

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1.

Titlul proiectului de act normativ

Lege pentru aderarea României la Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart pentru personalul navelor de pescuit a Organizației Maritime Internaționale (OMI) adoptată la 7 iulie 1995 în cadrul conferinței internaționale care a avut loc la Londra

Secțiunea 2.

Motivele emiterii actului normativ

<p>1. Descrierea situației actuale</p>	<ul style="list-style-type: none">• <i>Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart pentru personalul navelor de pescuit (denumită în continuare Convenția STCW-F) a fost adoptată de Organizația Maritimă Internațională la 7 iulie 1995, în cadrul conferinței internaționale care a avut loc la Londra în perioada 26 iunie - 7 iulie 1995 și la care au participat 74 de guverne, printre care 22 dintre actualele state membre ale Uniunii Europene. Aceasta intrat în vigoare la 29 septembrie 2012.</i> <p>A fost necesară o convenție specifică pentru personalul navelor de pescuit întrucât Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart a OMI din 1978 (Convenția STCW 1978) exclude, printre altele, personalul navelor de pescuit din domeniul său de aplicare. România a aderat la Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart STCW 1978, prin Legea nr. 107/1992. Convenția STCW 1978 a fost primul instrument adoptat la nivel internațional care a abordat chestiunea standardelor minime de competență a personalului navigator maritim. La nivelul Uniunii Europene a fost adoptată Directiva 2008/106/CE, privind nivelul minim de formare a navigatorilor, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 323/03.12.2008 și modificată prin Directiva 2012/35/UE, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 343/14.12.2012 .</p> <p>Obiectivul Convenției STCW-F este de a garanta că personalul navelor maritime de pescuit deține calificările necesare, dovedite printr-un certificat oficial și este apt de muncă, după examinarea medicală, astfel încât să se reducă la minimum riscurile privind siguranța persoanelor și/sau a bunurilor pe mare sau riscurile privind</p>
--	---

mediul marin în timpul operațiunilor la bordul navelor maritime. Convenția prevede că personalul trebuie să aibă cel puțin cunoștințe minime în domenii specifice și că trebuie să fie efectuat sarcini la bordul unei nave maritime de pescuit pentru o perioadă minimă de timp.

De asemenea, Convenția STCW - F are rolul de a instaura și de a menține condiții de concurență echitabile în sectorul pescuitului prin promovarea formării profesionale. Competențele profesionale ale personalului navelor maritime de pescuit trebuie să fie certificate conform Convenției STCW - F.

Dispozițiile sunt obligatorii numai pentru navele maritime de pescuit cu o lungime mai mare sau egală cu 24 de metri și cu o putere de propulsie mai mare sau egală cu 750 kW și vizează comandanții, ofițerii, inginerii mecanici și operatorii radio. Cu toate acestea, autoritățile naționale sunt încurajate să prevadă cursuri de formare pentru marinarii de pe navele maritime de pescuit cu o lungime mai mare sau egală cu 24 de metri, iar formarea de bază în materie de siguranță este obligatorie pentru întregul personal al navelor de pescuit.

În temeiul dreptului la liberă circulație a lucrătorilor, Directiva 2005/36/CE, privind recunoașterea calificărilor profesionale, stabilește norme clare privind recunoașterea reciprocă între statele membre a calificărilor profesionale în cadrul așa-numitului „sistem general de recunoaștere”.

Directiva se aplică resortisanților UE care doresc să exercite o profesie într-un alt stat membru în care această profesie este reglementată. Sistemul general de recunoaștere prevede efectuarea unei comparații între calificările profesionale ale persoanei aflate în căutarea unui loc de muncă, inclusiv experiența profesională relevantă, și cele solicitate în statul membru gazdă. Comparația se efectuează respectând termene-limită stricte. Numai în cazul unor diferențe semnificative, statul membru gazdă poate impune măsuri compensatorii, care pot lua forma unui test de aptitudini sau a unei perioade de adaptare.

Directiva se aplică tuturor profesiilor reglementate, cu excepția cazului în care, pentru o anumită profesie și în conformitate cu principiul *lex specialis*, alte norme specifice, legate în mod direct de recunoașterea calificărilor profesionale, sunt stabilite de un alt act legislativ al UE.

Activitățile profesionale legate de Convenția STCW-F sunt reglementate în majoritatea statelor membre.

Convenția STCW-F nu prevede un sistem de recunoaștere a calificărilor profesionale similar celui stabilit de Directiva 2005/36/CE, privind recunoașterea calificărilor profesionale. Dimpotrivă, Convenția STCW-F nu admite utilizarea certificatelor emise de către statele care nu sunt părți la convenție. Cu toate acestea, statele membre au obligația de a se conforma legislației UE, și anume dispozițiilor cuprinse în Directiva 2005/36/CE.

Convenția STCW-F aduce o contribuție semnificativă la sectorul pescuitului maritim la nivel internațional, prin promovarea siguranței pe mare a persoanelor și a bunurilor, contribuind astfel, totodată, la

	<p>protejarea mediului marin. Prin urmare, este de dorit ca dispozițiile acesteia să fie puse în aplicare cât mai curând posibil.</p> <p>Pescuitul pe mare este una dintre cele mai periculoase profesii, prin urmare formarea și calificările adecvate reprezintă mijloace esențiale de reducere a numărului de accidente. Îmbarcarea personalului la bordul navelor maritime de pescuit ar trebui, în orice caz, să fie făcută fără a se aduce atingere siguranței maritime.</p> <p>În cadrul acordurilor de parteneriat în domeniul pescuitului durabil, denumite în continuare „acordurile”, cu statele terțe, este important ca personalul de la bordul navelor de pescuit care arborează pavilionul unui stat membru să dețină calificări profesionale adecvate, dovedite prin certificate acceptate de statul de pavilion, pentru a face posibilă recrutarea în condițiile stabilite în acorduri. În aplicarea convenției, statele membre ar trebui să depună toate eforturile pentru a se evita neconcordanțele dintre dreptul internațional și dreptul Uniunii, inclusiv eventualele impacturi negative asupra încheierii și punerii în aplicare a acordurilor.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La nivelul Uniunii Europene (UE), legislația relevantă în acest domeniu o reprezintă <i>Decizia (UE) 2015/799 a Consiliului din 18 mai 2015 de autorizare a statelor membre să devină părți, în interesul Uniunii Europene, la Convenția internațională Organizației Maritime Internaționale (OMI) privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart pentru personalul navelor de pescuit</i>, publicată în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene, seria L nr. 127/20 din 22 mai 2015. <p>Prin această decizie statele membre sunt autorizate să devină părți la Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart pentru personalul navelor maritime de pescuit.</p>
<p>1¹În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație comunitară sau creează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.</p>
<p>2.Schimbări preconizate</p>	<p>Prin prezenta lege, România aderă la Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart pentru personalul navelor de pescuit a Organizației Maritime Internaționale (OMI) adoptată la 7 iulie 1995 în cadrul conferinței internaționale care a avut loc la Londra</p>
<p>3.Alte informații</p>	<p>Nu au fost identificate.</p>

Secțiunea 3.

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1.Impactul macroeconomic	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
1 ¹ Impactul asupra mediului concurențial și domeniul ajutoarelor de stat.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
2.Impactul asupra mediului de afaceri	Având în vedere cele de mai sus, impactul asupra mediului de afaceri este nesemnificativ.
2 ¹ .Impactul asupra sarcinilor administrative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
2 ² .Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3.Impactul social	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
4.Impactul asupra mediului	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
5.Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 4.

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

- mii lei -						
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
(i) impozit pe profit						
(ii) impozit pe venit						
b) bugete locale:						
(i) impozit pe profit						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						
(i) contribuții de asigurări						
2.Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) bugetul de stat, din acesta:						
(i) cheltuieli de personal						

(ii) bunuri si servicii						
b) bugete locale:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri si servicii						
3.Impact financiar, plus/minus, din care:						
a) bugetul de stat						
b) bugete locale						
4.Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
5.Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare.						
6.Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor cheltuielilor bugetare						
7.Alte informații	Nu au fost identificate.					

Secțiunea 5. Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1.Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ. a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
1 ¹ Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
2.Conformitatea proiectului de act	Poziția Uniunii Europene este favorabilă ratificării de către statele membre ale UE, respectiv aderării lor la Convenția

normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare.	STCW - F. In acest sens, a fost adoptată Decizia (UE) 2015/799 a Consiliului din 18 mai 2015 de autorizare a statelor membre să devină părți la Convenția internațională a Organizației Maritime Internaționale privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart pentru personalul navelor de pescuit, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L nr. 127 din 22 mai 2015.
3.Măsurile normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
4.Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
5.Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 6.

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1.Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Pentru elaborarea proiectului de Lege pentru aderarea României la Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart pentru personalul navelor de pescuit a Organizației Maritime Internaționale (OMI) adoptată la 7 iulie 1995 în cadrul conferinței internaționale care a avut loc la Londra, au fost consultate Autoritatea Navală Română și Agenția Națională pentru Pescuit și Acvacultură.
2.Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Autoritatea Navală Română, denumită în continuare ANR, este autoritatea centrală de specialitate din subordinea Ministerului Transporturilor, în domeniul siguranței navigației și al securității navelor, care elaborează normele tehnice naționale privind construcția, întreținerea și repararea navelor și le supune spre aprobare ministerului, și certifică și monitorizează conformitatea navelor care arborează pavilionul român cu normele tehnice naționale, cu prevederile legislației Uniunii Europene și ale convențiilor internaționale la care România este parte. Astfel, ANR, în conformitate cu prevederile legale, ține Registrul matricol al navelor de pescuit. Agenția Națională pentru Pescuit și Acvacultură, denumită

	<p>în continuare Agenție, este instituție publică de interes național, organ de specialitate al administrației publice centrale, cu personalitate juridică, finanțată integral de la bugetul de stat, care funcționează în subordinea Ministerului Agriculturii și Dezvoltării Rurale.</p> <p>Agenția gestionează Fișierul navelor și ambarcațiunilor de pescuit.</p>
<p>3.Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.</p>
<p>4.Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente</p>	<p>Proiectul de act normativ nu este supus consultărilor comisiilor interministeriale.</p>
<p>5.Informații privind avizarea de către</p> <ul style="list-style-type: none"> a)Consiliul Legislativ b)Consiliul Suprem de Apărare a Țării c)Consiliul Economic și Social d)Consiliul Concurenței e)Curtea de Conturi 	<p>Proiectul de act normativ necesită avizul Consiliului Legislativ.</p>
<p>6. Alte informații</p>	<p>Nu au fost identificate.</p>

Secțiunea 7.

Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Proiectul prezentului act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de dispozițiile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată.
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Proiectul de act normativ nu produce nici un impact asupra acestui domeniu
3. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea 8.

Măsurile de implementare

1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
2. Alte informații	Nu au fost identificate.

Având în vedere cele de mai sus, am elaborat alăturat proiectul de Lege pentru aderarea României la Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart pentru personalul navelor de pescuit a Organizației Maritime Internaționale (OMI) adoptată la 7 iulie 1995 în cadrul conferinței internaționale care a avut loc la Londra, care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate și Consiliul Legislativ și pe care îl supunem spre aprobare.

MINISTRUL TRANSPORTURILOR

PETRU SORIN BUȘE

AVIZĂM FAVORABIL:

**MINISTRUL
AFACERILOR EXTERNE**

Lazăr COMĂNESCU

**MINISTRUL AGRICULTURII ȘI
DEZVOLTĂRII RURALE**

Achim IRIMESCU

**MINISTRUL MUNCII, FAMILIEI,
PROTECȚIEI SOCIALE ȘI
PERSOANELOR VÂRSTNICE**

Dragoș Nicolae PÎSLARU

**MINISTRUL
JUSTIȚIEI**

Raluca Alexandra PRUNĂ

PARLAMENTUL ROMÂNIEI

CAMERA DEPUTAȚILOR

SENATUL

LEGE

pentru aderarea României la *Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart pentru personalul navelor de pescuit a Organizației Maritime Internaționale (OMI)* adoptată la Londra, la 7 iulie 1995

Parlamentul României adoptă prezenta lege.

Articol unic – România aderă la *Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart pentru personalul navelor de pescuit a Organizației Maritime Internaționale (OMI)*, adoptată la Londra, la 7 iulie 1995.

Această lege a fost adoptată de Parlamentul României, cu respectarea prevederilor art. 75 și ale art. 76 alin. (2) din Constituția României, republicată.

**PREȘEDINTELE
CAMEREI DEPUTAȚILOR**

Florin IORDACHE

**PREȘEDINTELE
SENATULUI**

**Călin-Constantin-Anton
POPESCU-TĂRICEANU**

**CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ
PRIVIND STANDARDELE DE PREGĂTIRE A NAVIGATORILOR,
BREVETARE/ATESTARE ȘI EFECTUARE A SERVICIULUI DE CART A
PERSONALULUI MARITIM PE NAVELE DE PESCUIT, 1995.**

PĂRȚILE LA PREZENTA CONVENȚIE,

LUÂND act de Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, adoptată la Londra la 7 iulie 1978 (denumită în continuare "Convenția STCW 1978"),

DORIND să promoveze în continuare siguranța vieții și a proprietății pe mare și protecția mediului marin, prin stabilirea unilaterală a standardelor internaționale de formare, certificare și efectuarea serviciului de cart ale personalului angajat la bordul navelor de pescuit,

CONSIDERÂND că acest scop poate fi realizat cel mai bine prin încheierea unei Convenții internaționale privind standardele de pregătire, certificare și efectuare a serviciului de cart ale personalului navelor de pescuit, denumită în continuare "Convenție",

AU CONVENIT după cum urmează:

Articolul 1

Obligații generale

1. Statele părți se angajează să pună în aplicare prevederile Convenției și a anexei la aceasta, care constituie o parte integrantă a Convenției. Orice referire la Convenție constituie în același timp o trimitere la anexă.

2. Statele părți se angajează să promulge toate legile, decretele, ordinele și regulamentele și să ia toate măsurile care pot fi necesare pentru a da Convenției efecte depline, astfel încât să se asigure că, din punct de vedere al siguranței vieții, proprietății pe mare și al protecției mediului marin, personalul navei maritime de pescuit este calificat și pregătit pentru sarcinile lor.

Articolul 2

Definiții

În scopul Convenției, cu excepția cazului în care se prevede altfel în mod expres:

- .1 *Stat parte* înseamnă un stat pentru care Convenția a intrat în vigoare.
- .2 *Administrație* înseamnă guvernul părții al cărui pavilion nava este autorizată să îl arboreze.

- .3 *Certificat* înseamnă un document valabil, indiferent de numele sub care este cunoscut, emis sau recunoscut în conformitate cu prevederile Convenției, și care dă dreptul deținătorului legal al acestuia să execute serviciul pe funcția menționată în acel document sau așa cum a fost autorizat de reglementările naționale.
- .4 *Certificare* înseamnă deținerea în mod corespunzător a unui certificat.
- .5 *Organizație* înseamnă Organizația Maritimă Internațională.
- .6 *Secretarul General* înseamnă Secretarul General al Organizației.
- .7 *Navă de pescuit* sau *navă* înseamnă orice navă utilizată în scop comercial pentru prinderea peștelui sau a altor resurse vii ale mării.
- .8 *Navă maritimă de pescuit* înseamnă o navă de pescuit, alta decât cele care navighează exclusiv în apele interioare sau în apele din vecinătatea apelor protejate sau a zonelor unde se aplică regulamentele portuare .

Articolul 3

Domeniul de aplicare

Convenția se aplică în cazul personalului de pe navele maritime de pescuit care au pavilionul unui stat parte la Convenție.

Articolul 4

Comunicarea informațiilor

Fiecare stat parte va comunica Secretarului General următoarele informații:

- .1 un raport privind măsurile luate pentru un efect deplin și complet al prevederilor Convenției, inclusiv un specimen al certificatelor eliberate în conformitate cu Convenția; și
- .2 alte informații care pot fi specificate sau prevăzute în Regula I/5.

Articolul 5

Alte tratate și interpretare

1 Toate tratatele anterioare, convențiile și acordurile în vigoare între statele părți privind standardele de formare, certificare și efectuare a serviciului pentru personalul navei de pescuit, vor continua să aibă efect deplin doar cu privire la:

- .1 personalul navei de pescuit căruia nu i se aplică prezenta Convenție; și
- .2 personalul navei de pescuit căruia i se aplică prezenta Convenție, cu privire la aspectele pentru care nu au fost prevederi exprese.

2 În măsura în care, totuși, astfel de tratate, convenții sau acorduri sunt conflictuale cu dispozițiile din convenție, părțile revizuiesc angajamentele asumate în cadrul unor astfel de tratate, convenții și aranjamente, cu scopul de a se asigura că nu există nici un conflict între aceste angajamente și obligațiile lor conform Convenției.

3 Toate aspectele care nu sunt prevăzute în mod expres în Convenție rămân supuse legislației părților.

Articolul 6

Certificarea

Personalul navelor de pescuit trebuie să fie certificat în conformitate cu dispozițiile din anexa la prezenta Convenție.

Articolul 7

Dispoziții naționale

1 Fiecare stat parte va stabili procesele și procedurile pentru investigarea imparțială a oricărui act de incompetență, acțiune sau omisiune, care ar putea reprezenta o amenințare directă la siguranța vieții, a proprietății pe mare sau a mediului marin, de către deținătorii de certificate sau atestate emise de către statul parte, în legătură cu performanța lor în îndeplinirea sarcinilor specifice certificatelor lor și pentru retragerea, suspendarea și anularea unor astfel de certificate din acest motiv, cât și pentru prevenirea fraudei.

2 Fiecare stat parte va stabili pedepse sau măsuri disciplinare pentru cazurile în care prevederile legislației naționale ce pun în aplicare prezenta Convenție nu sunt respectate de navele de pescuit care arborează pavilionul său, sau de personalul navelor de pescuit certificat corespunzător de acel stat parte.

3 În special, astfel de sancțiuni sau măsuri disciplinare sunt prevăzute și aplicate în cazurile în care:

- .1 un proprietar, agentul proprietarului sau comandantul navei de pescuit a angajat o persoană care nu deține un certificat, în conformitate cu prezenta Convenție;
- .2 comandantul navei de pescuit a permis efectuarea unei activități sau a unui serviciu în orice funcție pentru care aceste reglementări prevăd că poate fi îndeplinită doar de către o persoană care deține un certificat corespunzător, de către o persoană care nu deține un certificat corespunzător sau o dispensă;
- .3 o persoană a obținut în baza documentelor frauduloase sau falsificate un angajament să execute orice funcție sau să îndeplinească orice sarcină care potrivit acestor reglementări trebuie executată sau îndeplinită de către o persoană posesoare a unui certificat sau dispense.

4 Un stat parte sub a cărui jurisdicție își desfășoară activitatea un proprietar sau un agent al proprietarului sau orice altă persoană despre care există motive întemeiate să considere că este reponsabila pentru, sau că are cunoștință despre orice aparentă neconformitate cu Convenția așa cum este specificat la punctul 3, va acorda toată cooperarea posibilă oricărui stat parte, pe care l-a avizat de intenția sa de a iniția o acțiune în cadrul jurisdicției sale.

Articolul 8

Controlul

1 Navele de pescuit, în timp ce se află în portul unui alt stat parte, sunt supuse controlului de către ofițerii autorizați corespunzător de către acel stat parte să verifice că toate persoanele care exercită funcții la bord și care sunt obligate să fie certificate în conformitate cu această Convenție, sunt astfel certificate sau dețin o dispensă corespunzătoare.

2 În cazul necorectării oricărei deficiențe prevăzute la paragraful 3 din Regula I/4, în măsura în care aceasta prezintă un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu, statul parte care controlează trebuie să ia măsuri pentru a garanta că nava nu va naviga decât dacă și până când aceste cerințe au fost îndeplinite în măsura în care pericolul a fost eliminat. Situația privind măsurile luate trebuie să fie raportate imediat Secretarului General și Administrației.

3 Când se exercită controlul:

- .1 se fac toate eforturile posibile pentru a evita ca o navă să fie în mod nejustificat reținută sau întârziată. Dacă o navă este reținută sau întârziată în mod nejustificat, aceasta are dreptul la despăgubiri pentru orice pierderi sau daune care rezultă din acestea; și
- .2 libertatea de acțiune permisă în cazul personalului navelor de pescuit străine, nu trebuie să fie mai mică de cea acordată personalului navelor care arborează pavilionul statului portului.

4 Acest articol va fi aplicat după cum este necesar pentru a se asigura că nu se acordă un tratament mai favorabil unei nave care arborează pavilionul unui stat non-parte față de cel aplicat unei nave care arborează pavilionul unui stat parte.

Articolul 9

Promovarea cooperării tehnice

1 Statele părți la Convenție trebuie să promoveze, în consultare și cu asistență din partea Organizației, sprijin pentru statele care solicită asistență tehnică pentru:

- .1 formarea personalului administrativ și tehnic;
- .2 înființarea instituțiilor de învățământ pentru formarea personalului navelor de pescuit;

- .3 furnizarea de echipamente și facilități pentru instituțiile de formare;
- .4 dezvoltarea de programe de instruire adecvate, inclusiv pregătire practică pentru navele maritime de pescuit; și
- .5 facilitarea altor măsuri și aranjamente pentru a spori calificările personalului navelor de pescuit,

preferabil la nivel național, sub-regional sau regional, pentru a promova obiectivele și scopurile Convenției, luând în considerare nevoile speciale ale țărilor în curs de dezvoltare în această privință.

