekësore, operatori radio i caktuar si përgjegjësi kryesor për radio-komunikimin gjatë incidenteve të fatkeqësisë duhet të ndjekë procedurat e Radio Rregulloreve dhe të respektojë kushtet e publikuara në dokumentacionin përkatës ndërkombëtar (shihni paragrafin 14.2) ose siç janë specifikuar nga ofruesi i shërbimit satelitor.

26 Në rastet e komunikimeve që lidhen me transportin mjekësor, siç përcaktohet në Protokollin shtesë të Konventave të Gjenevës të datës 12 gusht 1949 dhe në lidhje me mbrojtjen e viktimave të konflikteve të armatosura ndërkombëtare (Protokolli I), operatori i radio ndërlidhjes i caktuar si përgjegjësi kryesor për radio komunikimin gjatë incidenteve të fatkeqësive duhet të ndjekë procedurat e Radio Rregulloreve.

27 Në marrjen e një mesazhi urgjent, operatori i radiondërlidhjes në shërbim duhet të lajmërojë kapitenin dhe, nëse është e përshtatshme, operatorin e radio ndërlidhjes të caktuar si përgjegjësi kryesor për radio komunikimet gjatë incidenteve të fatkeqësive.

Mesazhet e sigurisë

28 Kur duhet të transmetohet një mesazh sigurie, kapiteni dhe operatori i radiondërlidhjes në shërbim duhet të ndjekë procedurat e Radio Rregulloreve.

29 Pas marrjes së një mesazhi sigurie, operatori i radiondërlidhjes në shërbim duhet të shënojë përmbajtjen e tij dhe të veprojë në përputhje me udhëzimet e kapitenit.

30 Komunikimet unë-me-unë duhet të shkëmbehen në kanalin VHF 13. Komunikimet unë-me-unë përshkruhen si "Komunikime të Praktikës së Punës për Sigurinë së Lundrimit" në Radio Rregulloret.

Regjistrimet e radiondërlidhjes

31 Hyrjet shtesë në ditarin e anijes për radio komunikimet duhet të bëhen në përputhje me paragrafët 10, 12, 14, 17 dhe 33.

32 Transmetimet e paautorizuara dhe incidentet e ndërhyrjeve të dëmshme, nëse është e mundur, duhet të identifikohen, regjistrohen në ditarin e anijes për radiondërlidhjen dhe të sillen në vëmendjen e Administratës në përputhje me Radio Rregulloret, së bashku me një ekstrakt të përshtatshëm nga ditari i anijes për radiondërlidhjen.

Mirëmbajtja e baterive

33 Bateritë që sigurojnë një burim energjie për çdo pjesë të instalimit të radios, përfshirë ato që lidhen me furnizimin me energji të pandërprerë, janë përgjegjësi e operatorit radio ndërlidhës të caktuar si përgjegjësi kryesor për radio komunikimet gjatë incidenteve të fatkeqësive dhe duhet të jenë:

.1 testuar në ngarkesë dhe pa ngarkesës çdo ditë dhe, aty ku është e nevojshme, sjellë deri në gjendjen plotësisht të ngarkuar;

.2 testuar një herë në javë me anë të një hidrometri kur është e mundur, ose, kur nuk mund të përdoret një hidrometër, me një test të përshtatshëm ngarkese; dhe

.3 kontrollohen një herë në muaj për sigurinë e çdo baterie dhe lidhjeve të tij dhe gjendjen e baterive dhe ndarjes ose ndarjeve të tyre.

Rezultatet e këtyre testeve duhet të regjistrohen në ditarin e anijes për radiondërlidhjen.

Pjesa 5 – Udhëzimi në lidhje me shërbimin në port

(Nuk ka dispozita)