2 La rândul său, Organizația va susține eforturile menționate anterior, după caz, în consultare sau asociere cu alte organizații internaționale, în special cu Organizația Internațională a Muncii și Organizația Națiunilor Unite pentru Alimentație și Agricultură.

Articolul 10

Amendamente

- 1 Convenția poate fi amendată prin oricare dintre procedurile specificate în acest articol.
- 2 Amendamente ulterior analizei în cadrul Organizației:
 - .1 Orice amendament propus de un stat parte, va fi înaintat Secretarului General, care îl va transmite apoi tuturor membrilor Organizației, tuturor statelor părți și directorilor generali ai Biroului Internațional al Muncii și al Organizației Națiunilor Unite pentru Alimentație și Agricultură, cu cel puțin șase luni înainte de a fi analizat.
 - .2 Orice amendament propus și transmis în modul de mai sus se trimite spre analiză Comitetului de Siguranță Maritimă al Organizației.
 - .3 Statele părți indiferent dacă sunt sau nu membre ale Organizației, au dreptul de a participa la procedurile Comitetului de Siguranță Maritimă în vederea analizării și adoptării amendamentelor.
 - .4 Amendamentele se adoptă cu o majoritate de două treimi din numărul Statelor parte prezente și votante în Comitetul de Siguranță Maritimă, extins astfel cum este prevăzut la paragraful 2.3 (denumit în continuare "Comitetul extins de Siguranța Maritimă"), cu condiția ca cel puțin o treime din statele părți să fie prezente la momentul votului.
 - .5 Amendamentele adoptate în conformitate cu paragraful 2.4 se comunică de către Secretarul-General tuturor statelor părți.

- .6 Un amendament la un articol se consideră a fi fost acceptat la data la care este acceptat de către două treimi din numărul statelor părți.
- .7 Un amendament la o anexă sau la un addendum la anexă se consideră a fi fost acceptat:
 - .7.1 după doi ani de la data adoptării; sau
 - .7.2 la sfârșitul unei perioade diferite de timp, care nu trebuie să fie mai mică de un an, dacă așa a fost stabilit la momentul adoptării de către o majoritate de două treimi din numărul statelor părți prezente și votante în cadrul Comitetului extins pentru Siguranță Maritimă.

Dacă în termenul prevăzut, mai mult de o treime din statele părți informează Secretarul General că se opun amendamentului, acesta se consideră că nu a fost acceptat.

- .8 Un amendament la un articol va intra în vigoare pentru acele state părți care l-au acceptat, la șase luni de la data la care se consideră că a fost acceptat, și pentru fiecare stat parte care îl acceptă după aceea dată, la șase luni după data acceptării sale de către statul parte.
- .9 Un amendament la anexă și la un addendum la anexă va intra în vigoare pentru toate statele părți, cu excepția acelor care au obiectat adoptării amendamentului în conformitate cu paragraful 2.7 și care nu și-au retras aceste obiecții, la șase luni de la data la care se consideră că a fost acceptat. Cu toate acestea, înainte de data stabilită pentru intrarea în vigoare oricare dintre statele părți poate notifica Secretarului-General că se scutește de punere în aplicare a acestui amendament pentru o perioadă de cel mult un an de la data intrării sale în vigoare, sau pentru o perioadă mai lungă care poate fi determinată printr-o majoritate de două treimi din statele părți prezente și votante în Comitetul extins de Siguranță Maritimă, de la momentul adoptării amendamentului.

3 Amendament adoptat prin Conferință:

- .1 La solicitarea unui stat parte de comun acord cu de cel puțin o treime din numărul statelor părți, Organizația convoacă, în asociere sau consultare cu directorii generali ai Biroului Internațional al Muncii și al Organizației Națiunilor Unite pentru Alimentație și Agricultură o Conferință a statelor părți pentru luarea în considerare a amendamentelor la prezenta Convenție.
- .2 Orice amendament adoptat de o astfel de Conferință cu o majoritate de două treimi din numărul statelor părți prezente și votante, va fi comunicat de către Secretarul General tuturor statelor părți, pentru acceptare.
- .3 Cu excepția cazului în care Conferința decide altfel, amendamentul va fi considerat a fi acceptat și va intra în vigoare în conformitate cu procedurile specificate la paragrafele 2.6 și 2.8 sau 2.7 și 2.9, după caz, cu condiția ca precizările din cadrul acestor paragrafe referitoare la Comitetul extins de

Siguranță Maritimă vor fi considerate ca însemnând precizări referitoare la Conferință.

4 Orice declarație de acceptare, sau obiecție la un amendament sau orice notificare făcută în temeiul paragrafului 2.9 se prezintă în scris Secretarului General, care va informa toate statele părți cu privire la orice astfel de depunere și data primirii acesteia.

5 Secretarul General va informa toate statele părți despre orice amendamente care intră în vigoare, precum și data la care fiecare asemenea amendament va intra în vigoare.

Articolul 11

Semnarea, ratificarea, acceptarea, aprobarea și aderarea

1 Convenția va rămâne deschisă pentru semnare la sediul central al Organizației începând cu 1 ianuarie 1996 până la 30 septembrie 1996 și apoi rămâne deschis pentru aderare. Statele pot deveni părți la Convenție prin:

- .1 semnarea fără rezervă în ceea ce privește ratificarea, acceptarea sau aprobarea; sau
- .2 semnarea sub rezerva ratificării, acceptării sau aprobării, urmată de ratificare, acceptare sau aprobare; sau
- .3 aderare.

2 Ratificarea, acceptarea, aprobarea sau aderarea se efectuează prin depunerea unui instrument în acest sens la Secretarul General.

Articolul 12

Intrarea în vigoare

1 Convenția va intra în vigoare la 12 luni de la data la care cel puțin 15 state fie au semnat fără rezerva ratificării, acceptării sau aprobării, sau au depus instrumentele necesare de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare, în conformitate cu art. 11.

2 Pentru statele care au depus un instrument de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare în ceea ce privește Convenția, iar condițiile de intrare în vigoare ale acesteia au fost îndeplinite dar înainte de data intrării în vigoare, ratificarea, acceptarea, aprobarea sau aderarea va produce efecte de la data intrării în vigoare a Convenției, sau trei luni de la data depunerii instrumentului, oricare dintre acestea survine mai târziu.

3 Pentru statele care au depus un instrument de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare după data la care Convenția a intrat în vigoare, Convenția va intra în vigoare după trei luni de la data depunerii instrumentului.

4 După data la care un amendament al Convenției se consideră că a fost acceptat în conformitate cu art. 10, orice instrument de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare depus, se aplică Convenției, așa cum a fost modificată.

Articolul 13

Denunțarea

1 Convenția poate fi denunțată de oricare dintre statele părți, în orice moment după expirarea a cinci ani de la data la care Convenția a intrat în vigoare pentru acel stat parte.

2 Denunțarea se efectuează printr-o notificare în scris a Secretarului General.

3 O denunțare va produce efecte la 12 luni de la primirea acesteia de către Secretarul General sau după expirarea unei perioade mai lungi care ar putea fi indicată în notificare.

Articolul 14

Depozitarul

1 Convenția va fi depusă la Secretarul General al Organizației (denumit în continuare "depozitar").

2 Depozitarul:

.1 va informa guvernele tuturor statelor care au semnat Convenția sau au aderat la aceasta despre:

.1.1 fiecare nouă semnare sau depunere a unui instrument de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare, împreună cu data acestora;

.1.2 data intrării în vigoare a Convenției;

.1.3 depunerea oricărui instrument de denunțare a Convenției, împreună cu data la care a fost primit și data la care denunțarea intră în vigoare; și

.2 va transmite copii autorizate ale Convenției guvernelor tuturor statelor care au semnat prezenta Convenție sau au aderat la aceasta.

3 De îndată ce Convenția intră în vigoare, o copie certificată se transmite de către depozitar Secretarului General al Organizației Națiunilor Unite, pentru înregistrare și publicare în conformitate cu art. 102 din Carta Națiunilor Unite.

Articolul 15

Limbi de circulație

Convenția este redactată într-un singur exemplar original în limbile arabă, chineză, engleză, franceză, rusă și spaniolă, fiecare text fiind în egală măsură autentic.

DREPT CARE subsemnații, pe deplin autorizați de către guvernele lor pentru acest scop, au semnat Convenția.*

ADOPTATĂ LA LONDRA, la șapte iulie, o mie nouă sute nouăzeci și cinci.

* Semnăturile sunt omise

ANEXA

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Reglementarea 1

Definiții

În sensul prezentei anexe, se aplică următoarele definiții:

- 1 *Reglementări* înseamnă reglementările cuprinse în anexa la Convenție.
- 2 *Aprobat* înseamnă aprobate de statul parte în conformitate cu regulile.
- 3 *Comandantul navei de pescuit* înseamnă persoană care are comanda unei nave de pescuit.
- 4 *Ofițer* înseamnă un membru al echipajului, altul decât comandantul navei de pescuit, desemnat în această funcție în conformitate cu legislația națională sau, în absența unei astfel de desemnări, prin acord colectiv sau uzanță.
- 5 *Ofițerul responsabil cu cartul de navigației* înseamnă un ofițer calificat în conformitate cu Regula II/2 sau Regula II/4 din prezenta Convenție.
- 6 *Ofițer mecanic* înseamnă un ofițer calificat în conformitate cu Regula II/5 din prezenta Convenție.
- 7 *Șef mecanic* înseamnă ofițerul mecanic principal, responsabil cu propulsia mecanică și exploatarea și întreținerea instalațiilor mecanice și electrice ale navei.
- 8 *Ofițer mecanic secund* înseamnă ofițerul mecanic următor în rang după șeful mecanic, căruia îi revine responsabilitatea propulsiei mecanice, precum și a operării și a întreținerii instalațiilor mecanice și electrice ale navei, în cazul incapacității șefului mecanic;
- 9 *Operator de radio* înseamnă o persoană care deține un certificat corespunzător emis sau recunoscut de o Administrație în conformitate cu dispozițiile Regulamentelor de radiocomunicații.
- 10 *Regulamentele de radiocomunicații* înseamnă regulamentele de radiocomunicații, anexate la, sau considerate ca fiind anexate la varianta cea mai recentă a Convenției Internaționale de Telecomunicații în vigoare la un moment dat.
- 11 *Convenția STCW 1978* înseamnă Convenția Internațională privind Standardele de Instruire, brevetare/atestare și efectuare a Serviciului de Cart, 1978, cu modificările ulterioare.

12 *Protocolul Torremolinos, 1993* înseamnă Protocolul de la Torremolinos din 1993 referitor la Convenția Internațională Torremolinos din 1977 pentru siguranța navelor de pescuit.

13 *Putere de propulsie* înseamnă puterea nominală continuă maximă totală de ieșire în kilowați a tuturor mecanismelor de propulsie care apar pe certificatul de înmatriculare al navei sau în alt documentul oficial.

14 *Apele limitate* înseamnă acele ape din imediata apropiere a unui stat parte, așa cum sunt definite de către Administrație sa, în interiorul cărora se consideră că există un anumit grad de siguranță, care permite ca standardele de calificare și certificare pentru comandanții și ofițerii navelor de pescuit să poată fi stabilite la un nivel mai scăzut decât cele pentru efectuarea serviciului în afara limitelor definite. În determinarea dimensiunilor apelor limitate Administrația trebuie să ia în considerare liniile directe elaborate de către Organizație.*

15 *Apele nelimitate* înseamnă apele aflate în afara apelor limitate.

16 *Lungimea (L)* reprezintă 96% din lungimea totală la o linie de plutire aflată la 85% din înălțimea minimă de construcție măsurată de la linia chilei, sau lungimea de la partea exterioară a etravei la axul cârmei, la acea linie de plutire, dacă aceasta este mai mare. La navele proiectate cu o înclinare a chilei, linia de plutire la care această lungime este măsurată trebuie să fie paralelă cu linia de plutire proiectată.

17 *Înălțimea de construcție* este distanța pe verticală măsurată de la linia chilei până la partea superioară a punții principale de lucru, pe lateral.

Reglementarea 2

Aplicarea

Administrația unui stat parte, în cazul în care consideră că este nerezonabil sau impracticabil să aplice în totalitate cerințele Regulilor II/3, II/4 și II/5 și cerința privind utilizarea limbii engleze de către personalul navelor de pescuit cu o lungime mai mică de 45 de metri, care operează exclusiv în porturile sale și pescuiesc în apele sale limitate, poate stabili care dintre aceste reguli nu ar trebui să se aplice, parțial sau total, acestui tip de personal, fără derogare de la principiile de siguranță din Convenție. În acest caz, Administrația în cauză trebuie să raporteze Secretarului General detaliile privind măsurile care s-au luat cu privire la formarea și certificarea acestui personal.

* Se face referire la anexa 1 din Rezoluția A.539 (13) - Certificarea comandanților și ofițerilor responsabili cu supravegherea navigației pe navele de pescuit de 24 de metri lungime și peste, adoptat de Organizație.

Reglementarea 3

CertIFICATELE ȘI ATESTATELE

- 1 Certificatele pentru personalul navelor de pescuit se emit doar dacă cerințele de muncă, vârstă, aptitudine medicală, formare, calificare și examinare sunt îndeplinite în conformitate cu aceste reglementări.
- 2 Un certificat emis de către un stat parte, în conformitate cu paragraful 1 vor fi atestate de statul parte respectiv certificând eliberarea acestui certificat în forma prevăzută în anexa nr. 1 sau anexa nr. 2.
- 3 Certificatele și atestatele vor fi emise în limba sau limbile oficiale ale statului emitent. În cazul în care limba folosită nu este engleza, textul trebuie să includă o traducere în această limbă.
- 4 În ceea ce privește operatorii radio, statele părți pot:
 - .1 include cunoștințe suplimentare cerute de Regula II/6 la examenul pentru emiterea unui certificat în conformitate Regulamentele de radiocomunicații; sau
 - .2 să emită un certificat separat care să indice faptul că titularul are cunoștințele suplimentare cerute de Regula II/6.
- 5 Administrația care a recunoscut un certificat emis de sau sub autoritatea unui alt stat parte, în conformitate cu Regula 7 va emite un atestat de recunoaștere a certificatului respectiv în forma prevăzută în anexa nr. 3.
- 6 Atestatul va expira de îndată ce certificatul atestat a expirat sau a fost retras, suspendat sau anulat de către statul parte care l-a emis, dar nu după mai mult de cinci ani de la data emiterii.
- 7 Orice certificat corespunzător emis unui titular în conformitate cu prevederile Convenției STCW 1978, pentru a îndeplini funcția de șef mecanic, ofițer mecanic sau operator radio, se consideră a fi un certificat echivalent în sensul paragrafului 1 referitor la navele de pescuit.
- 8 Sub rezerva situațiilor permise conform anexelor nr. 1, 2 și 3, Administrațiile pot utiliza un format diferit față de cel prezentat în anexe, cu condiția ca un astfel de format să conțină cel puțin informațiile solicitate, iar datele să fie introduse în caractere latine și cifre arabe.

Reglementarea 4

Proceduri de control

1 Controlul exercitat de un ofițer autorizat corespunzător în conformitate cu art. 8 va fi limitat la următoarele:

.1 verificarea faptului că întreg personalul navelor de pescuit care efectuează serviciul la bord, și care trebuie să fie certificat în conformitate cu această Convenția, este certificat corespunzător sau deține dispensa necesară. Aceste certificate vor fi acceptate cu excepția cazului în care există motive întemeiate de a crede că un certificat a fost obținut în mod fraudulos sau că titularul unui certificat nu este persoana căreia i-a fost emis inițial certificatul; și

.2 evaluarea capacității personalului navigant pe navele de pescuit de a menține standardele pentru efectuarea serviciului de cart cerute de Convenție dacă există motive întemeiate de a crede că aceste standarde nu sunt menținute, deoarece s-au produs următoarele evenimente:

.2.1 nava a fost implicată într-o coliziune, punere pe uscat sau eșuare; sau

.2.2 a avut loc o deversare de substanțe de la navă în marș, la ancoră sau la dană, ceea ce este ilegal în temeiul convențiilor internaționale; sau

.2.3 nava a fost manevrată într-un mod greșit sau periculos, mod prin care măsurile de rutare adoptate de Organizație sau practicile și procedurile pentru siguranța navigației, nu au fost respectate; sau

.2.4 nava este operată într-un asemenea mod încât care să prezinte un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu.

2 În cazul în care sunt găsite deficiențe în temeiul paragrafului 1, ofițerul care efectuează controlul trebuie să informeze de îndată, în scris, comandantul navei de pescuit și Administrația, astfel încât să poată fi luate măsuri corespunzătoare. O astfel de notificare va specifica detaliile deficiențelor constatate și motivele în baza cărora statul parte stabilește că aceste deficiențe prezintă un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu.

3 Deficiențele care se consideră că prezintă un pericol pentru persoane, bunuri sau mediul înconjurător includ următoarele:

.1 lipsa unui certificat corespunzător sau a unei dispense la persoanele care trebuie să dețină un certificat;

.2 aranjamentele pentru efectuarea carturilor de navigație sau la compartimentul mașină sunt ne-conforme cerințelor specificate de către Administrație pentru respectiva navă;

- .3 absența într-un cart a unei persoane calificate să opereze echipamente esențiale pentru siguranța navigației, siguranța radiocomunicațiilor sau prevenirea poluării; sau
- .4 incapacitatea de a asigura personal odihnit, pentru primul serviciu de cart la începutul voiajului și pentru carturile ulterioare.

Reglementarea 5

Comunicarea informațiilor

- 1 Secretarul General trebuie să furnizeze statelor parte, la cerere, orice informație care îi este comunicată în conformitate cu art. 4.
- 2 Dacă un stat parte nu comunică informațiile prevăzute la art. 4 în termen de 24 de luni după data intrării în vigoare a Convenției pentru statul parte, nu are dreptul să solicite privilegiile prezentei Convenții până în momentul în care informațiile au fost primite de către Secretarul General.

Reglementarea 6

Certificarea

- 1 Fiecare stat parte se angajează să stabilească și să mențină o modalitate de asigurare a faptului că programele ce încorporează nivelul de instruire și pregătire practică necesar pentru atingerea standardelor de competență, sunt monitorizate cu regularitate pentru a le asigura eficiența.
- 2 Fiecare stat parte se angajează, în măsura în care este posibil, să mențină un registru sau registre cu toate certificatele și atestatele specificate în reglementarea 3 și în Regulile de la II/1 la II/6, care sunt emise, au expirat sau au fost reconfirmate, declarate pierdute, suspendate sau anulate, precum și dispensele emise și să furnizeze informații cu privire la astfel de certificate, atestate și dispense la cerea unui alt stat parte.

Reglementarea 7

Recunoașterea certificatelor

- 1 Fiecare Administrație se va asigura că, în scopul recunoașterii printr-un atestat în conformitate cu reglementarea 3, a un certificat emis de sau sub autoritatea unui alt stat parte, cerințele pentru standarde de competență, precum și emiterea și atestarea certificatelor de către acel stat parte, sunt pe deplin respectate.
- 2 Certificatele emise de către sau sub autoritatea unui stat terț nu sunt recunoscute.
- 3 Prin derogare de la cerința de la punctul 1 din prezenta reglementare și de la punctul 5 din reglementarea 3, o Administrație poate, în cazul în care circumstanțele o

cer, să permită unei persoane să efectueze pentru o perioadă de maximum trei luni serviciul la bordul unei nave cu drept să arboreze pavilionul său, în timp ce deține un certificat corespunzător și valabil emis de un alt stat parte, fără a fi atestat în conformitate cu cerințele paragrafului 5 din reglementarea 3, cu condiția ca acesta să pună la dispoziție dovada documentară care să ateste că a înaintat cererea de atestare Administrației.

Reglementarea 8

Dispoziții tranzitorii

1 Un certificat de competență sau de serviciu pentru o funcție pentru care prezenta Convenție impune un certificat și care, înainte de intrarea în vigoare a Convenției pentru un stat parte, a fost emis în conformitate cu legislația națională sau cu regulamentele de radiocomunicații, vor fi recunoscute ca fiind valabile după intrarea în vigoare a Convenției pentru acel Stat parte.

2 După intrarea în vigoare a Convenției pentru un stat parte, acesta poate continua să emită certificate de competență în conformitate cu practicile sale anterioare pentru o perioadă de maximum cinci ani. Aceste certificate vor fi recunoscute ca fiind valabile în sensul Convenției. În această perioadă de tranziție, astfel de certificate se eliberează numai persoanelor care au început serviciul pe mare, înainte de intrarea în vigoare a Convenției pentru acel stat parte, în cadrul compartimentului de pe navă pentru care a fost emis respectivul certificat. Statul parte trebuie să se asigure că toți ceilalți candidați pentru certificare sunt examinați și certificați în conformitate cu Convenția.

3 Un stat parte poate, în termen de doi ani de la intrarea în vigoare a Convenției pentru acel stat parte, să emită un certificat de serviciu pentru personalul navelor de pescuit care nici nu deține un certificat corespunzător în conformitate cu Convenția și nici un certificat de competență emis în conformitate cu legislația sa anterior intrării în vigoare a Convenției pentru acel stat parte, dar care:

.1 au efectuat serviciul în funcția pentru care solicită un certificat de serviciu, pe mare, pentru cel puțin trei ani în ultimii șapte ani anteriori intrării în vigoare a Convenției pentru acel stat parte;

.2 au făcut dovada că au efectuat acel serviciu satisfăcător; și

.3 au îndeplinit cerințele administrației în ceea ce privește aptitudinea medicală, inclusiv acuitate vizuală și auz, ținând cont de vârstă lor din momentul depunerii cererii.

În scopul Convenției, un certificat de serviciu emis în conformitate cu prezentul paragraf se consideră echivalent al unui certificat emis în temeiul Convenției.

Reglementarea 9

Dispense

1 În condiții excepționale, o Administrație, în cazul în care în opinia sa acest lucru a nu va pune în pericol persoanele, bunurile sau mediul înconjurător, poate emite o dispensă care să permită unei persoane să efectueze serviciul la bordul unei nave de pescuit, pentru o perioadă de cel mult șase luni, pe o funcție alta decât cea a operatorului radio, cu excepția cazurilor prevăzute de regulamentul de radiocomunicații, funcție pentru care persoana nu deține certificatul corespunzător, cu condiția ca persoana căreia i se emite dispensa să fie calificată în mod corespunzător pentru a ocupa postul vacant în condiții de siguranță, în conformitate cu cerințele Administrației.

2 Orice dispensă acordată pentru un post se acordă numai unei persoane certificate corespunzător pentru ocuparea postului imediat inferior. În cazul în care certificarea pentru postul imediat inferior nu este impusă de Convenție, poate fi acordată o dispensă unei persoane a cărei competență și experiență sunt, în opinia Administrației, în mod clar echivalente cu cerințele pentru postul care trebuie ocupat, cu condiția ca, în cazul în care o astfel de persoană nu posedă un certificat corespunzător, persoana este obligată să promoveze un test acceptat de Administrație și care să demonstreze că o astfel de dispensă poate fi emisă în condiții de siguranță. În plus, Administrația se va asigura că postul în discuție este ocupat de titularul unui certificat corespunzător cât mai repede posibil.

3 Fiecare stat parte va trimite Secretarului General cât mai curând posibil după data de 1 ianuarie a fiecărui an un raport pentru furnizarea de informații privind numărul total de dispense acordate în anul precedent pentru fiecare funcție în parte pentru care se cere un certificat corespunzător, inclusiv pe cele nule.

Reglementarea 10

Echivalare

1 Convenția nu împiedică un stat parte să mențină sau să adopte alt sistem de educație și formare profesională, inclusiv cele care implică un stagiu de îmbarcare și organizarea la bordul navelor în special adaptată la progresele tehnice și la tipurile speciale de nave, cu condiția ca nivelul de stagiu, cunoștințe și eficiență în ceea ce privește navigația și manipularea tehnică a navelor asigură un grad de siguranță pe mare și are un efect preventiv cu privire la poluare, cel puțin echivalent cu cerințele din Convenție.

2 Detaliile referitoare la aceste aranjamente vor fi incluse în raportul elaborat în conformitate cu art. 4.

CAPITOLUL II

CERTIFICAREA COMANDANȚILOR NAVELOR DE PESCUIT, OFIȚERILOR, ȘEFILOR MECANICI ȘI RADIO OPERATORILOR

Reglementarea 1

Cerințe minime obligatorii pentru certificarea comandanților de nave de pescuit cu o lungime de 24 de metri sau mai mare ce operează în ape nelimitate

- 1 Fiecare comandant de navă de pescuit cu o lungime de 24 de metri sau mai mare și care operează în apele nelimitate trebuie să dețină un certificat corespunzător.
- 2 Fiecare candidat la certificare trebuie:
 - .1 să satisfacă cerințele statului parte privind aptitudinea medicală, în special cu privire la acuitatea vizuală și auditivă;
 - .2 să îndeplinească cerințele de certificare ca ofițer responsabil cu cartul de navigație pe navele de pescuit cu o lungime de 24 metri sau mai mare și care operează în ape nelimitate, și să aibă un stagiu de ambarcare aprobat de cel puțin 12 luni ca ofițer responsabil cu cartul de navigație sau comandant pe nave de pescuit cu o lungime mai mică de 12 de metri. Cu toate acestea, statele părți pot permite substituirea unei perioade de cel mult șase luni de stagiu de ambarcare aprobat ca ofițer responsabil cu cartul de navigație pe nave maritime care fac obiectul Convenției STCW 1978; și
 - .3 să fi trecut un examen sau examinări adecvate pentru evaluarea competenței, spre satisfacția statelor părți. Un astfel de examen sau examene includ materiile prevăzute în anexa la prezenta reglementare. Un candidat pentru examinare, care deține un certificat de competență valabil emis în conformitate cu prevederile Convenției STCW 1978 nu este necesar să fie reexaminat la materiile enumerate în anexa, care au fost trecute la un nivel superior sau echivalent pentru emiterea unui Certificat conform Convenție.

Anexa la Reglementarea 1

Cunoștințe minime necesare pentru certificarea comandanților navelor de pescuit cu o lungime de 24 metri sau mai mare care operează în ape nelimitate

- 1 Programa de mai jos este concepută pentru examinarea candidaților pentru certificarea pe funcția de comandant de nave de pescuit cu o lungime de 24 de metri sau mai mare care operează în ape nelimitate. Având în vedere faptul că comandantul navei de pescuit are responsabilitatea finală pentru siguranța navei și a echipajului său, în orice moment inclusiv în timpul operațiunilor de pescuit, examinarea la aceste materii trebuie să fie concepută încât să testeze dacă candidatul a asimilat în mod

corespunzător toate informațiile care se referă la siguranța navei și a echipajului, în conformitate cu programa.

2 Navigația și determinarea poziției

2.1 Planificarea voiajului și navigația în orice condiții:

- .1 prin metode acceptabile de determinare a rutelor oceanice;
- .2 în zonele cu restricții;
- .3 dacă este cazul, în condiții de gheață;
- .4 în condiții de vizibilitate redusă;
- .5 când este cazul, în schemele de separație a traficului; și
- .6 în zonele afectate de marea sau curenții.

2.2 Determinarea poziției:

- .1 prin observații astronomice;
- .2 prin observarea reperelor costiere, inclusiv capacitatea de a utiliza relevmente și mijloace de semnalizare a navigației precum faruri, balize și geamanduri împreună cu hărțile de navigație, avizele pentru navigatori și alte publicații, în vederea stabilirii cu precizie a punctului; și
- .3 prin utilizarea, în conformitate cu cerințele statului parte, mijloacelor electronice moderne de navigație cu care sunt prevăzute navele de pescuit, cu precădere cunoașterea principiilor de funcționare, a limitelor acestora, a surselor de erori, detectarea reprezentării greșite a informațiilor și metode de aplicare a corecțiilor pentru obținerea unui punct determinant precis.

3 Efectuarea serviciului de cart

3.1 Să demonstreze cunoașterea completă și în detaliu a conținutului, aplicarea și semnificațiile Regulamentului internațional din 1972 pentru prevenirea abordajelor pe mare, în special a anexelor II și IV, care fac referire la siguranța navigației.

3.2 Să demonstreze cunoașterea completă și în detaliu a principiilor de bază ce trebuie respectate în efectuarea cartului de navigație, prevăzute în Capitolul IV.

4 Navigația radar

4.1 Să demonstreze folosind un simulator radar, sau în lipsa acestuia, a planșelor de manevră cunoașterea bazelor navigației radar și abilitatea de a opera și utiliza radarul, și de a interpreta și analiza informațiile obținute prin radar*, incluzând următoarele:

* Se face referire la Rezoluția nr. 2 a Conferinței STCW 1995-F.

- .1 factorii care afectează performanțele și precizia;
- .2 realizarea și menținerea afișajului;
- .3 detectarea reprezentărilor incorecte a informațiilor, a ecourilor false, a valurilor;
- .4 distanța și relevmentul;
- .5 identificarea țintelor false;
- .6 cursul și viteza altor nave;
- .7 determinarea timpului și distanței de maximă apropiere pentru navele angajate pe drumuri de depășire, întâlnire sau intersecție;
- .8 detectarea modificărilor de curs și viteză ale altor nave;
- .9 efectul pe care aceste schimbări le au asupra drumului sau vitezei navei proprii sau ambelor; și
- .10 aplicarea Regulamentelor internaționale din 1972 pentru prevenirea abordajelor pe mare.

5 Compasul magnetic și giro

5.1 Abilitatea de a determina erorile compaselor magnetice și giro utilizând mijloacele astronomice și terestre și introducerea corecțiilor pentru aceste erori.

6 Meteorologie și oceanografie

6.1 Cunoașterea instrumentelor meteorologice și aplicarea lor.

6.2 Capacitatea de a aplica informațiile meteorologice disponibile.

6.3 Cunoașterea caracteristicilor diverselor sisteme meteo, inclusiv, la discreția statului parte furtuni tropicale de tip revolving și evitarea centrelor de furtună și a cadranelor periculoase.

6.4 Cunoașterea condițiilor meteorologice, cum ar fi ceața, care pot pune în pericol nava.

6.5 Abilitatea de a utiliza corespunzător publicațiile de navigație privind marea și curenții.

6.6 Capacitatea de a calcula timpii și înălțimea mareelor și de a evalua direcția și viteza fluxurilor de maree.

7 Manevrarea și conducerea navei de pescuit

7.1 Manevrarea și conducerea unei nave de pescuit în toate condițiile, inclusiv următoarele:

- .1 acostarea, plecarea de la dană și folosirea ancorei în diferite condiții de vânt și maree;
- .2 manevre la adâncimi mici;
- .3 conducerea și manevrarea navelor de pescuit în condiții de vreme rea, inclusiv folosirea vitezei optime, în special manevrarea în mare cu valuri dinapoia traversului, acordarea asistenței unei nave sau aeronave aflate în primejdie, operațiuni de remorcare; modalități de manevrare a unei nave nemanevrabile prin reducerea derivei;
- .4 manevrarea navei în timpul operațiunilor de pescuit, în special cu privire la factorii care ar putea afecta în mod negativ siguranța navei în timpul acestor operațiuni;
- .5 măsuri de precauție la manevra de lansare a bărcilor de salvare sau a ambarcațiunilor de supraviețuire pe vreme rea;
- .6 metode luare la bord a supraviețuitorilor din bărcile de salvare sau ambarcațiuni de supraviețuire;
- .7 unde este cazul, măsuri practice care trebuie să fie luate atunci când se navigă pe gheață sau în apropierea ghețarilor, sau în condițiile acumulării de gheață la bordul navei;
- .8 utilizarea și manevrarea în interiorul schemelor de separație a traficului;
- .9 importanța navigației cu viteză redusă, pentru a evita avariile produse de valul prova și pupa al navei proprii;
- .10 transferul pe mare al peștelui pe nave de prelucrare sau alte nave; și
- .11 bunkerajul pe mare.

8 Construcția și stabilitatea navei de pescuit

8.1 Cunoștințe generale ale principalelor elemente structurale ale unei nave, precum și denumirile corespunzătoare ale diverselor componente.

8.2 Cunoașterea teoriilor și factorii care afectează asietă și stabilitatea navei și măsurile necesare pentru menținerea asietei și stabilității.

8.3 Demonstrarea capacității de utilizare a datelor de stabilitate ale navei și a diagramelor de stabilitate și asietă și capacitatea de pre-calculare a condițiilor de funcționare.

- 8.4 Cunoașterea efectelor de suprafețe libere și depunerii de gheață, după caz.
- 8.5 Cunoașterea efectelor apei pe punte.
- 8.6 Cunoașterea importanței etanșeității la intemperii și menținerii integrității acestuia.

9 Manipularea și stivuirea capturii

- 9.1 Stivuirea și securizarea capturii la bordul navelor, inclusiv a uneltelor de pescuit.
- 9.2 Operațiunile de încărcare și descărcare, acordând o atenție deosebită momentelor de înclinare determinate de instalația de încărcare și de captură.

10 Instalațiile de propulsie ale navei de pescuit

- 10.1 Principiile de funcționare a instalațiilor de propulsie ale navelor de pescuit.
- 10.2 Mașini și motoare auxiliare ale navei.
- 10.3 Cunoștințe generale de termeni de inginerie marină.

11 Prevenirea incendiilor și instalațiile de luptă contra incendiului

- 11.1 Organizarea exercițiilor de incendiu.
- 11.2 Categoria și chimia focului.
- 11.3 Sisteme de stingere a incendiilor.
- 11.4 Participarea la un curs de stingere a incendiilor aprobat.
- 11.5 Cunoașterea reglementărilor privind echipamentele de stingere a incendiilor.

12 Proceduri de urgență

- 12.1 Măsuri de precauție în caz de eșuare a navei.
- 12.2 Acțiuni ce trebuie întreprinse înainte, și ulterior unei eșuări.
- 12.3 Acțiuni ce trebuie întreprinse în cazul în care cârma se împotmolește pe fundul mării sau alte obstrucționări.
- 12.4 Repunerea în poziție de plutire a unei nave eșuate, cu și fără ajutor.
- 12.5 Acțiuni care trebuie întreprinse în urma unei coliziuni.
- 12.6 Astuparea temporară a găurilor de apă.

- 12.7 Măsuri pentru protecția și siguranța echipajului în situații de urgență.
- 12.8 Limitarea daunelor și salvarea navei în urma unui incendiu sau explozie.
- 12.9 Abandonarea navei.
- 12.10 Guvernarea de urgență, pregătirea și folosirea sistemelor de guvernare în caz de urgență și pregătirea cârmei de avarie.
- 12.11 Salvarea persoanelor de pe o navă în pericol sau de pe o epavă.
- 12.12 Procedurile om la apă.
- 12.13 Remorcare și tractare.

13 Asistența medicală

- 13.1 Cunoașterea procedurilor de prim-ajutor.
- 13.2 Cunoașterea procedurilor de obținere a asistenței medicale prin radio.
- 13.3 O cunoaștere aprofundată a utilizării următoarelor publicații:
 - .1 Ghidul medical internațional pentru nave sau publicații naționale echivalente; și
 - .2 Secțiunea medicală din Codul internațional de semnale.

14 Dreptul maritim

- 14.1 Cunoașterea reglementărilor maritime internaționale, așa cum sunt ele cuprinse în acordurile și convențiile internaționale care stabilesc obligațiile și responsabilitățile specifice ale comandantului navei de pescuit, în special cele ce privesc siguranța și protecția mediului marin. Trebuie acordată o atenție deosebită următoarelor subiecte:
 - .1 certificate și alte documente necesare a se pastra la bordul navelor de pescuit conform cerințelor convențiilor internaționale, modul în care acestea pot fi obținute și perioada de valabilitate legală a acestora;
 - .2 responsabilități conform cerințelor relevante ale Protocolului Torremolinos, 1993;
 - .3 responsabilități conform cerințelor relevante din capitolul V din Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare;
 - .4 responsabilități în conformitate cu anexa nr.1 și anexa nr. 5 la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul din 1978 la aceasta;

- .5 declarații maritime de sănătate, precum și cerințele reglementărilor internaționale de sănătate;
- .6 responsabilități în temeiul Convenției privind Regulamentul internațional din 1972 pentru prevenirea abordajelor pe mare; și
- .7 responsabilități în temeiul altor instrumente internaționale care afectează siguranța navei și a echipajului.

14.2 Gradul de cunoaștere a legislației maritime naționale este lăsat la discreția statelor părți, dar trebuie să includă dispozițiile naționale de implementare a convențiilor și acordurilor internaționale aplicabile.

15 Limba engleză

Cunoștințe corespunzătoare de limba engleză care să îi permită comandantului navei de pescuit să folosească hărți de navigație și alte publicații nautice, să înțeleagă informările meteorologice și măsurile privind siguranța și exploatarea navei, și să comunice cu alte nave și stații de coastă. Capacitatea de a utiliza și înțelege Standardul frazeologic pentru comunicare maritimă al OMI.

16 Comunicații

16.1 Cunoaștere generală a principiilor și factorilor de bază necesare pentru utilizarea sigură și eficientă a tuturor sub-sistemelor și echipamentelor cerute de Sistemul global de primejdie și securitate maritimă (GMDSS).

16.2 Cunoașterea sistemelor de avertizare de navigație și meteorologice și selectarea serviciilor de comunicații adecvate.

16.3 Cunoașterea efectului advers a folosirii greșite a unui astfel de echipamente de comunicații.

16.4 În cazul în care statele părți au examinat candidații la aceste subiecte, la niveluri mai scăzute de certificare, ar putea avea opțiunea să nu îi re-examineze la aceste subiecte.

16.5 Abilitatea de a transmite și primi semnale luminoase Morse și de a folosi Codul internațional de semnale.

17 Salvarea vieții omenești

17.1 O cunoaștere aprofundată a aparatelor și dispozitivelor de salvare a vieții omenești.

17.2 O cunoaștere aprofundată a procedurilor de urgență, adunare echipaj și exerciții de rol.

18 Căutare și salvare

18.1 O cunoaștere aprofundată a Manualului navelor comerciale de căutare și salvare (MERSAR).

19 Codul OAA/OIM/OMI pentru siguranța pescarilor și navelor de pescuit

19.1 Cunoașterea Părții A din Codul OAA/OIM/OMI pentru siguranța pescarilor și a navelor de pescuit.

20 Metode de demonstrare a competenței

20.1 Navigație

20.1.1 Să demonstreze că poate utiliza sextantul, discul de relevmente, oglinda azimut și că are capacitatea de a trasa poziția, cursul și direcția.

20.2 Să demonstreze că deține cunoștințe aprofundate ale prevederilor și aplicării Convenției privind Regulamentul internațional din 1972 pentru prevenirea abordajelor pe mare.

20.2.1 Prin utilizarea de modele mici care afișează semnale adecvate sau lumini sau prin utilizarea unui simulator de lumină de navigație.

20.3 Radar

20.3.1 Prin observare simulatoare radar sau panouri de manevră.

20.4 Lupta contra incendiilor

20.4.1 Prin participarea la un curs de stingere a incendiilor aprobat.

20.5 Comunicații

20.5.1 Prin testul practic.

20.6 Salvare de vieți omenești

20.6.1 Prin manipularea mijloacelor de salvare, inclusiv echiparea cu veste de salvare și, după caz, costume de scufundare.

Reglementarea 2

Cerințe minime obligatorii pentru brevetarea ofițerilor responsabili cu cartul de navigație pe navele de pescuit cu o lungime de 24 de metri sau mai mare care operează în ape nelimitate

- 1 Fiecare ofițer responsabil cu cartul de navigație pe o navă de pescuit cu o lungime de 24 de metri sau mai mare, care operează în ape nelimitate, trebuie să dețină un certificat corespunzător.
- 2 Fiecare candidat la certificare trebuie:
 - .1 să aibă cel puțin 18 ani;
 - .2 să satisfacă cerințele statului parte privind standardele medicale, în special în ceea ce privește acuitatea vizuală și auditivă;
 - .3 să aibă un stagiu de ambarcare aprobat de cel puțin 2 ani în sectorul de punte pe navele de pescuit cu o lungime de cel puțin 12 metri. Cu toate acestea, Administrația poate permite înlocuirea unui stagiu de îmbarcare cu o perioadă de pregătire specială care să nu depășească un an, cu condiția ca programul de pregătire specială să fie cel puțin echivalent cu stagiul de ambarcare solicitat, pe care îl substituie, sau cu un stagiu de ambarcare aprobat, care este dovedit de către un registru reglementat de Convenția STCW 1978.
 - .4 să fi trecut un examen sau examinări adecvate pentru evaluarea competenței spre satisfacția statului parte. Un astfel de examen sau examinări vor cuprinde materiile prevăzute în anexa la prezenta reglementare. Un candidat pentru examinare, care deține un certificat de competență valabil emis în conformitate cu prevederile Convenției STCW 1978 nu este necesar să fie reexaminat la materiile enumerate în anexă, care au fost absolvite la un nivel superior sau echivalent pentru emiterea certificatului conform Convenției;
 - .5 să respecte cerințele aplicabile din Reglementarea 6, după caz, pentru îndeplinirea atribuțiilor radio ce îi revin, în conformitate cu Regulamentele de radiocomunicații.

Anexa la Reglementarea 2

Cunoștințe minime necesare pentru certificarea ofițerilor responsabili cu cartul de navigație pe navele de pescuit cu o lungime de 24 de metri sau mai mare care operează în ape nelimitate

- 1 Programa de mai jos este concepută pentru examinarea candidaților pentru certificarea în funcția de ofițeri responsabili cu cartul de navigației pe navele de pescuit cu o lungime de 24 de metri sau mai mare care operează în ape nelimitate.

2 Navigație astronomică

Abilitatea de a folosi un corp ceresc pentru a determina erorile compasului.

3 Navigație terestră și costieră

3.1 Capacitatea de a determina poziția navei prin utilizarea:

.1 reperelor;

.2 mijloacelor de semnalizare pentru navigație, inclusiv faruri, balize și geamanduri; și

.3 punctului estimat, luând în considerare vântul, marea, curenții, viteza de rotație a elicei pe minut și din înregistrări.

3.2 Cunoaștere aprofundată și abilitatea de a folosi hărți de navigație și publicații nautice, precum instrucțiuni de navigație, table de maree, avize pentru navigatori, avertismente radio de navigație.

4 Navigația radar

4.1 Să demonstreze folosind un simulator radar, sau în lipsa acestuia a planșelor de manevră, cunoașterea bazelor navigației radar și abilitatea de a opera și utiliza radarul, și de a interpreta și analiza informațiile obținute prin radar *, incluzând următoarele:

.1 factorii care afectează performanțele și precizia;

.2 setarea și menținerea afișajului;

.3 detectarea reprezentărilor incorecte a informațiilor, a ecourilor false, a valurilor;

.4 raza de acțiune și relevmente;

.5 identificarea țintelor critice;

.6 cursul și viteza altor nave;

.7 timpul și distanța de maximă apropiere pentru navele angajate pe drumuri reciproce de întâlnire, intersecție sau depășire;

.8 detectarea schimbărilor de drum și viteza ale altor nave;

.9 efectul pe care aceste schimbări îl au asupra drumului sau vitezei navei proprii, sau a ambelor; și

* Se face referire la Rezoluția nr. 2 a Conferinței STCW 1995-F.

.10 aplicarea Regulamentului internațional din 1972 pentru prevenirea abordajelor pe mare.

5 Serviciul de cart

5.1 Să demonstreze cunoașterea aprofundată a conținutului, aplicării și prevederilor Regulamentului internațional din 1972 pentru prevenirea abordajelor pe mare, în special anexele nr. 2 și 4 referitoare la siguranța navigației.

5.2 Să demonstreze cunoașterea principiilor de bază care trebuie respectate în executarea serviciului de cart așa cum este prevăzut în Capitolul IV.

6 Sistemele electronice de navigație și stabilirea poziției

Abilitatea de a determina poziția navei prin utilizarea mijloacelor electronice de navigație spre satisfacția statului parte.

7 Meteorologie

7.1 Cunoașterea instrumentelor meteorologice de la bord și aplicarea lor.

7.2 Cunoașterea caracteristicilor diferitelor sisteme meteorologice.

8 Compasul magnetic și giro

Îngrijirea și utilizarea compasului și a echipamentelor asociate.

9 Comunicarea

9.1 Cunoașterea generală a principiilor și factorilor de bază necesari pentru utilizarea sigură și eficientă a tuturor sub-sistemelor și echipamentelor cerute de Sistemul global de primejdie și securitate maritimă (GMDSS).

9.2 Cunoașterea sistemelor de avertizare de navigație și meteorologice și selectarea circuitelor de comunicare adecvate.

9.3 Cunoașterea efectului advers al folosirii greșite a acestor echipamente de comunicații.

10 Prevenirea incendiilor și instalațiile de luptă contra incendiului

10.1 Cunoașterea categoriei și chimiei focului.

10.2 Cunoașterea sistemelor și procedurilor de stingere a incendiilor.

10.3 Participarea la un curs aprobat de stingere a incendiilor.

11 Salvarea vieții omenești

Abilitatea de a conduce exercițiile de abandon al navei și cunoștințe privind funcționarea dispozitivelor de salvare și echipamentului asociat, inclusiv aparatul de radio-telefonie bidirecțional. Tehnici de supraviețuire pe mare, inclusiv participarea la un curs aprobat de supraviețuire pe mare.

12 Proceduri de urgență și practici de lucru sigure pentru personalul navelor de pescuit

Cunoașterea elementelor enumerate în secțiunile corespunzătoare din Codul OAA/OIM/OMI de siguranță pentru pescari și pentru navele de pescuit, partea A, și din Capitolul VIII din anexa la Protocolul Torremolinos, 1993.

13 Manevrarea și conducerea navei de pescuit

13.1 Cunoștințe de bază privind manevrarea și conducerea unei nave de pescuit, inclusiv următoarele:

.1 acostarea, plecarea de la dană, ancorarea și manevrarea în paralel cu alte nave pe mare;

.2 manevră în timpul operațiunilor de pescuit cu o atenție deosebită la factorii care ar putea afecta în mod negativ siguranța navei în timpul acestor operațiuni;

.3 efectele vântului, mării și ale curenților asupra operării navei;

.4 manevre în apă puțin adâncă;

.5 conducerea navelor de pescuit pe vreme rea;

.6 salvarea persoanelor și asistarea unei nave sau aeronave aflate în primejdie;

.7 remorcare și tractare;

.8 procedura de om la apă; și

.9 dacă este cazul, măsuri practice care trebuie să fie luate atunci când se navighează în gheață sau în condiții de acumulare de gheață la bordul navei.

14 Construcția navei de pescuit

Cunoștințe generale a principalelor elemente structurale ale unei nave.

15 Stabilitatea navei

Să demonstreze capacitatea de a utiliza datele de stabilitate, tablele de stabilitate și asietă și condiții de operare pre-calulate.

16 Manipularea și stivuirea mărfii

Cunoștințe privind manipularea și stivuirea în siguranță a capturii și efectul acestor factori asupra siguranței navei.

17 Limba engleză

Cunoștințe corespunzătoare de limba engleză care permit ofițerului să utilizeze diagrame și alte publicații nautice, să înțeleagă informațiile meteorologice și mesajele privind siguranța și funcționarea navei. Capacitatea de a înțelege și de a folosi Standardul frazeologic pentru comunicare maritimă al OMI.

18 Ajutor medical

Cunoașterea procedurilor de prim ajutor. Aplicarea în practică a ghidurilor medicale și sfaturi prin radio.

19 Căutare și salvare

Cunoștințe corespunzătoare procedurilor de căutare și salvare pe baza Manualului navelor comerciale de căutare și salvare (MERSAR).

20 Prevenirea poluării mediului marin

Cunoașterea măsurilor de precauție care trebuie respectate pentru a preveni poluarea mediului marin.

21 Metode de demonstrare a competenței

Statele părți stabilesc metode pentru demonstrarea competenței privind cerințele relevante ale prezentei anexe.

Reglementarea 3

Cerințe minime obligatorii pentru certificarea comandașilor navelor de pescuit cu o lungime de 24 de metri sau mai mare care operează în ape limitate

1 Fiecare comandant de navă de pescuit cu o lungime de 24 de metri sau mai mare care operează în ape limitate trebuie, cu excepția cazului în care deține un certificat corespunzător emis în conformitate cu Reglementarea 1, să dețină un certificat adecvat corespunzător emis cel puțin în conformitate cu prevederile prezentei reglementări.

2 Fiecare candidat la certificare trebuie:

- .1 să satisfacă cerințele statelor părți cu privire la aptitudinea medicală, în special cu privire la acuitatea vizuală și auditivă;

- .2 să îndeplinească cerințele de certificare ca ofițer responsabil cu cartul de navigație pe navele de pescuit cu o lungime de 24 metri sau mai mare care operează în ape limitate sau nelimitate, și să aibă un stagiu de îmbarcare aprobat de cel puțin 12 luni ca ofițer responsabil cu cartul de navigație sau comandant pe navele de pescuit cu o lungime de 12 metri sau mai mare. Cu toate acestea, un stat parte poate permite substituirea unei perioade de maximum șase luni de stagiu de ambarcare aprobat ca ofițer responsabil cu cartul de navigație pe navele comerciale;
- .3 să fi promovat un examen sau examinări adecvate pentru evaluarea competenței care să satisfacă cerințele statului parte. O astfel de examinare sau examene trebuie să includă materiile prevăzute în anexa acestei reglementări.

3 Statul parte, ținând seama de efectul asupra siguranței tuturor navelor și structurilor care pot fi de operate în aceleași ape limitate, ar trebui să ia în considerare apele limitate pe care le-a definit în conformitate cu definiția dată în Reglementarea I/1 și să stabilească orice materie suplimentară care ar trebui inclusă pentru examinare sau examene.

4 Un candidat pentru examinare, care deține un certificat valabil de competență emis în conformitate cu prevederile Convenției STCW 1978 nu este necesar să fie reexaminat la materiile enumerate în anexă care au fost deja promovate la un nivel superior sau echivalent pentru emiterea certificatului conform Convenției.

Anexa la Reglementarea 3

Cunoștințe minime necesare pentru certificarea comandanților navelor de pescuit cu o lungime de 24 metri sau mai mare care operează în ape limitate

1 Programa de mai jos este concepută pentru examinarea candidaților în vederea certificării în funcția de comandant de nave de pescuit cu o lungime de 24 de metri sau mai mare, care operează în ape limitate. Având în vedere faptul că comandantul are responsabilitatea finală pentru siguranța navei și a echipajului său, în orice moment, inclusiv în timpul operațiunilor de pescuit, subiectele de examinare trebuie să fie concepute astfel încât să testeze dacă candidatul a asimilat în mod corespunzător toate informațiile care se referă la siguranța navei și a echipajului în conformitate cu programa.

2 Navigația și determinarea poziției

2.1 Planificarea voiajului și navigarea în toate condițiile:

- .1 prin metode acceptabile de determinare a rutelor;
- .2 în apele cu restricții;
- .3 dacă este cazul, în gheață;

- .4 în condiții de vizibilitate redusă;
- .5 unde este cazul, în cadrul sistemelor de separare a traficului; și
- .6 în zonele afectate de marea sau curenții.

2.2 Determinarea poziției:

- .1 prin observarea reperelor costiere, inclusiv capacitatea de a utiliza releve și mijloace de semnalizare a navigației precum faruri, balize și geamanduri împreună cu hărțile de navigație, avizele pentru navigatori și alte publicații, și evaluarea preciziei punctului determinant; și
- .2 prin utilizarea, conform cerințelor statului parte, a mijloacelor moderne electronice de navigație cu care sunt echipate navele de pescuit în cauză.

3 Serviciul de cart

3.1 Demonstrează cunoștințe temeinice privind conținutul, modul de aplicare și scopul Regulamentului internațional din 1972 pentru prevenirea abordajelor pe mare, în special anexele nr. 2 și 4 cu privire la siguranța navigației.

3.2 Demonstrează cunoașterea principiilor de bază prevăzute la Capitolul IV, care trebuie respectate la efectuarea unui cart de navigație.

4 Navigația radar

4.1 Statele părți decid dacă să includă sau nu programa pentru radar de mai jos în cerințele generale pentru certificarea comandanților navelor de pescuit. În cazul în care statele părți nu decid includerea programei în cerințele generale, se vor asigura ca programa să fie luată în considerare în scopul certificării comandanților navelor de pescuit care servesc la bordul navelor dotate cu echipamente radar și care navigă în apele limitate.

4.2 Demonstrează, folosind simulatorul radar sau, atunci când nu este disponibil, planșele de manevră, cunoașterea bazelor navigației radar și abilitatea de a opera și utiliza radarul, de a interpreta și analiza informațiile obținute prin radar*, incluzând următoarele:

- .1 factorii care afectează performanțele și precizia;
- .2 setarea și menținerea afișajului;
- .3 detectarea reprezentărilor incorecte a informațiilor, a ecourilor false, a valurilor;
- .4 distanțe și releve;

* Se face referire la Rezoluția 2 a Conferinței STCW 1995-F.

- .5 identificarea țintelor critice;
- .6 cursul și viteza altor nave;
- .7 timpul și distanța de maximă de apropiere pentru navele angajate pe drumuri reciproce de întâlnire, intersecție sau depășire;
- .8 detectarea schimbărilor de drum și viteză ale altor nave;
- .9 efectul pe care aceste schimbări le au asupra drumului sau vitezei navei proprii, sau a ambelor; și
- .10 aplicarea Regulamentului internațional din 1972 pentru prevenirea abordajelor pe mare.

5 Compasuri

- 5.1 Capacitatea de a determina erorile compasurilor și de a aplica corecțiile corespunzătoare.

6 Meteorologie și oceanografie

- 6.1 Cunoașterea instrumentelor meteorologice și aplicarea lor.
- 6.2 Capacitatea de a aplica informațiile meteorologice disponibile.
- 6.3 Cunoașterea caracteristicilor diferitelor sisteme meteorologice care afectează apele limitate în cauză, la latitudinea statelor părți.
- 6.4 Cunoașterea condițiilor meteorologice care afectează apele limitate în cauză ce pot pune în pericol nava, la latitudinea statelor părți.
- 6.5 Dacă este cazul, abilitatea de a folosi publicațiile de navigație corespunzătoare referitoare la marea și curenți.

7 Manevrarea și conducerea navelor de pescuit

- 7.1 Manevrarea și operarea unei nave de pescuit în orice condiții, inclusiv următoarele:
 - .1 acostare și plecarea de la dană și ancorarea în diferite condiții de vânt și marea;
 - .2 manevre în apă puțin adâncă;
 - .3 conducerea și manevrarea navelor de pescuit în condiții de vreme rea, inclusiv folosirea vitezei optime, în special manevrarea în mare cu valuri dinapoia traversului, acordarea asistenței unei nave sau aeronave aflate în

primejdie, modalități de manevrare a unei nave nemanevrabile prin reducerea derivei;

- .4 manevrarea navei în timpul operațiunilor de pescuit cu o atenție deosebită asupra factorilor care ar putea să afecteze în mod negativ siguranța navei în timpul acestor operațiuni;
- .5 măsuri de precauție la manevra de lansare a bărcilor de salvare sau ambarcațiunilor de salvare pe vreme rea;
- .6 metode de preluare la bord a supraviețuitorilor din bărcile de salvare sau ambarcațiunile de salvare;
- .7 acolo unde este cazul, măsuri practice care să fie luate atunci când se navigă în condiții de îngheț și condiții de acumulare de gheață la bordul navei;
- .8 acolo unde este cazul, utilizarea și manevrarea navei în interiorul schemelor de separație a traficului;
- .9 importanța navigației cu viteză redusă, pentru a evita avariile produse de valul prova și pupa asupra stabilității navei;
- .10 transferul pe mare al peștelui pe nave de prelucrare sau alte nave; și.

8 Construcția și stabilitatea navei de pescuit

8.1 Cunoștințe generale privind principalele elemente structurale ale unei nave, precum și denumirile corespunzătoare ale diferitelor componente.

8.2 Cunoașterea teoriilor și factorii care afectează asietă și stabilitatea navei și măsurile necesare pentru menținerea asietei și stabilității.

8.3 Demonstrarea capacității de utilizare a datelor de stabilitate ale navei și a diagramelor de stabilitate și asietă și capacitatea de pre-calculare a condițiilor de funcționare.

8.4 Cunoașterea efectelor de suprafețe libere și depunerii de gheață, după caz.

8.5 Cunoașterea efectelor apei pe punte.

8.6 Cunoașterea importanței etanșeității la intemperii și apă și menținerii integrității acesteia.

9 Manipularea și stivuirea capturii

9.1 Stivuirea și securizarea capturii la bordul navelor, inclusiv a uneltelor de pescuit.

9.2 Operațiunile de încărcare și descărcare, acordând o atenție deosebită momentelor de înclinare determinate de instalația de încărcare și de captură.

10 Instalațiile de propulsie ale navei de pescuit

10.1 Principiile de funcționare a instalațiilor de propulsie ale navelor de pescuit.

10.2 Mașini și motoare auxiliare ale navei.

10.3 Cunoștințe generale de termeni de inginerie marină

11 Prevenirea incendiilor și instalațiile de luptă contra incendiului

11.1 Organizarea exercițiilor de incendiu.

11.2 Categoria și chimia focului.

11.3 Sisteme de stingere a incendiilor.

11.4 Participarea la un curs de stingere a incendiilor aprobat.

11.5 Cunoașterea reglementărilor privind echipamentele de stingere a incendiilor.

12 Proceduri în situații de urgență

12.1 Măsuri de precauție în caz de eșuare a navei.

12.2 Acțiuni ce trebuie întreprinse înaintea, și ulterior unei eșuări.

12.3 Acțiuni ce trebuie întreprinse în cazul în care cârma se împotmolește pe fundul mării sau alte obstrucționări.

12.4 Repunerea în poziție de plutire a unei nave eșuate, cu și fără ajutor.

12.5 Acțiuni care trebuie întreprinse în urma unei coliziuni.

12.6 Astuparea temporară a găurilor de apă.

12.7 Măsuri pentru protecția și siguranța echipajului în situații de urgență.

12.8 Limitarea daunelor și salvarea navei în urma unui incendiu sau explozie.

12.9 Abandonarea navei.

12.10 Guvernarea de urgență, pregătirea și folosirea sistemelor de guvernare în caz de urgență și pregătirea cârmei de avarie, după caz.

12.11 Salvarea persoanelor de pe o navă în pericol sau de pe o epavă.

12.12 Procedurile om la apă.

12.13 Remorcare și tractare.

13 Asistență medicală

13.1 Cunoașterea procedurilor de prim-ajutor. Aplicarea în practică a ghidurilor medicale și a consilierii primite prin radio.

13.2 Aplicarea practică a ghidurilor medicale și a consilierii prin radio, inclusiv capacitatea de a acționa efectiv pe baza acestor cunoștințe în caz de accidente sau îmbolnăviri care pot să apară la bordul navei.

14 Dreptul maritim

14.1 Ținând cont de apele limitate așa cum sunt acestea definite de statele părți, să dovedească cunoașterea reglementărilor maritime internaționale, așa cum sunt ele cuprinse în acordurile și convențiile internaționale care stabilesc obligațiile și responsabilitățile specifice ale comandantului navei de pescuit, în special cele ce privesc siguranța și protecția mediului marin.

14.2 Gradul de cunoaștere a legislației maritime naționale este la latitudinea statului parte, dar trebuie să includă dispoziții naționale de punere în aplicare a acordurilor și convențiilor internaționale.

15 Salvarea vieții omenești

Cunoașterea mijloacelor de salvare existente la bordul navelor de pescuit. Organizarea rolului de abandon al navei și utilizarea echipamentului.

16 Căutarea și salvarea

Cunoașterea procedurilor de căutare și salvare.

17 Codul OAA/OIM/OMI pentru siguranța pescarilor și navelor de pescuit, Partea A

Cunoașterea unor anumite secțiuni ale Codului OAA/OIM/OMI pentru siguranța pescarilor și navelor de pescuit, la solicitarea Statele părți.

18 Metode de demonstrare a competenței

Statul parte va stabili metode adecvate pentru demonstrarea competenței în conformitate cu cerințele relevante ale prezentei anexe.

Reglementarea 4

Cerințe minime obligatorii pentru certificarea ofițerilor responsabili cu cartul de navigație pe navele de pescuit cu o lungime de 24 de metri sau mai mare care operează în apele limitate

1 Fiecare ofițer responsabil cu cartul de navigație pe o navă de pescuit cu o lungime de 24 de metri sau mai mare care operează în apele limitate fie trebuie să dețină un certificat emis în conformitate cu Reglementarea 2 sau să dețină un certificat corespunzător emis cel puțin în conformitate cu prevederile prezentei reglementări.

2 Fiecare candidat la certificare trebuie:

- .1 să aibă cel puțin 18 ani;
- .2 să satisfacă cerințele statului parte privind standardele medicale, în special în ceea ce privește acuitatea vizuală și auditivă;
- .3 să aibă un stagiu de ambarcare aprobat de cel puțin 2 ani în sectorul de punte pe navele de pescuit cu o lungime de cel puțin 12 metri. Cu toate acestea, Administrația poate permite înlocuirea unui stagiu de îmbarcare cu o perioadă de pregătire specială care să nu depășească un an, cu condiția ca programul de pregătire specială să fie cel puțin echivalent cu stagiul de ambarcare solicitat, pe care îl substituie, sau cu un stagiu de ambarcare aprobat, care este dovedit de către un registru reglementat de Convenția STCW 1978.
- .4 să fi trecut un examen sau examinări adecvate pentru evaluarea competenței spre satisfacția statului parte. Un astfel de examen sau examinări vor cuprinde materiile prevăzute în anexa la prezenta reglementare. Un candidat pentru examinare, care deține un certificat de competență valabil emis în conformitate cu prevederile Convenției STCW 1978 nu este necesar să fie reexaminat la materiile enumerate în anexă, care au fost absolvite la un nivel superior sau echivalent pentru emiterea certificatului conform Convenției; și
- .5 să respecte cerințele aplicabile din Reglementarea 6, după caz, pentru îndeplinirea atribuțiilor radio ce îi revin, în conformitate cu Regulamentele de radiocomunicații.

Anexă la Reglementarea 4

Cunoștințe minime necesare pentru certificarea ofițerilor responsabili cu cartul de navigație pe navele de pescuit cu o lungime de 24 de metri sau mai mare care operează în ape limitate

1 Programa de mai jos este concepută pentru examinarea candidaților în vederea certificării în funcția de ofițer responsabil cu cartul de navigație pe nave de pescuit cu o lungime de 24 de metri sau mai mare care operează în apele limitate.

2 Navigație terestră și costieră

2.1 Capacitatea de a determina poziția navei utilizând:

.1 repere costiere;

.2 mijloacelor de semnalizare pentru navigație, inclusiv faruri, balize și geamanduri; și

.3 punctului estimat, luând în considerare vântul, marea, curenții, viteza de rotație a elicei pe minut și din înregistrări.

2.2 Cunoaștere aprofundată și abilitatea de a folosi hărți de navigație și publicații nautice, precum instrucțiuni de navigație, table de maree, avize pentru navigatori și avertismente radio de navigație.

3 Navigația radar

3.1 Statul parte va decide dacă să includă sau nu programa radar de mai jos în cerințele generale pentru certificarea ofițerilor responsabili cu cartul de navigație. În cazul în care statul parte nu a decis să includă programa în cerințele generale, se va asigura că programa este luată în considerare în scopul certificării ofițerilor responsabili cu cartul de navigație pe navele echipate cu radare și care navigă în apele limitate.

3.2 Să demonstreze folosind un simulator radar, sau în lipsa acestuia a planșelor de manevră, cunoașterea bazelor navigației radar și abilitatea de a opera și utiliza radarul, și de a interpreta și analiza informațiile obținute prin radar, incluzând următoarele:

.1 factorii care influențează performanța și precizia;

.2 realizarea și menținerea afișajului;

.3 detectarea reprezentărilor incorecte a informațiilor, a ecourilor false, a valurilor

.4 raza de acțiune și relevmente;

.5 identificarea țintelor critice;

.6 cursul și viteza altor nave;

.7 timpul și distanța maximă de apropiere pentru navele angajate pe drumuri reciproce de întâlnire, intersecție sau depășire;

.8 detectarea schimbărilor de drum și viteză ale altor nave;

.9 efectul pe care aceste schimbări le au asupra cursului sau vitezei navei proprii, sau a ambelor; și

.10 aplicarea Regulamentului internațional din 1972 pentru prevenirea abordajelor pe mare.

4 Serviciul de cart

4.1 Să demonstreze cunoașterea aprofundată a conținutului, aplicării și prevederilor Regulamentului internațional din 1972 pentru prevenirea abordajelor pe mare, în special anexele nr. 2 și 4 referitoare la siguranța navigației.

4.2 Să demonstreze cunoașterea principiilor de bază care trebuie respectate în executarea serviciului de cart așa cum este prevăzut în Capitolul IV.

5 Sisteme electronice de navigație și determinre a poziție navei

5.1 Capacitatea de a determina poziția navei prin utilizarea mijloacelor electronice de navigație, după caz, conform cerințelor statului parte.

6 Meteorologie

6.1 Abilitatea de a utiliza și interpreta informațiile obținute cu ajutorul instrumentelor meteorologice de la bordul navei.

6.2 Cunoașterea caracteristicilor diverselor sisteme meteo care influențează apele limitate la care se face referire.

7 Compasuri

7.1 Capacitatea de a determina erorile compasurilor și de a aplica corecțiile corespunzătoare.

8 Stingerea incendiilor

8.1 Cunoaștințe de prevenire a incendiilor și utilizarea echipamentelor de stingere a incendiilor.

8.2 Absolvirea unui curs aprobat de stingere a incendiilor.

9 Salvarea vieții omenești

9.1 Cunoașterea mijloacelor de salvare prevăzute la bordul navelor de pescuit. Capacitatea de a organiza exerciții de abandon al navei și cunoașterea utilizării mijloacelor de salvare.

9.2 Absolvirea unui curs aprobat de supraviețuire pe mare.

10 Proceduri de urgență și practici de lucru sigure pentru personalul navelor de pescuit

10.1 Cunoașterea elementelor enumerate în secțiunile corespunzătoare din Codul OAA/OIM/OMI de siguranță pentru pescari și pentru navele de pescuit, partea A, și din Capitolul III din anexa la Protocolul Torremolinos, 1993.

11 Manevrarea și conducerea navelor de pescuit

11.1 Cunoștințe de bază privind manevrarea și manipularea a unei nave de pescuit, inclusiv următoarele:

.1 acostarea, plecarea de la dană, ancorarea și trecerea de-a lungul altor nave pe mare;

.2 manevrarea navei în timpul operațiunilor de pescuit cu o atenție deosebită asupra factorilor care ar putea să influențeze în mod negativ siguranța navei în timpul acestor operațiuni;

.3 efectele vântului și ale mareei/curentului asupra dirijării navei;

.4 manevre în ape de mică adâncime;

.5 manevrarea navelor de pescuit în condiții de vreme rea;

.6 salvarea persoanelor și asistarea unei nave sau a unei aeronave aflate în primejdie;

.7 remorcarea și tractarea;

.8 proceduri în caz de om la apă; și

.9 acolo unde este cazul, măsuri practice care să fie luate atunci când se navigă în condiții de îngheț și condițiile de acumulare de gheață la bordul navei.

12 Stabilitatea navei

12.1 Să demonstreze capacitatea de a utiliza datele de stabilitate, tabelele de stabilitate și asietă și condiții de operare pre-calulate.

13 Manipularea capturii

13.1 Cunoaștințe despre manipularea și stivuirea capturii în condiții de siguranță și efectul acestor factori asupra siguranței navei.

14 Construcția navei de pescuit

14.1 Cunoaștințe generale despre principalele componente structurale ale unei nave.

15 Ajutorul medical

15.1. Cunoașterea procedurilor de prim-ajutor. Punerea în practică a ghidurilor medicale și a consilierii prin radio.

16 Căutarea și salvarea

16.1 Cunoașterea procedurilor de căutare și salvare.

17 Prevenirea poluării mediului marin

17.1 Cunoașterea măsurilor de precauție ce trebuie respectate pentru a preveni poluarea mediului marin.

18 Metode de demonstrare a competenței

18.1 Statul parte va stabili metodele adecvate pentru demonstrarea competenței în conformitate cu cerințele prezentei anexe.

Reglementarea 5

Cerințe minime obligatorii pentru certificarea șefilor mecanici și a ofițerilor mecanici secunzi pe navele de pescuit maritime cu un motor principal cu o putere de propulsie de 750 kW sau mai mare

1 Fiecare persoană care îndeplinește funcția de șef mecanic sau ofițer mecanic secund pe o navă maritimă de pescuit cu un motor principal cu o putere de propulsie de 750 kW sau mai mare trebuie să dețină un certificat corespunzător.

2 Fiecare candidat la certificare trebuie:

.1 să aibă minimum 18 ani;

.2 să satisfacă cerințele statelor părți cu privire la aptitudinea medicală, în special cu privire la acuitatea vizuală și auditivă;

.3 pentru certificarea ca ofițer mecanic secund trebuie să aibă un stagiu de ambarcare aprobat la bordul navelor maritime, în compartimentul mașini, de cel puțin 12 luni. Cu toate acestea, această perioadă poate fi redusă la minimum 6 luni în cazul în care statul parte solicită o pregătire specială,

care este considerată a fi echivalentă ca valoare cu perioada de stagiu de imbarcare substituită;

.4 pentru certificarea ca șef mecanic, stagiul de imbarcare aprobat trebuie să fie de cel puțin 24 de luni, din care nu mai puțin de 12 luni trebuie să fie efectuat pe funcție ca ofițer mecanic secund;

.5 să fi participat la un curs practic aprobat de stingere a incendiilor; și

.6 să fi promovat un examen sau examinări adecvate pentru evaluarea competenței în conformitate cu cerințele statului parte. O astfel de examinare trebuie să includă materiile prevăzute în anexa prezentei reglementări, cu excepția faptului că statul parte poate modifica cerințele de examinare și durata stagiului de imbarcare pentru ofițerii navelor de pescuit angajate în voiaje în apele limitate, ținând cont de puterea motoarelor de propulsie și de efectul produs asupra siguranței tuturor navelor de pescuit care pot naviga în aceleași ape.

3 Instruirea pentru atingerea cunoștințele teoretice necesare și experiența practică trebuie să fie în conformitate cu reglementările și recomandările internaționale.

4 Nivelul de cunoștințe necesar prevăzut în cadrul diferitelor paragrafe ale anexei poate varia în funcție de certificatul ce urmează a fi emis, și anume pentru ofițer mecanic secund sau pentru șef mecanic.

Anexă la Reglementarea 5

Cunoștințe minime necesare pentru certificarea șefilor mecanci și ofițerilor mecanici secunzi pe nave maritime de pescuit cu un motor principal cu o putere de propulsie de 750 kW sau mai mare

1 Programa de mai jos este concepută pentru examinarea candidaților în vederea certificării pe funcția de șef mecanic și ofițer mecanic secund pe nave maritime de pescuit cu un motor principal cu o putere de propulsie de 750 kW sau mai mare. Având în vedere faptul că un ofițer mecanic secund, în orice moment, poate fi în poziția de a prelua și de a-și asuma responsabilitățile șefului mecanic, subiectele de examinare trebuie să fie stabilite astfel încât să testeze dacă candidatul a asimilat în mod corespunzător toate informațiile disponibile referitoare la funcționarea în siguranță a mașinilor navei de pescuit.

2 În ceea ce privește paragrafele 3.4 și 4.1 de mai jos, statul parte poate reduce cerințele referitoare la cunoștințele despre tipurile mașinilor de propulsie, altele decât instalațiile mașinilor pentru certificatul care va fi emis este considerat validat. Un certificat emis pe o astfel de bază, nu poate fi valabil pentru categoriile de instalații mașini care au fost omise, până când ofițerul mecanic nu dovedește că este competent și în aceste echipamente, în conformitate cu prevederile statului parte. Orice limitare de acest fel trebuie să fie menționată în certificat.

3 Fiecare candidat trebuie să aibă suficiente cunoștințe teoretice elementare pentru a înțelege principiile de bază care implică următoarele subiecte:

- .1 procesele de combustie;
- .2 transmisia de căldură;
- .3 mecanică și hidromecanică,
- .4 după caz:
 - .4.1 motoarele diesel navale;
 - .4.2 instalația maritimă de propulsie cu abur;
 - .4.3 turbinele maritime cu gaz;
- .5 sistemele de transmisie ale cârmei;
- .6 proprietățile carburanților și a lubrifianților;
- .7 proprietăților materialelor;
- .8 agenții de stingere a incendiului;
- .9 echipamente electrice maritime;
- .10 sisteme de automatizare, dispozitive și control;
- .11 construcția navei de pescuit, inclusiv stabilitatea și controlul avariilor;
- .12 sistemele auxiliare; și
- .13 sistemele de refrigerare .

4 Fiecare candidat trebuie să aibă cunoștințe practice adecvate în cel puțin următoarele subiecte:

- .1 operarea și întreținerea, după caz, a:
 - .1.1 motoarelor diesel maritime;
 - .1.2 instalației maritime de propulsie cu abur;
 - .1.3 turbinelor maritime cu gaz;
- .2 operarea și întreținerea sistemelor motoarelor auxiliare, inclusiv a sistemelor de transmisie a direcției;
- .3 operarea, testarea și întreținerea sistemelor electrice și de control;

- .4 întreținerea echipamentelor de manipulare a capturilor și a echipamentelor de pe punte;
- .5 detectarea funcționării defectuoase a motoarelor, localizarea defecțiunilor și acțiuni de prevenire a deteriorării;
- .6 organizarea procedurilor de întreținere și reparații în condiții de siguranță;
- .7 metode și ajutoare pentru prevenirea, detectarea și stingerea incendiilor;
- .8 reglementări care trebuie respectate în ceea ce privește poluarea operațională sau accidentală a mediului marin precum și metode și asistență pentru a preveni astfel de poluări;
- .9 primul ajutor pentru leziuni care ar putea să apară în compartimentele mașinilor și utilizarea echipamentelor de prim ajutor;
- .10 utilizarea și funcționarea echipamentelor de salvare;
- .11 metodele de control al daunelor cu referiri specifice la măsurile care trebuie luate în cazul inundațiilor cu apă de mare a sălii mașinilor; și
- .12 practici de siguranța muncii.

5. Fiecare candidat trebuie să aibă cunoștințe de drept internațional, în conformitate cu acordurile și convențiile internaționale întrucât acestea influențează obligațiile și responsabilitățile specifice ale compartimentului mașini, în special cele referitoare la siguranța și protecția mediului marin. Gradul de cunoaștere a legislației maritime naționale este la latitudinea statului parte, dar trebuie să includă modalitățile de punere în aplicare a acordurilor și convențiilor internaționale.

6. Fiecare candidat trebuie să aibă cunoștințe de instruire, organizare și formare a personalului la bordul navelor de pescuit.

Reglementarea 6
Cerințe minime obligatorii pentru certificarea personalului
responsabil cu sau care îndeplinește atribuții de radiocomunicații
la bordul navelor de pescuit

Notă explicativă

Dispoziții obligatorii referitoare la efectuarea cartului radio sunt prezentate în Regulamentele de Radiocomunicații și Protocolul Torremolinos, 1993. Dispozițiile pentru întreținerea echipamentului radio sunt stabilite în Protocolul Torremolinos, 1993 și în liniile directoare adoptate de către Organizație. *

Domeniul de aplicare

1 Cu excepția celor prevăzute la paragraful 2, prevederile prezentei reglementări se aplică personalului responsabil cu sau care îndeplinește atribuții de radiocomunicații pe o navă care este dotată cu echipamente radio, utilizând frecvențele și tehnicile Sistemului global de primejdie și securitate maritimă (GMDSS), în conformitate cu cerințele impuse prin acord internațional sau de legislația națională.

2 Personalul de la bordul navelor pentru care dotarea cu echipamente radio nu este obligatorie în temeiul acordurilor internaționale sau a legislației naționale, nu este obligat să respecte dispozițiile prezentei reglementări, dar este totuși obligat să respecte Regulamentele de radiocomunicații. Administrația trebuie să se asigure că, pentru această categorie de personal, sunt emise sau recunoscute certificate corespunzătoare care îndeplinesc cerințele Regulamentului de Radiocomunicații.

Cerințe minime pentru certificarea personalului radio GMDSS

1 Fiecare persoană responsabilă cu sau care îndeplinește atribuții de radiocomunicații pe o navă trebuie să dețină un certificat sau certificate corespunzătoare emise sau recunoscute de către Administrație în conformitate cu prevederile Regulamentului de radiocomunicații.

2 Nivelul minim de cunoștințe, gradul de înțelegere și experiență necesare pentru certificare în conformitate cu prezenta reglementare trebuie să fie suficiente pentru ca personalul radio să își îndeplinească atribuțiile în mod eficient și în condiții de siguranță.

3 Fiecare candidat pentru certificare trebuie:

- .1 să aibă minimum 18 ani;

* Se face referire la Recomandarea privind orientările de întreținere de radio pentru sistemul de primejdie și siguranță maritimă la nivel mondial referitoare la zonele maritime A3 și A4, adoptată de Organizație prin Rezoluția A.702 (17).

.2 să îndeplinească standardele medicale stabilite de statul parte, în special cele cu privire la acuitatea vizuală și auditivă; și

.3 să respecte cerințele din anexa prezentei reglementări.

4 Fiecare candidat la certificare este obligat să treacă un examen sau examene, în conformitate cu cerințele statului parte.

5 Pentru atestarea tuturor tipurilor de certificate emise în conformitate cu prevederile Regulamentelor de radiocomunicații, și în vederea îndeplinirii cerințelor Convenției, sunt stipulate în anexa prezentei reglementări cunoștințele necesare, gradul de înțelegere și deprinderile practice necesare. Pentru determinarea nivelului adecvat de cunoștințe și formare profesională, statul parte trebuie să ia de asemenea, în considerare recomandările relevante ale Organizației.*

Anexă la Reglementarea 6

Cerințe minime suplimentare de cunoștințe și pregătire profesională pentru personalul radio GMDSS

1 În plus față de îndeplinirea cerințelor necesare pentru emiterea unui certificat în conformitate cu Regulamentele de radiocomunicații, fiecare candidat la certificare trebuie să aibă cunoștințe despre:

.1 prevederile privind servicii radio în situații de urgență;

.2 radiocomunicații în serviciul căutare și salvare, inclusiv procedurile din Manualul de căutare și salvare pentru navele comerciale (MERSAR)

.3 mijloacele de prevenire a transmiterii de alerte false de primejdie și procedurile de atenuare a efectelor alertelor false de primejdie;

.4 sistemele de raportare ale navelor;

.5 serviciile medicale radio;

.6 utilizarea Codului internațional de semnalizare și Standardul frazeologic pentru comunicare maritimă; și

.7 măsuri preventive privind siguranța navei și a personalului în legătură cu riscurile ce privesc echipamentele radio, inclusiv riscurile radiațiilor electrice și non-ionizante.

* Se face referire la recomandările privind formarea personalului de radio (GMDSS), adoptate de către Organizație prin Rezoluția A.703 (17).

Reglementarea 7

Cerințe minime obligatorii pentru menținerea competenței și actualizarea cunoștințelor pentru comandanții, ofițerii și ofițerii mecanici ai navelor de pescuit

1 Fiecare comandat sau ofițer al unei nave de pescuit care deține un certificat și care efectuează serviciul la bordul navelor maritime sau intenționează să revină pe mare după o perioadă de ședere la țărm, pentru a fi în continuare calificat să efectueze serviciul pe mare, trebuie ca la intervale regulate de cel puțin 5 ani să îndeplinească cerințe Administrației privind:

- .1 aptitudinea medicală, în special din punct de vedere al acuității vizuale și auditive; și
- .2 un stagiu de ambarcare de cel puțin 12 luni în ultimii 5 ani în funcția de comandant sau ofițer pe o navă de pescuit, sau
- .3 capacitatea de a îndeplini atribuții operaționale pe navele de pescuit, atribuții corespunzătoare gradului de certificare deținut, considerate a fi cel puțin echivalente cu stagiul de îmbarcare prevăzut la punctul 1.2 sau prin:
 - .3.1 susținerea unui test aprobat; sau
 - .3.2 finalizarea cu succes a unui curs autorizat sau a unui curs adecvat pentru comandanții și ofițerii de nave de pescuit care efectuează serviciul la bordul navelor de pescuit, în special pentru noii sosiți care efectuează stagiul de îmbarcare pe aceste nave; sau
 - .3.3 terminarea unui stagiu de îmbarcare aprobat pe funcția de ofițer pentru o perioadă de cel puțin trei luni, pe o navă de pescuit pe o funcție supranumerară, chiar înainte de a prelua funcția pentru care este valabil certificatul.

2 Cursurile de perfecționare și de actualizare a cunoștințelor impuse de prezenta reglementare trebuie să fie aprobate de către Administrație și includ textul modificărilor recente aduse regulamentelor internaționale referitoare la siguranța vieții omenești pe mare și protecția mediului marin.

3 Administrația trebuie să se asigure că textele modificărilor recente aduse regulamentelor internaționale referitoare la siguranța vieții omenești pe mare și la protecția mediului marin sunt disponibile pentru navele care se află sub jurisdicția sa.

Reglementarea 8
Cerințe minime obligatorii pentru
menținerea competenței și actualizarea cunoștințelor
personalului radio GMDSS

1 Fiecare membru al personalului radio GMDSS care deține un certificat sau certificate emise sau recunoscute de statul parte, pentru a fi calificat în vederea efectuării stagiului de îmbarcare, trebuie să îndeplinească în conformitate cu dispozițiile statului parte următoarele cerințe:

- .1 aptitudinea medicală, în special cu privire la acuitatea vizuală și auditivă, la intervale regulate, care nu depășesc 5 ani; și
- .2 competență profesională:
 - .2.1 să aibă un stagiul de îmbarcare aprobat care implică atribuții de radiocomunicații de cel puțin 12 luni în totalitate, în ultimii 5 ani; sau
 - .2.2 prin prisma faptului că a îndeplinit atribuții referitoare la sarcinile corespunzătoare gradului de certificat deținut considerate a fi cel puțin echivalente cu stagiul de îmbarcare prevăzut la punctul 1.2.1 sau:
 - .2.3 prin promovarea unui test aprobat sau finalizarea cu succes a unui curs de formare profesională aprobat sau cursuri pe mare sau pe uscat, care trebuie să includă acele elemente care au relevanță directă pentru siguranța vieții pe mare, și care sunt aplicabile pentru certificatul pe care acea persoana îl deține, în conformitate cu cerințele Protocolului Torremolinos, 1993.

2 Când noi moduri, echipamente sau practici urmează să devină obligatorii la bordul navelor autorizate să arboreze pavilionul unui stat parte, statul parte în cauză poate solicita personalului radio GMDSS să susțină un test aprobat sau să absolve cu succes un curs sau cursuri de formare corespunzătoare, pe mare sau pe uscat, cu referire în special la îndatoririle legate de siguranță.

3 Administrația trebuie să se asigure că modificărilor recente aduse textelor regulamentelor internaționale privind comunicațiile radio și care sunt relevante pentru siguranța vieții pe mare sunt disponibile pentru navele care au dreptul să arboreze pavilionul său.

CAPITOLUL III

PROGRAMUL DE PREGĂTIRE DE BAZĂ PENTRU SIGURANȚA MARITIMĂ A ÎNTREGULUI PERSONAL AL NAVEI DE PESCUIT

Reglementarea 1

Programul de pregătire de bază pentru siguranța maritimă a întregului personal al navei de pescuit

1 Personalul navei de pescuit trebuie, înainte de a i se atribui orice sarcină la bordul navei, să beneficieze de o pregătire de bază aprobată de către Administrație în următoarele domenii:

- .1 tehnici individuale de supraviețuire, inclusiv îmbrăcarea vestelor de salvare și, după caz, a costumelor de scafandru;
- .2 prevenirea și stingerea incendiilor;
- .3 proceduri în caz de urgență;
- .4 primul ajutor elementar;
- .5 prevenirea poluării marine; și
- .6 prevenirea accidentelor la bordul navei.

2 În vederea punerii în aplicare a dispozițiilor paragrafului 1, Administrația va stabili dacă, și în ce măsură, aceste dispoziții se vor aplica personalului navelor de pescuit de mici dimensiuni sau personalului angajat deja pe navele de pescuit.

CAPITOLUL IV

SERVICIUL DE CART

Reglementarea 1

Principii de bază care trebuie respectate în efectuarea serviciului de cart de navigație la bordul navelor de pescuit

1 Administrațiile trebuie să atragă atenția armatorilor și operatorilor navelor de pescuit, comandanților de nave de pescuit și personalului care efectuează serviciul de cart asupra următoarelor principii, care trebuie să fie respectate pentru a se asigura că supravegherea navigației în condiții de siguranță este menținută în permanență.

2 Comandantul fiecărei nave de pescuit trebuie să se asigure că procedurile de efectuare a serviciului de cart sunt adecvate pentru menținerea în siguranță a veghei de navigație. Sub conducerea generală a comandantului navei de pescuit, ofițerii care efectuează serviciul de cart vor fi responsabili să asigure navigarea în condiții de siguranță pe durata perioadelor lor de activitate, atunci când vor fi în mod special preocupați să evite coliziunea și eșuarea navei.

3 Fără a se limita la cele ce urmează, principiile de bază trebuie să fie luate în considerare la bordul tuturor navelor de pescuit. Cu toate acestea, un stat parte poate excepta navele de pescuit de dimensiuni foarte mici, care operează în ape limitate de la respectarea în totalitate a principiilor de bază.

4 Traseul spre sau dinspre zonele de pescuit

4.1 Procedurile de efectuare a serviciului de cart de navigație

4.1.1 Componenta cartului trebuie în orice moment să fie adecvată și corespunzătoare împrejurărilor și condițiile curente, și trebuie să se țină cont de necesitatea de a se menține o veghe corespunzătoare.

4.1.2 Atunci când se decide alcătuirea cartului de navigație, următorii factori trebuie să fie luați, *inter alia*, în considerare:

.1 în nici un moment, cabina timonierului nu trebuie să fie lăsată nesupravegheată;

.2 condițiile meteorologice, de vizibilitate și vizibilitatea pe timpul zilei sau a nopții;

.3 vecinătatea pericolelor de navigație care poate necesita ca ofițerul de cart responsabil să îndeplinească sarcini de navigație suplimentare;

.4 utilizarea și starea operațională a mijloacelor de navigație, precum radarul sau dispozitivele electronice care indică poziția și orice alt echipament care influențează navigarea în condiții de siguranță a navei;

.5 dacă nava este prevăzută cu sistem de guvernare automată; și

.6 orice alte solicitări neobișnuite care pot interveni în timpul cartului de navigație ca urmare a condițiilor operaționale speciale.

4.2 *Capacitatea de a fi apt pentru efectuarea serviciului la bord*

Modul de organizare al serviciului de cart trebuie să fie eficient astfel încât personalul care efectuează serviciul de cart să nu fie afectat de oboseală. Responsabilitățile trebuie să fie organizate într-o asemenea manieră încât personalul serviciului de cart de la începerea voiajului și al carturilor de schimb care se succed să fie suficient odihnit și apt de muncă.

4.3 *Navigația*

4.3.1. Voiajul intenționat trebuie, în măsura în care este posibil, să fie planificat din timp, luând în considerare toate informațiile pertinente, și ruta stabilită trebuie verificată înainte de începerea călătoriei.

4.3.2 În timpul cartului de navigație, cursul, poziția și viteza trebuie să fie verificate la intervale suficient de dese, folosindu-se orice fel de echipamente de navigație necesare, pentru a se asigura că nava urmează cursul planificat.

4.3.3 Ofițerul cu responsabilitatea cartului trebuie să cunoască foarte bine locația și modul de funcționare a tuturor echipamentelor de siguranță și de navigație de la bordul navei, și trebuie să fie conștient și să țină cont de limitările operaționale ale unor astfel de echipamente.

4.3.4 Ofițerului cu responsabilitatea cartului de navigație nu trebuie să i se atribuie sau, nu trebuie să exercite orice alte activități care ar putea interfera cu navigarea în siguranță a navei.

4.4 *Echipamentul de navigație*

4.4.1 Ofițerii cu responsabilitatea cartului trebuie să utilizeze într-un mod cât mai eficient toate echipamentele de navigație pe care le au la dispoziție.

4.4.2 Când utilizează radarul, ofițerul cu responsabilitatea cartului trebuie să aibă în vedere să se conformeze în orice moment cu dispozițiile privind utilizarea radarului cuprinse în reglementările aplicabile pentru prevenirea coliziunilor pe mare.

4.4.3 În caz de nevoie, ofițerul de cart nu trebuie să ezite să folosească timona, motoarele, aparatele de semnalizare luminoase și sonore.

4.5 *Sarcinile și responsabilitățile de navigație*

4.5.1 Ofițerul de cart responsabil trebuie:

.1 să vegheze în timonerie;

.2 să nu părăsească în nici un caz timoneria până când nu e înlocuit în mod corespunzător;

.3 să continue să fie responsabil pentru navigarea în siguranță a navei, în pofida prezenței comandantului navei de pescuit în timonerie, până când nu va fi informat în mod expres că acesta și-a asumat acea responsabilitate și acest lucru este înțeleș reciproc;

.4 să informeze comandantul navei de pescuit atunci când are orice îndoială cu privire la măsurile care trebuie luate în interesul siguranței; și

.5 să nu predea cartul unui ofițerului de schimb în cazul în care există motive să se creadă că acesta din urmă nu este capabil să îndeplinească sarcinile de cart eficient, caz în care va fi notificat comandantul navei de pescuit.

4.5.2 La preluarea cartului, ofițerul de schimb trebuie să confirme și să fie satisfăcut de poziția estimată sau adeverată a navei și să confirme traseul preconizat, cursul și viteza, și va nota orice pericole pentru navigație estimate a fi întâlnite în timpul cartului.

4.5.3 Ori de câte ori este posibil se va ține o înregistrare corespunzătoare a mișcărilor și activităților derulate cu privire la navigația navei, în timpul cartului.

4.6 *Serviciul de veghe*

4.6.1 Se va menține o veghe corespunzătoare în conformitate cu Regula 5 din Regulamentul internațional pentru prevenirea abordajelor pe mare, 1972. Aceasta va avea scopul:

.1 de a menține o stare continuă de vigilență prin văz și auz, precum și prin toate celelalte mijloace disponibile, cu privire la orice modificări semnificative apărute în mediul de operare;

.2 de a evalua pe deplin situația și riscul de coliziune, eșuare și alte pericole de navigație;și

.3 de a detecta navele sau aeronavele aflate în primejdie, persoanele naufragiate, epave și resturi.

4.6.2 Pentru a determina dacă componența cartului de navigație este adecvată pentru a asigura menținerea unei veghe corespunzătoare și continue, comandantul navei de pescuit trebuie să ia în considerare toți factorii relevanți, inclusiv cei descriși la paragraful 4.1 din prezentul regulament, precum și următorii factori:

.1 vizibilitatea, starea vremii și a mării;

.2 densitatea traficului, precum și alte activități care au loc în zona în care nava navigă;

- .3 atenția necesară atunci când navigă în sau în apropierea schemelor de separare a traficului și a altor măsuri de orientare;
- .4 volumul de muncă suplimentară cauzat de natura funcțiilor navei, cerințele de exploatare imediate și manevre anticipate;
- .5 controlul cârmei și al elicei și caracteristicile de manevră ale navei;
- .6 capacitatea de a fi apt pentru serviciu a oricăror membri ai echipajului de serviciu care pot fi desemnați ca membri ai cartului;
- .7 cunoașterea și încrederea în competența profesională a ofițerilor și a echipajului navei;
- .8 experiența ofițerului de cart și familiarizarea acestuia cu echipamentele navei, procedurile și capacitatea de manevră;
- .9 activități care au loc la bordul navei în orice moment și disponibilitatea de asistență ce poate fi imediat solicitată la timonerie, dacă este necesar;
- .10 starea operațională a instrumentelor din timonerie și a comenzilor, inclusiv a sistemelor de alarmă;
- .11 dimensiunea navei și câmpul de vizibilitate disponibile de la postul de comandă;
- .12 configurația timoneriei, în măsura în care astfel de configurație ar putea împiedica un membru al cartului să detecteze prin vedere sau auz orice evoluții externe; și
- .13 orice standarde, proceduri și instrucțiuni referitoare la organizarea serviciului de cart și la aptitudinea pentru serviciu, care au fost adoptate de către Organizație.

4.7 *Protecția mediului marin*

Comandantul navei de pescuit și ofițerul responsabil cu cartul trebuie să fie conștienți de efectele grave în caz de poluare operațională sau accidentală a mediului marin, și vor lua toate măsurile de precauție posibile pentru a preveni astfel de poluări, în special în cadrul reglementărilor internaționale și portuare relevante.

4.8 *Starea vremii*

Ofițerul de cart responsabil trebuie să ia măsuri corespunzătoare și să notifice comandantul navei de pescuit atunci când modificări nefavorabile ale vremii ar putea afecta siguranța navei, inclusiv condițiile care duc la acumularea de gheață.

5 Navigația cu pilot la bord

Prezența unui pilot la bord nu scuteste comandantul navei de pescuit sau ofițerul de cart responsabil de la îndatoririle și obligațiile lor pentru siguranța navei. Comandantul navei de pescuit și pilotul fac schimb de informații cu privire la procedurile de navigație, condițiile locale și caracteristicile navei. Comandantul navei de pescuit și ofițerul de cart responsabil cooperează cu pilotul și trebuie să efectueze o verificare exactă a poziției navei și mișcării acesteia.

6 Navele angajate în pescuit sau în căutare de pește

6.1 În plus față de principiile enumerate la paragraful 4, următorii factori vor fi luați în considerare și tratați corespunzător de către ofițerul de cart responsabil:

.1 alte nave implicate în pescuit și echipamentele lor, caracteristicile de manevră ale navei proprii, în special distanța de oprire și diametrul de cotitură ținând cont de viteza de navigație și cu echipamentele de pescuit peste bord;

.2 siguranța echipajului de pe punte;

.3 efecte adverse asupra siguranței navei și a echipajului său prin reducerea stabilității și a bordului liber cauzată de forțe excepționale rezultate din operațiuni de pescuit, de manipulare și de depozitare a capturilor, precum și de condiții meteorologice neobișnuite;

.4 apropierea față de structuri off-shore, în special cu privire la zonele de siguranță; și

.5 epave și alte obstacole subacvatice, care ar putea fi periculoase pentru echipamentele de pescuit.

6.2 La stivuirea capturii, trebuie acordată atenție cerințelor esențiale ale bordului liber, stabilității adecvate și etanșeității în orice moment în timpul călătoriei către portul de debarcare, luând în considerare consumul de combustibil și rezervele, riscul de condiții meteorologice nefavorabile și, mai ales în timpul iernii, riscul de acumulare de gheață pe sau deasupra punților expuse în zonele în care acumularea de gheață este probabil să apară.

7 Supravegherea la ancoră

Comandantul navei de pescuit trebuie să se asigure, în vederea siguranței navei și a echipajului, că o supraveghere adecvată este menținută în permanență din timonerie sau de pe punte pe navele de pescuit la ancoră.

8 Serviciul de cart prin radio

Comandantul navei de pescuit trebuie să se asigure că este menținută o veghe radio corespunzătoare pe frecvențe adecvate în timp ce nava este pe mare, luând în considerare cerințele Regulamentului de Radiocomunicații.

ANEXA 1

Forma utilizată pentru a atesta emiterea unui certificat va trebui să aibă aspectul arătat în cele ce urmează, cu condiția ca formularea "sau până la data expirării oricărei prelungiri a valabilității acestui certificat așa cum se menționează pe verso" care apare pe partea din față a formularului și prevederile privind înregistrarea prelungirii valabilității, care apar pe verso să fie omise dacă certificatul trebuie să fie înlocuit la expirare.

(Ștampilă Oficială)

(Țara)

**CERTIFICAT EMIS ÎN CONFORMITATE CU DISPOZIȚIILE CONVENȚIEI
 INTERNAȚIONALE PRIVIND STANDARDELE DE PREGĂTIRE A
 NAVIGATORILOR, BREVETARE/ATESTARE ȘI EFECTUARE A SERVICIULUI DE
 CART A PERSONALULUI MARITIM PE NAVELE DE PESCUIT, 1995.**

Guvernul atestă că titularul prezentului certificat are calificarea necesară stabilită în conformitate cu prevederile reglementării.....din Convenția mai sus menționată și este declarat competent pentru îndeplinirea atribuțiilor specificate mai jos, sub rezerva limitărilor indicate, până la data de..... sau până la data expirării oricărei prelungiri a valabilității acestui certificat după cum este menționat pe verso:

Titularul de drept al acestui certificat poate îndeplini următoarea funcție sau funcții:

Funcția	Limitări aplicabile (dacă este cazul)

Certificat nr

Data emiterii.....

(Ștampila Oficială)

.....
 Semnătura funcționarului legal autorizat

 Numele funcționarului legal autorizat

Data nașterii titularului certificatului

Semnătura titularului certificatului

Fotografia titularului certificatului



Valabilitatea acestui certificat se prelungește până la.....
(Ștampila oficială)

.....
Semnătura funcționarului legal autorizat

Data de revalidare.....

.....
Numele funcționarului legal autorizat

Valabilitatea acestui certificat se prelungește până la.....
(Ștampila oficială)

.....
Semnătura funcționarului legal autorizat

Data de revalidare.....

.....
Numele funcționarului legal autorizat

ANEXA 2

Formularul utilizat pentru a atesta emiterea unui certificat va trebui să aibă aspectul arătat în cele ce urmează, cu condiția ca formularea "sau până la data expirării oricărei prelungiri a valabilității acestui certificat așa cum se menționează pe verso" care apare pe partea din față a formularului și prevederile privind înregistrarea prelungirii valabilității, care apar pe verso să fie omise dacă atestatul trebuie să fie înlocuit la expirare.

(Ștampilă Oficială)


(Țara)

**ATESTAT CARE CONFIRMĂ EMITEREA UNUI CERTIFICAT CONFORM
PREVEDERILOR CONVENȚIEI INTERNAȚIONALE PRIVIND STANDARDELE
DE PREGĂTIRE A NAVIGATORILOR, BREVETARE/ATESTARE ȘI EFECTUARE
A SERVICIULUI DE CART A PERSONALULUI MARITIM PE NAVELE DE
PESCUIT, 1995.**

Guvernul atestă faptul că certificatul nr a fost emis către
care are calificarea necesară stabilită în conformitate cu prevederile reglementării din
Convenția menționată și este declarat competent pentru îndeplinirea atribuțiilor specificate mai
jos, sub rezerva limitărilor indicate, până la data de sau până la data expirării
prelungirii valabilității prezentului atestat, după cum este menționat pe verso:

Titularul de drept al prezentului atestat poate îndeplini următoarea funcție sau funcții
specificate în cerințele aplicabile ale Administrației pentru echipajul minim de siguranță:

Funcția	Limitări aplicabile (dacă este cazul)

Atestat nr (Ștampila Oficială)	Data emiterii..... Semnătura funcționarului legal autorizat Numele funcționarului legal autorizat
Data nașterii titularului atestatului	
Semnătura titularului certificatului	
Fotografia titularului certificatului	

Valabilitatea acestui atestat se prelungește până la Semnătura funcționarului legal autorizat
(Ștampila oficială)	
Data de revalidare Numele funcționarului legal autorizat

Valabilitatea acestui atestat se prelungește până la Semnătura funcționarului legal autorizat
(Ștampila oficială)	
Data de revalidare Numele funcționarului legal autorizat

ANEXA 3

Formularul utilizat pentru a atesta recunoașterea unui certificat va trebui să aibă aspectul arătat în cele ce urmează, cu condiția ca formularea "sau până la data expirării oricărei prelungiri a valabilității acestui certificat așa cum se menționează pe verso" care apare pe partea din față a formularului și prevederile privind înregistrarea prelungirii valabilității, care apar pe verso să fie omise dacă atestatul trebuie să fie înlocuit la expirare.

(Ștampila Oficială)

(Țara)

**ATESTAT DE RECUNOAȘTERE A UNUI CERTIFICAT CONFORM
PREVEDERILOR CONVENȚIEI INTERNAȚIONALE PRIVIND STANDARDELE
DE PREGĂTIRE A NAVIGATORILOR, BREVETARE/ATESTARE ȘI EFECTUARE
A SERVICIULUI DE CART A PERSONALULUI MARITIM PE NAVELE DE
PESCUIT, 1995.**

Guvernul atestă faptul că certificatul nr emis către..... de către sau în numele Guvernului este pe deplin recunoscut în conformitate cu dispozițiile Reglementării I/7 din Convenția de mai sus, iar deținătorul legal este autorizat să îndeplinească atribuțiile specificate mai jos, sub rezerva limitărilor indicate, până la data de sau până la data expirării prelungirii valabilității prezentului atestat, după cum este menționat pe verso:

Titularul de drept al prezentului atestat poate îndeplini următoarea funcție sau funcții specificate în cerințele aplicabile ale Administrației pentru echipajul minim de siguranță:

Atribuții	Limitări aplicabile (dacă este cazul)

Atestat nr.
(Ștampila oficială)

Data emiterii.....
.....
Semnătura funcționarului legal autorizat
.....
Numele funcționarului legal autorizat

Data nașterii titularului atestatului

Semnătura titularului atestatului

Fotografia titularului atestatului



Valabilitatea acestui atestat se prelungește până la

(Ștampila oficială)

.....
Semnătura funcționarului legal autorizat

Data de revalidare

.....
Numele funcționarului legal autorizat

Valabilitatea acestui atestat se prelungește până la

(Ștampila oficială)

.....
Semnătura funcționarului legal autorizat

Data de revalidare

.....
Numele funcționarului legal autorizat

INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR FISHING VESSEL PERSONNEL, 1995.

THE PARTIES TO THIS CONVENTION,

NOTING the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (hereinafter referred to as the "1978 STCW Convention"),

DESIRING to further promote safety of life and property at sea and the protection of the marine environment by establishing in common agreement international standards of training, certification and watchkeeping for personnel employed on board fishing vessels,

CONSIDERING that this end may be best achieved by the conclusion of an International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, hereinafter referred to as "the Convention",

HAVE AGREED as follows:

Article 1. General obligations

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

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

Article 2. Definitions

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

.1 *Party* means a State for which the Convention has entered into force.

.2 *Administration* means the Government of the Party whose flag the vessel is entitled to fly.

.3 *Certificate* means a valid document, by whatever name it may be known, issued or recognized in accordance with the provisions of the Convention, authorizing the holder to serve as stated in this document or as authorized by national regulations.

.4 *Certificated* means properly holding a certificate.

.5 *Organization* means the International Maritime Organization.

.6 *Secretary-General* means the Secretary-General of the Organization.

.7 *Fishing vessel* or *vessel* means any vessel used commercially for catching fish or other living resources of the sea.

.8 *Seagoing fishing vessel* means a fishing vessel other than those which navigate exclusively in inland waters or in waters within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply.

Article 3. Application

The Convention shall apply to personnel serving on board seagoing fishing vessels entitled to fly the flag of a Party.

Article 4. Communication of information

Each Party shall communicate to the Secretary-General the following information:

- .1 a report on the measures it has taken to give full and complete effect to the provisions of the Convention, including a specimen of certificates issued in compliance with the Convention; and
- .2 other information which may be specified or provided for in regulation I/5.

Article 5. Other treaties and interpretation

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

- .1 fishing vessel personnel to whom this Convention does not apply; and
- .2 fishing vessel personnel to whom this Convention applies, in respect of matters for which it has not expressly provided.

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

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

Article 6. Certification

Fishing vessel personnel shall be certificated in accordance with the provisions of the annex to this Convention.

Article 7. National provisions

1 Each Party shall establish processes and procedures for the impartial investigation of any reported incompetency, act or omission, that may pose a direct threat to safety of life or property at sea or to the marine environment, by the holders of certificates or endorsements issued by that Party in connection with their performance of duties related to their certificates and for the withdrawal, suspension and cancellation of such certificates for such cause and for the prevention of fraud.

2 Each Party shall prescribe penalties or disciplinary measures for cases in which the provisions of its national legislation giving effect to this Convention are not complied with in respect of vessels entitled to fly its flag or of fishing vessel personnel duly certificated by that Party.

3 In particular, such penalties or disciplinary measures shall be prescribed and enforced in cases in which:

- .1 an owner, owner's agent or skipper has engaged a person not holding a certificate as required by this Convention;

.2 a skipper has allowed any function or service in any capacity required by these regulations to be performed by a person holding an appropriate certificate to be performed by a person not holding an appropriate certificate or dispensation; or

.3 a person has obtained by fraud or forged documents an engagement to perform any function or serve in any capacity required by these regulations to be performed or filled by a person holding a certificate or dispensation.

4 A Party within whose jurisdiction there is based an owner or owner's agent or any person who is believed on clear grounds to have been responsible for, or to have knowledge of, any apparent non-compliance with the Convention specified in paragraph 3, shall extend all co-operation possible to any Party which advises it of its intention to initiate proceedings under its jurisdiction.

Article 8. Control

1 Fishing vessels, while in the port of another Party, are subject to control by officers duly authorized by that Party to verify that all persons serving on board who are required to be certificated by this Convention are so certificated or hold an appropriate dispensation.

2 In the event of failure to correct any deficiency referred to in paragraph 3 of regulation I/4 in so far as it poses a danger to persons, property or the environment, the Party carrying out the control shall take steps to ensure that the vessel will not sail unless and until these requirements are met to the extent that the danger has been removed. The facts concerning the action taken shall be reported promptly to the Secretary-General and to the Administration.

3 When exercising control:

.1 all possible efforts shall be made to avoid a vessel being unduly

detained or delayed. If a vessel is unduly detained or delayed, it shall be entitled to compensation for any loss or damage resulting therefrom; and

.2 the discretion allowed in the case of the personnel of foreign fishing vessels shall not be less than that afforded to the personnel of vessels flying the flag of the port State.

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

Article 9. Promotion of technical co-operation

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

.1 training of administrative and technical personnel;

.2 establishment of institutions for training of fishing vessel personnel;

.3 supply of equipment and facilities for training institutions;

.4 development of adequate training programmes, including practical training on seagoing fishing vessels; and

.5 facilitation of other measures and arrangements to enhance the qualifications of fishing vessel personnel,

preferably on a national, sub-regional or regional basis, to further the aims and purposes of the Convention, taking into account the special needs of developing countries in this regard.

2 On its part, the Organization shall pursue the aforesaid efforts, as appropriate, in consultation or association with other international organizations, particularly the International Labour Organization and the Food and Agriculture Organization of the United Nations.

Article 10. Amendments

1 The Convention may be amended by either of the procedures specified in this article.

2 Amendments after consideration within the Organization:

.1 Any amendment proposed by a Party shall be submitted to the Secretary-General, who shall then circulate it to all Members of the Organization, to all the Parties and to the Directors-General of the International Labour Office and of the Food and Agriculture Organization of the United Nations respectively, at least six months prior to its consideration.

.2 Any amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Maritime Safety Committee of the Organization for consideration.

.3 Parties whether or not Members of the Organization shall be entitled to participate in the proceedings of the Maritime Safety Committee for the consideration and adoption of amendments.

.4 Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the Maritime Safety Committee, expanded as provided for in paragraph 2.3 (hereinafter referred to as "the expanded Maritime Safety Committee"), on condition that at least one-third of the Parties shall be present at the time of voting.

.5 Amendments adopted in accordance with paragraph 2.4 shall be communicated by the Secretary-General to all the Parties.

.6 An amendment to an article shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two thirds of the Parties.

.7 An amendment to the annex or to an appendix to the annex shall be deemed to have been accepted:

.7.1 at the end of two years from the date of adoption; or

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

If, within the specified period, more than one third of the Parties notify the Secretary General that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted.

.8 An amendment to an article shall enter into force, with respect to those Parties which have accepted it, six months after the date on which it is deemed to have been accepted, and with respect to each Party which accepts it after that date, six months after the date of that Party's acceptance.

.9 An amendment to the annex and to an appendix to the annex shall enter into force with respect to all Parties, except those which have objected to the amendment under paragraph 2.7 and which have not withdrawn such objections, six months after the date on which it is deemed to have been accepted. However, before the date set for entry into force any Party may give notice to the Secretary-General that it exempts itself from giving effect to that amendment for a period not longer than one year from the date of its entry into force, or for such longer period as may be determined by a two-thirds majority

of the Parties present and voting in the expanded Maritime Safety Committee at the time of the adoption of the amendment.

3 Amendment by a Conference:

.1 Upon the request of a Party concurred with by at least one third of the Parties, the Organization shall convene, in association or consultation with the Directors-General of the International Labour Office and of the Food and Agriculture Organization of the United Nations respectively, a Conference of the Parties to consider amendments to the present Convention.

.2 Every amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of the Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General to all the Parties for acceptance.

.3 Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in paragraphs 2.6 and 2.8 or 2.7 and 2.9 respectively, provided that references in those paragraphs to the expanded Maritime Safety Committee shall be taken to mean references to the Conference.

4 Any declaration of acceptance of, or objection to, an amendment or any notice given under paragraph 2.9 shall be submitted in writing to the Secretary-General, who shall inform all Parties of any such submission and the date of its receipt.

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

Article 11. Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1 The Convention shall remain open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 January 1996 until 30 September 1996 and shall thereafter remain open for accession. States may become Parties to the Convention by:

.1 signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

.2 signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or

.3 accession.

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

Article 12. Entry into force

1 The Convention shall enter into force 12 months after the date on which not less than 15 States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance, or approval, or have deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession in accordance with article 11.

2 For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of the Convention after the requirements for entry into force thereof have been met but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of the Convention or three months after the date of deposit of the instrument, whichever is the later date.

3 For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the date on which the Convention entered into force, the Convention shall become effective three months after the date of deposit of the instrument.

4 After the date on which an amendment to the Convention is deemed to have been accepted under article 10, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the Convention as amended.

Article 13. Denunciation

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

2 Denunciation shall be effected by notification in writing to the Secretary-General.

3 A denunciation shall take effect 12 months after receipt of the denunciation by the Secretary-General or after the expiry of any longer period which may be indicated in the notification.

Article 14. Depositary

1 The Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the depositary").

2 The depositary shall:

.1 inform the Governments of all States which have signed the Convention or acceded thereto of:

.1.1 each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

.1.2 the date of entry into force of the Convention;

.1.3 the deposit of any instrument of denunciation of the Convention, together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect; and

.2 transmit certified true copies of the Convention to the Governments of all States which have signed the present Convention or acceded thereto.

3 As soon as the Convention enters into force a certified true copy thereof shall be transmitted by the depositary to the Secretary-General of the United Nations, for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 15. Languages

The Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

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

DONE AT LONDON, this seventh day of July, one thousand nine hundred and ninety five.

* Signatures omitted.

ANNEX

CHAPTER I

GENERAL PROVISIONS

Regulation 1. Definitions

For the purpose of this annex the following definitions apply.

1 *Regulations* means regulations contained in the annex to the Convention.

2 *Approved* means approved by the Party in accordance with the regulations.

3 *Skipper* means the person having command of a fishing vessel.

4 *Officer* means a member of the crew, other than the skipper, designated as such by national law or regulations or, in the absence of such designation, by collective agreement or custom.

5 *Officer in charge of a navigational watch* means an officer qualified in accordance with regulation II/2 or II/4 of this Convention.

6 *Engineer officer* means an officer qualified in accordance with regulation II/5 of this Convention.

7 *Chief engineer officer* means the senior engineer officer responsible for the mechanical propulsion and operation and maintenance of mechanical and electrical installations of the vessel.

8 *Second engineer officer* means the engineer officer next in rank to the chief engineer officer and upon whom the responsibility for the mechanical propulsion and the operation and maintenance of the mechanical and electrical installations of the vessel will fall in the event of the incapacity of the chief engineer officer.

9 *Radio operator* means a person holding an appropriate certificate issued or recognized by an Administration under the provisions of the Radio Regulations.

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

11 *1978 STCW Convention* means the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended.

12 *1993 Torremolinos Protocol* means the Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977.

13 *Propulsion power* means the total maximum continuous rated output power in kilowatts of all the vessel's main propulsion machinery which appears on the vessel's certificate of registry or other official document.

14 *Limited waters* means those waters in the vicinity of a Party as defined by its Administration within which a degree of safety is considered to exist which enables the standards of qualification and certification for skippers and officers of fishing vessels to be set at a lower level than for service outside the defined limits. In determining the extent of limited waters the Administration shall take into consideration the guidelines developed by the Organization.*

15 *Unlimited waters* means waters beyond limited waters.

16 *Length (L)* shall be taken as 96% of the total length (L) on a waterline at 85% of the least moulded depth measured from the keel line, or as the length from the foreside of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In vessels designed with rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline.

17 Moulded depth is the vertical distance measured from the keel line to the top of the working deck beam at side.

* Reference is made to annex 1 of resolution A.539(13) - Certification of skippers and officers in charge of a navigational watch on fishing vessels of 24 metres in length and over, adopted by the Organization.

Regulation 2. Application

The Administration of a Party, if it considers it unreasonable or impracticable to apply the full requirements of regulations II/3, II/4 and II/5 and the requirement of the use of English language to personnel serving on board a fishing vessel of less than 45 metres in length operating exclusively from its ports and fishing within its limited waters, may determine which of these regulations should not apply, wholly or in part, to such personnel, without derogation from the principles of safety in the Convention. In such a case, the Administration concerned shall report to the Secretary-General on the details of the measures it has taken with respect to the training and certification of such personnel.

Regulation 3. Certificates and endorsements

1 Certificates for fishing vessel personnel shall only be issued if the requirements for service, age, medical fitness, training, qualification and examinations are met in accordance with these regulations.

2 A certificate issued by a Party in compliance with paragraph 1 shall be endorsed by that Party attesting the issue of that certificate in the form as prescribed in appendix 1 or appendix 2.

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

4 In respect of radio operators, Parties may:

.1 include the additional knowledge required by regulation II/6 in the examination for the issue of a certificate complying with the Radio Regulations; or

.2 issue a separate certificate indicating that the holder has the additional knowledge required by regulation II/6.

5 The Administration which has recognized a certificate issued by or under the authority of another Party in compliance with regulation 7 shall issue an endorsement attesting the recognition of that certificate in the form prescribed in appendix 3.

6 The endorsement shall expire as soon as the certificate endorsed expires or is withdrawn, suspended or cancelled by the Party which issued it and, in any case, not more than five years after the date of issue.

7 Any appropriate certificate issued under the provisions of the 1978 STCW Convention, for the holder to serve as a Chief Engineer Officer, an Engineer Officer or Radio Operator, shall be deemed to be a corresponding certificate for the purposes of paragraph 1 with regard to fishing vessels.

8 Subject to the variations permitted under appendices 1, 2 and 3, Administrations may use a format different from the format given in those appendices provided that such format contains, as a minimum, the required information and that the particulars are inserted in Roman characters and Arabic figures.

Regulation 4. Control procedures

1 Control exercised by a duly authorized officer under article 8 shall be limited to the following:

.1 verification that all fishing vessel personnel serving on board who are required to be certificated by this Convention are so certificated or hold the required dispensation. Such certificates shall be accepted unless there are clear grounds for believing that a certificate has been fraudulently obtained or that the holder of a certificate is not the person to whom that certificate was originally issued; and

.2 assessment of the ability of the fishing vessel personnel to maintain watchkeeping standards as required by the Convention if there are clear grounds for believing that such standards are not being maintained, because the following have occurred:

.2.1 the vessel has been involved in a collision, grounding or stranding; or

.2.2 there has been a discharge of substances from the vessel when under way, at anchor or at berth which is illegal under international conventions; or

.2.3 the vessel has been manoeuvred in an erratic or unsafe manner, whereby routing measures adopted by the Organization, or safe navigation practices and procedures, have not been followed; or

.2.4 the vessel is otherwise being operated in such a manner as to pose a danger to persons, property or the environment.

2 In the event that deficiencies are found under paragraph 1, the officer carrying out the control shall forthwith inform, in writing, the skipper of the vessel and the Administration, so that appropriate action may be taken. Such notification shall specify the details of the deficiencies found and the grounds on which the Party determines that these deficiencies pose a danger to persons, property or the environment.

3 Deficiencies which may be deemed to pose a danger to persons, property or the environment include the following:

.1 failure of persons, required to hold a certificate, to have an appropriate certificate or dispensation;

.2 failure of navigational or engineering watch arrangements to conform to the requirements specified for the vessel by the Administration;

.3 absence in a watch of a person qualified to operate equipment essential to safe navigation, safety radiocommunications or the prevention of pollution; or

.4 inability to provide rested persons for the first watch at the commencement of a voyage, and for subsequent relieving watches.

Regulation 5. Communication of information

1 The Secretary-General shall, on request, provide Parties with any information communicated to him under article 4.

2 A Party which fails to communicate information required by article 4 within twenty-four months after the date of entry into force of the Convention for a Party shall not be entitled to claim the privileges of this Convention until such time as the information has been received by the Secretary-General.

Regulation 6. Administration of certification arrangements

1 Each Party undertakes to establish and maintain a means of ensuring that programmes incorporating such instruction and practical training as is necessary to achieve the competency standards are regularly monitored to ensure their effectiveness.

2 Each Party undertakes, to the extent practicable, to maintain a register or registers of all certificates and endorsements specified in regulations 3 and II/1 to II/6 which are issued, have expired, or have been revalidated, reported lost, suspended or cancelled, and of dispensations issued, and provide information on the status of such certificates, endorsements and dispensations when so requested by another Party.

Regulation 7. Recognition of certificates

1 Each Administration shall ensure, in order to recognize, by endorsement in accordance with regulation 3, a certificate issued by or under the authority of another Party, that the requirements for standards of competence, as well as the issue and endorsement of certificates by that Party, are fully complied with.

2 Certificates issued by or under the authority of a non-Party shall not be recognized.

3 Notwithstanding the requirement of paragraph 1 of this regulation and paragraph 5 of regulation 3, an Administration may, if circumstances require, allow a person to serve for a period not exceeding three months on board a vessel entitled to fly its flag while holding an appropriate and valid certificate issued by another Party without it being endorsed as required by paragraph 5 of regulation 3 provided that documented proof is made available that application for an endorsement has been submitted to the Administration.

Regulation 8. Transitional provisions

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

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

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

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

.2 produced evidence that they have performed that service satisfactorily; and

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

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

Regulation 9. Dispensation

1 In circumstances of exceptional necessity, an Administration, if in its opinion this will not cause danger to persons, property or the environment, may issue a dispensation permitting a person to serve

in a specified fishing vessel for a specified period not exceeding six months in a capacity, other than that of the radio operator, except as provided by the relevant Radio Regulations, for which the person does not hold the appropriate certificate, provided that the person to whom the dispensation is issued shall be adequately qualified to fill the vacant post in a safe manner, to the satisfaction of the Administration.

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

3 Each Party shall as soon as possible after 1 January each year send a report to the Secretary-General giving information of the total number of dispensations in respect of each capacity for which a certificate is required, including nil returns.

Regulation 10. Equivalentts

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

2 Details of such arrangements shall be included in the report under article 4.

CHAPTER II

CERTIFICATION OF SKIPPERS, OFFICERS, ENGINEER OFFICERS AND RADIO OPERATORS

Regulation 1. Mandatory minimum requirements for certification of skippers on fishing vessels of 24 metres in length and over operating in unlimited waters

1 Every skipper on a fishing vessel of 24 metres in length and over operating in unlimited waters shall hold an appropriate certificate.

2 Every candidate for certification shall:

.1 satisfy the Party as to medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing;

.2 meet the requirements for certification as an officer in charge of a navigational watch on fishing vessels of 24 metres in length and over operating in unlimited waters, and have approved seagoing service of not less than 12 months as an officer in charge of a navigational watch or skipper on fishing vessels of not less than 12 metres in length. However, the Party may allow the substitution of a period not exceeding six months of approved seagoing service as an officer in charge of a navigational watch on seagoing ships covered by the 1978 STCW Convention; and

.3 have passed an appropriate examination or examinations for assessment of competence to the satisfaction of the Party. Such examination or examinations shall include the material set out in the appendix to this regulation. A candidate for examination who holds a valid certificate of competency issued in accordance with the provisions of the 1978 STCW Convention need not be re-examined in

those subjects listed in the appendix which were passed at a higher or equivalent level for issue of the Convention certificate.

Appendix to regulation 1. Minimum knowledge required for certification of skippers on fishing vessels of 24 metres in length and over operating in unlimited waters

1 The syllabus given below is compiled for examination of candidates for certification as skippers on fishing vessels of 24 metres in length and over operating in unlimited waters. Bearing in mind that the skipper has ultimate responsibility for the safety of the vessel and its crew at all times including during fishing operations, examination in these subjects shall be designed to test that the candidate has assimilated properly all available information that affects the safety of the vessel and its crew in accordance with the syllabus.

2 Navigation and position determination

2.1 Voyage planning and navigation for all conditions:

- .1 by acceptable methods of determining ocean tracks;
- .2 within restricted waters;
- .3 where applicable, in ice;
- .4 in restricted visibility;
- .5 where applicable, in traffic separation schemes; and
- .6 in areas affected by tides or currents.

2.2 Position determination:

- .1 by celestial observations;
- .2 by terrestrial observations, including the ability to use bearings from landmarks and aids to navigation such as lighthouses, beacons and buoys in conjunction with appropriate charts, notices to mariners and other publications to assess the accuracy of the resulting position fix; and
- .3 by using, to the satisfaction of the Party, modern ship electronic navigational aids as provided in fishing vessels, with specific reference to knowledge of their operating principles, limitations, sources of error, detection of misrepresentation of information and methods of correction to obtain accurate position fixing.

3 Watchkeeping

3.1 Demonstrate thorough knowledge of the content, application and intent of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, especially annexes II and IV concerned with safe navigation.

3.2 Demonstrate knowledge of Basic Principles to be Observed in Keeping a Navigational Watch as prescribed in chapter IV.

4 Radar navigation

4.1 Demonstrate, using a radar simulator or, when not available, manoeuvring board, knowledge of the fundamentals of radar and ability in the operation and use of radar, and in the interpretation and analysis of information obtained from the equipment,* including the following:

- .1 factors affecting performance and accuracy;
- .2 setting up and maintaining displays;
- .3 detection of misrepresentation of information, false echoes, sea return;
- .4 range and bearing;
- .5 identification of critical echoes;
- .6 course and speed of other ships;
- .7 time and distance of closest approach of crossing, meeting or overtaking ships;
- .8 detecting course and speed changes of other ships;
- .9 effect of changes in own vessel's course or speed or both; and
- .10 application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972.

* Reference is made to resolution 2 of the 1995 STCW-F Conference.

5 Magnetic and gyro-compasses

5.1 Ability, using terrestrial and celestial means, to determine and apply the errors of the magnetic and gyro-compasses.

6 Meteorology and oceanography

6.1 Knowledge of meteorological instruments and their application.

6.2 Ability to apply meteorological information available.

6.3 Knowledge of characteristics of various weather systems, including, at the discretion of the Party, tropical revolving storms and avoidance of storm centres and the dangerous quadrants.

6.4 Knowledge of weather conditions, such as fog, liable to endanger the vessel.

6.5 Ability to use appropriate navigational publications on tides and currents.

6.6 Ability to calculate times and heights of high and low water and estimate the direction and rate of tidal streams.

7 Fishing vessel manoeuvring and handling

7.1 Manoeuvring and handling of a fishing vessel in all conditions, including the following:

.1 berthing, unberthing and anchor work under various conditions of wind and tide;

.2 manoeuvring in shallow water;

.3 management and handling of fishing vessels in heavy weather, including appropriate speed, particularly in following and quartering seas, assisting a ship or aircraft in distress, means of keeping an unmanageable vessel out of a sea trough and lessening drift;

.4 manoeuvring the vessel during fishing operations, with special regard to factors which could adversely affect the vessel's safety during such operations;

.5 precautions in manoeuvring for launching rescue boats or survival craft in bad weather;

.6 methods of taking on board survivors from rescue boats or survival craft;

.7 where applicable, practical measures to be taken when navigating in ice, icebergs or conditions of ice accretion on board the vessel;

.8 the use of, and manoeuvring in, traffic separation schemes;

.9 the importance of navigating at reduced speed to avoid damage caused by own vessel's bow or stern wave;

.10 transferring fish at sea to factory ships or other vessels; and

.11 refuelling at sea.

8 Fishing vessel construction and stability

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

8.2 Knowledge of the theories and factors affecting trim and stability and measures necessary to preserve safe trim and stability.

8.3 Demonstrate ability to use stability data, stability and trim tables and pre-calculated operating conditions.

8.4 Knowledge of effects of free surfaces and ice accretion, where applicable.

8.5 Knowledge of effects of water on deck.

8.6 Knowledge of the significance of weathertight and watertight integrity.

9 Catch handling and stowage

9.1 The stowage and securing of the catch on board vessels, including fishing gear.

9.2 Loading and discharging operations, with special regard to heeling moments from gear and catch.

10 Fishing vessel power plants

10.1 Operating principles of marine power plants in fishing vessels.

10.2 Vessel's auxiliary machinery.

10.3 General knowledge of marine engineering terms.

11 Fire prevention and fire-fighting appliances

11.1 Organization of fire drills.

11.2 Classes and chemistry of fire.

11.3 Fire-fighting systems.

11.4 Participation in an approved fire-fighting course.

11.5 Knowledge of provisions concerning fire-fighting equipment.

12 Emergency procedures

12.1 Precautions when beaching a vessel.

12.2 Action to be taken prior to, and after, grounding.

12.3 Action to be taken when the gear becomes fast to the ground or other obstruction.

12.4 Floating a grounded vessel, with and without assistance.

12.5 Action to be taken following a collision.

12.6 Temporary plugging of leaks.

12.7 Measures for the protection and safety of crew in emergencies.

12.8 Limiting damage and salvaging the vessel following a fire or explosion.

12.9 Abandoning ship.

12.10 Emergency steering, rigging and use of jury steering and the means of rigging a jury rudder, where practicable.

12.11 Rescuing persons from a ship in distress or from a wreck.

12.12 Man-overboard procedures.

12.13 Towing and being towed.

13 Medical care

13.1 Knowledge of first-aid procedures.

13.2 Knowledge of procedures for obtaining medical advice by radio.

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

.1 *International Medical Guide for Ships* or equivalent national publications; and

.2 Medical section of the *International Code of Signals*.

14 Maritime law

14.1 A knowledge of international maritime law as embodied in the international agreements and conventions as they affect the specific obligations and responsibilities of the skipper, particularly those concerning safety and the protection of the marine environment. Particular regard shall be paid to the following subjects:

- .1 certificates and other documents required to be carried on board fishing vessels by international conventions, how they may be obtained and the period of their legal validity;
- .2 responsibilities under the relevant requirements of the 1993 Torremolinos Protocol;
- .3 responsibilities under the relevant requirements of chapter V of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974;
- .4 responsibilities under Annex I and Annex V of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 thereto;
- .5 maritime declarations of health and the requirements of the international health regulations;
- .6 responsibilities under the Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972; and
- .7 responsibilities under other international instruments affecting the safety of the ship and crew.

14.2 The extent of knowledge of national maritime legislation is left to the discretion of the Party, but shall include national arrangements for implementing applicable international agreements and conventions.

15 English language

Adequate knowledge of the English language enabling the skipper to use charts and other nautical publications, to understand meteorological information and measures concerning the vessel's safety and operation, and to communicate with other ships or coast stations. Ability to understand and use the IMO Standard Marine Communication Phrases.

16 Communications

16.1 General knowledge of the principles and basic factors necessary for the safe and efficient use of all sub-systems and equipment required by the global maritime distress and safety system (GMDSS).

16.2 Knowledge of navigational and meteorological warning systems and the selection of the appropriate communication services.

16.3 Knowledge of the adverse effect of misuse of such communication equipment.

16.4 Where the Party has examined candidates in these subjects at lower levels of certification, they may have the option of not re-examining in these subjects.

16.5 Ability to transmit and receive signals by Morse light and to use the International Code of Signals.

17 Life-saving

17.1 A thorough knowledge of life-saving appliances and arrangements.

17.2 A thorough knowledge of emergency procedures, musters and drills.

18 Search and rescue

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

19 The FAO/ILO/IMO Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels

19.1 Knowledge of part A of the FAO/ILO/IMO Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels

20 Methods for demonstration of proficiency

20.1 Navigation

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

20.2 Demonstrate thorough knowledge of the content, application and intent of the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972.

20.2.1 By the use of small models displaying proper signals or lights or by the use of a navigation light simulator.

20.3 Radar

20.3.1 By observation of radar simulators or manoeuvring boards.

20.4 Fire fighting

20.4.1 By participation in an approved fire-fighting course.

20.5 Communications

20.5.1 By practical test.

20.6 Life-saving

20.6.1 By handling of life-saving appliances, including the donning of lifejackets and, as appropriate, immersion suits.

Regulation 2. Mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of a navigational watch on fishing vessels of 24 metres in length and over operating in unlimited waters

1 Every officer in charge of a navigational watch on a fishing vessel of 24 metres in length and over operating in unlimited waters shall hold an appropriate certificate.

2 Every candidate for certification shall:

.1 be not less than 18 years of age;

.2 satisfy the Party as to medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing;

.3 have approved seagoing service of not less than two years in the deck department on fishing vessels of not less than 12 metres in length. However, the Administration may allow the substitution of the seagoing service by a period of special training not exceeding one year, provided that the period of the special training programme shall be at least equivalent in value to the period of the required seagoing service it substitutes or by a period of approved seagoing service evidenced by an approved record book covered by the 1978 STCW Convention.

.4 have passed an appropriate examination or examinations for the assessment of competency to the satisfaction of the Party. Such examination or examinations shall include the material set out in the appendix to this regulation. A candidate for examination who holds a valid certificate of competency issued in accordance with the provisions of the 1978 STCW Convention need not be re-examined in

those subjects listed in the appendix which were passed at a higher or equivalent level for issue of the Convention certificate;

.5 meet the applicable requirements of regulation 6, as appropriate for performing designated radio duties in accordance with the Radio Regulations.

Appendix to regulation 2. Minimum knowledge required for certification of officers in charge of a navigational watch on fishing vessels of 24 metres in length and over operating in unlimited waters

1 The syllabus given below is compiled for examination of candidates for certification as officers in charge of a navigational watch on fishing vessels of 24 metres in length and over operating in unlimited waters.

2 Celestial navigation

Ability to use a celestial body to determine compass errors.

3 Terrestrial and coastal navigation

3.1 Ability to determine the vessel's position by the use of:

.1 landmarks;

.2 aids to navigation, including lighthouses, beacons and buoys; and

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

3.2 Thorough knowledge of and ability to use navigational charts and publications such as sailing directions, tide tables, notices to mariners and radio navigational warnings.

4 Radar navigation

4.1 Demonstrate using a radar simulator or, when not available, manoeuvring board knowledge of the fundamentals of radar and ability in the operation and use of radar, and in the interpretation and analysis of information obtained from the equipment,* including the following:

.1 factors affecting performance and accuracy;

.2 setting up and maintaining displays;

.3 detection of misrepresentation of information, false echoes, sea return;

.4 range and bearing;

.5 identification of critical echoes;

.6 course and speed of other ships;

.7 time and distance of closest approach of crossing, meeting or overtaking ships;

.8 detecting course and speed changes of other ships;

.9 effect of changes in own vessel's course or speed or both; and

.10 application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972.

* Reference is made to resolution 2 of the 1995 STCW-F Conference

5 Watchkeeping

5.1 Demonstrate thorough knowledge of the content, application and intent of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, especially Annexes II and IV concerned with safe navigation.

5.2 Demonstrate knowledge of the content of the Basic Principles to be Observed in Keeping a Navigational Watch as prescribed in chapter IV.

6 Electronic systems of position-fixing and navigation

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

7 Meteorology

7.1 Knowledge of shipborne meteorological instruments and their application.

7.2 Knowledge of the characteristics of the various weather systems.

8 Magnetic and gyro-compasses

Care and use of compasses and associated equipment.

9 Communications

9.1 General knowledge of the principles and basic factors necessary for the safe and efficient use of all sub-systems and equipment required by the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS).

9.2 Knowledge of navigational and meteorological warning systems and the selection of the appropriate communication circuits.

9.3 Knowledge of the adverse effect of misuse of such communication equipment.

10 Fire prevention and fire-fighting appliances

10.1 Knowledge of classes and chemistry of fire.

10.2 Knowledge of fire-fighting systems and procedures.

10.3 Participation in an approved fire-fighting course.

11 Life-saving

Ability to direct abandon ship drills and knowledge of the operations of life-saving appliances and their equipment, including the two-way radio-telephone apparatus. Survival at-sea techniques including participation in an approved survival at-sea course.

12 Emergency procedures and safe working practices for fishing vessel personnel

Knowledge of the items listed in the appropriate sections of the FAO/ILO/IMO Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels, part A, and in chapter VIII of the Annex to the 1993 Torremolinos Protocol.

13 Fishing vessel manoeuvring and handling

13.1 Basic knowledge of manoeuvring and handling a fishing vessel, including the following:

- .1 berthing, unberthing, anchoring and manoeuvring alongside other vessels at sea;
- .2 manoeuvring during fishing operations with special regard to factors which could adversely affect the vessel's safety during such operations;
- .3 effects of wind, tide and current on ship handling;
- .4 manoeuvring in shallow water;
- .5 management of fishing vessels in heavy weather;
- .6 rescuing persons and assisting a ship or aircraft in distress;
- .7 towing and being towed;
- .8 man-overboard procedure; and
- .9 where applicable, practical measures to be taken when navigating in ice or in conditions of ice accretion on board the vessel.

14 Fishing vessel construction

General knowledge of the principal structural members of a vessel.

15 Vessel stability

Demonstrate ability to use stability data, stability and trim tables and pre-calculated operating conditions.

16 Catch handling and stowage

Knowledge of safe handling and stowage of catch and the effect of these factors on the safety of the vessel.

17 English language

Adequate knowledge of the English language enabling the officer to use charts and other nautical publications, to understand meteorological information and messages concerning ship's safety and operation. Ability to understand and use the IMO Standard Marine Communication Phrases.

18 Medical aid

Knowledge of first aid procedures. Practical application of medical guides and advice by radio.

19 Search and rescue

Adequate knowledge of search and rescue procedures based on the *Merchant Ship Search and Rescue Manual* (MERSAR).

20 Prevention of pollution of the marine environment

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

21 Methods to demonstrate proficiency

The Party shall prescribe methods for the demonstration of proficiency in relevant requirements of this appendix.

Regulation 3. Mandatory minimum requirements for certification of skippers on fishing vessels of 24 metres in length and over operating in limited waters

1 Every skipper on a fishing vessel of 24 metres in length and over operating in limited waters shall, unless they hold certificates issued in compliance with regulation 1, hold an appropriate certificate issued in compliance with at least the provisions of this regulation.

2 Every candidate for certification shall:

.1 satisfy the Party as to medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing;

.2 meet the requirements for certification as an officer in charge of a navigational watch on fishing vessels of 24 metres in length and over operating in limited or unlimited waters, and have approved seagoing service of not less than 12 months as an officer in charge of a navigational watch or skipper on fishing vessels of not less than 12 metres in length. However, a Party may allow the substitution of a period not exceeding six months of approved seagoing service as officer in charge of a navigational watch on merchant ships;

.3 have passed an appropriate examination or examinations for the assessment of competency to the satisfaction of the Party. Such examination or examinations shall include the material set out in the appendix to this regulation.

3 The Party, bearing in mind the effect on the safety of all ships and structures which may be operating in the same limited waters, should consider the limited waters it has defined in accordance with the definition given in regulation I/1 and determine any additional material that should be included in the examination or examinations.

4 A candidate for examination who holds a valid certificate of competency issued in accordance with the provision of the 1978 STCW Convention need not be re-examined in those subjects listed in the appendix which were passed at a higher or equivalent level for issue of the Convention certificate.

Appendix to regulation 3. Minimum knowledge required for certification of skippers on fishing vessels of 24 metres in length and over operating in limited waters

1 The syllabus given below is compiled for examination of candidates for certification as skippers on fishing vessels of 24 metres in length and over operating in limited waters. Bearing in mind that the skipper has ultimate responsibility for the safety of the vessel and its crew at all times including during fishing operations, examination in these subjects shall be designed to test that the candidate has assimilated properly all available information that affects the safety of the vessel and its crew in accordance with the syllabus.

2 Navigation and position determination

2.1 Voyage planning and navigation for all conditions:

- .1 by acceptable methods of determining tracks;
- .2 within restricted waters;
- .3 where applicable, in ice;
- .4 in restricted visibility;
- .5 where applicable, in traffic separation schemes; and
- .6 in areas affected by tides or currents.

2.2 Position determination:

- .1 by terrestrial observations, including the ability to use bearings from landmarks and aids to navigation such as lighthouses, beacons and buoys in conjunction with appropriate charts, notices to mariners and other publications, and assessment of the accuracy of the resulting position fix; and
- .2 by using, to the satisfaction of the Party, modern ship electronic navigational aids as provided in the fishing vessels concerned.

3 Watchkeeping

3.1 Demonstrate thorough knowledge of the content, application and intent of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, especially Annexes II and IV concerned with safe navigation.

3.2 Demonstrate knowledge of Basic Principles to be Observed in Keeping a Navigational Watch as prescribed in chapter IV.

4 Radar navigation

4.1 The Party shall decide whether or not to incorporate the radar syllabus below in the general requirements for certification of skippers. If the Party decides not to include the syllabus in the general requirements, it shall ensure that the syllabus is taken into account for purposes of certification of skippers serving on vessels fitted with radar equipment and plying within limited waters.

4.2 Demonstrate using a radar simulator or, when not available, manoeuvring board, knowledge of the fundamentals of radar and ability in the operation and use of radar, and in the interpretation and analysis of information obtained from the equipment,* including the following:

- .1 factors affecting performance and accuracy;
- .2 setting up and maintaining displays;
- .3 detection of misrepresentation of information, false echoes, sea return;
- .4 range and bearing;
- .5 identification of critical echoes;
- .6 course and speed of other ships;
- .7 time and distance of closest approach of crossing, meeting or overtaking ships;

- .8 detecting course and speed changes of other ships;
- .9 effect of changes in own vessel's course or speed or both; and
- .10 application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972.

* Reference is made to resolution 2 of the 1995 STCW-F Conference.

5 Compasses

- 5.1 Ability to determine and apply compass errors.

6 Meteorology and oceanography

- 6.1 Knowledge of meteorological instruments and their application.
- 6.2 Ability to apply meteorological information available.
- 6.3 Knowledge of characteristics of various weather systems affecting the limited waters concerned, at the discretion of the Party.
- 6.4 Knowledge of weather conditions affecting the limited waters concerned liable to endanger the vessel, at the discretion of the Party.
- 6.5 Where applicable, ability to use appropriate navigational publications on tides and currents.

7 Fishing vessel manoeuvring and handling

- 7.1 Manoeuvring and handling of a fishing vessel in all conditions including the following:
 - .1 berthing, unberthing and anchor work under various conditions of wind and tide;
 - .2 manoeuvring in shallow water;
 - .3 management and handling of fishing vessels in heavy weather, including appropriate speed, particularly in following and quartering seas, assisting a ship or aircraft in distress, means of keeping an unmanageable vessel out of a sea trough and lessening drift;
 - .4 manoeuvring the vessel during fishing operations with special regard to factors which could adversely affect the vessel's safety during such operations;
 - .5 precautions in manoeuvring for launching rescue boats or survival craft in bad weather;
 - .6 methods of taking on board survivors from rescue boats or survival craft;
 - .7 where applicable, practical measures to be taken when navigating in ice or conditions of ice accretion on board the vessel;
 - .8 where applicable, the use of, and manoeuvring in, traffic separation schemes;
 - .9 the importance of navigating at reduced speed to avoid damage caused by own vessel's bow or stern wave; and
 - .10 transferring fish at sea to factory ships or other vessels.

8 Fishing vessel construction and stability

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

8.2 Knowledge of the theories and factors affecting trim and stability and measures necessary to preserve safe trim and stability.

8.3 Demonstrate ability to use stability data, stability and trim tables and pre-calculated operating conditions.

8.4 Where applicable, knowledge of effects of free surfaces and ice accretion.

8.5 Knowledge of effects of water on deck.

8.6 Knowledge of the significance of weathertight and watertight integrity.

9 Catch handling and stowage

9.1 The stowage and securing of catch on board vessels, including fishing gear.

9.2 Loading and discharging operations, with special regard to heeling moments from gear and catch.

10 Fishing vessel power plants

10.1 Operating principles of marine power plants in fishing vessels.

10.2 Vessel's auxiliary machinery.

10.3 General knowledge of marine engineering terms.

11 Fire prevention and fire-fighting appliances

11.1 Organization of fire drills.

11.2 Classes and chemistry of fire.

11.3 Fire-fighting systems.

11.4 Participation in an approved fire-fighting course.

11.5 Knowledge of provisions concerning fire-fighting equipment.

12 Emergency procedures

12.1 Precautions when beaching a vessel.

12.2 Action to be taken prior to, and after, grounding.

12.3 Action to be taken when the gear becomes fast to the ground or other obstruction.

12.4 Floating a grounded vessel, with and without assistance.

12.5 Action to be taken following a collision.

12.6 Temporary plugging of leaks.

12.7 Measures for the protection and safety of crew in emergencies.

12.8 Limiting damage and salvaging the vessel following a fire or explosion.

12.9 Abandoning ship.

12.10 Emergency steering, rigging and use of jury steering and the means of rigging a jury rudder, where practicable.

12.11 Rescuing persons from a ship in distress or from a wreck.

12.12 Man-overboard procedures.

12.13. Towing and being towed.

13 Medical care

13.1 Knowledge of first aid procedures. Practical application of medical guides and advice by radio.

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

14 Maritime law

14.1 Taking into account the limited waters as defined by the Party, a knowledge of international maritime law as embodied in the international agreements and conventions as they affect the specific obligations and responsibilities of the skipper in the waters concerned, particularly those related to safety and the protection of the marine environment.

14.2 The extent of knowledge of national maritime legislation is left to the discretion of the Party, but should include national arrangements for implementing applicable international agreements and conventions.

15 Life-saving

Knowledge of life-saving appliances provided on fishing vessels. Organization of abandon ship drills and the use of the equipment.

16 Search and rescue

Knowledge of search and rescue procedures.

17 The FAO/ILO/IMO Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels, Part A

Knowledge of such sections of the FAO/ILO/IMO Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels as may be required by the Party.

18 Methods for demonstration of proficiency

The Party shall prescribe appropriate methods for the demonstration of proficiency in relevant requirements of this appendix.

Regulation 4. Mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of a navigational watch on fishing vessels of 24 metres in length and over operating in limited waters

1 Every officer in charge of a navigational watch on a fishing vessel of 24 metres in length and over operating in limited waters shall either hold a certificate issued in compliance with regulation 2 or hold an appropriate certificate issued in compliance with at least the provisions of this regulation.

2 Every candidate for certification shall:

.1 be not less than 18 years of age;

.2 satisfy the Party as to medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing;

.3 have approved seagoing service of not less than two years in the deck department on fishing vessels of not less than 12 metres in length. However, the Administration may allow the substitution of the seagoing service by a period of special training not exceeding one year, provided that the period of the special training programme shall be at least equivalent in value to the period of the required seagoing service it substitutes or by a period of approved seagoing service evidenced by an approved record book covered by the 1978 STCW Convention;

.4 have passed an appropriate examination or examinations for assessment of competency to the satisfaction of the Party. Such examination or examinations shall include the material set out in the appendix to this regulation. A candidate for examination who holds a valid certificate of competency issued in accordance with the provisions of the 1978 STCW Convention need not be re-examined in those subjects listed in the appendix which were passed at a higher or equivalent level for issue of the Convention certificate; and

.5 meet the applicable requirements of regulation 6, as appropriate for performing designated radio duties in accordance with the Radio Regulations.

Appendix to regulation 4. Minimum knowledge required for certification of officers in charge of a navigational watch on fishing vessels of 24 metres in length and over operating in limited waters

1 The syllabus given below is compiled for examination of candidates for certification as officers in charge of a navigational watch on fishing vessels of 24 metres in length and over operating in limited waters.

2 Terrestrial and coastal navigation

2.1 Ability to determine the vessel's position by the use of:

.1 landmarks;

.2 aids to navigation, including lighthouses, beacons and buoys; and

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

2.2 Thorough knowledge of and ability to use navigational charts and publications such as sailing directions, tide tables, notices to mariners and radio navigational warnings.

3 Radar navigation

3.1 The Party shall decide whether or not to incorporate the radar syllabus below in the general requirements for certification of officers in charge of a navigational watch. If the Party decided not to include the syllabus in the general requirements, it shall ensure that the syllabus is taken into account

for purposes of certification of officers in charge of a navigational watch serving on vessels fitted with radar equipment and plying within limited waters.

3.2 Demonstrate, using a radar simulator or, when not available, manoeuvring board, knowledge of the fundamentals of radar and ability in the operation and use of radar, and in the interpretation and analysis of information obtained from the equipment* including the following:

- .1 factors affecting performance and accuracy;
- .2 setting up and maintaining displays;
- .3 detection of misrepresentation of information, false echoes, sea returns;
- .4 range and bearing;
- .5 identification of critical echoes;
- .6 course and speed of other ships;
- .7 time and distance of closest approach of crossing, meeting or overtaking ships;
- .8 detecting course and speed changes of other ships;
- .9 effect of changes in own vessel's course or speed or both; and
- .10 application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972.

* Reference is made to resolution 2 of the 1995 STCW-F Conference

4 Watchkeeping

4.1 Demonstrate thorough knowledge of the content, application and intent of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, specially Annexes II and IV concerned with safe navigation.

4.2 Demonstrate knowledge of the content of Basic Principles to be Observed in Keeping a Navigational Watch as prescribed in chapter IV.

5 Electronic systems of position-fixing and navigation

5.1 Ability to determine the ship's position by the use of electronic navigational aids, where applicable, to the satisfaction of the Party.

6 Meteorology

6.1 Knowledge of shipborne meteorological instruments and their application.

6.2 Knowledge of the characteristics of the various weather systems affecting the limited waters concerned.

7 Compasses

7.1 Ability to determine and apply compass errors.

8 Fire fighting

8.1 Knowledge of fire prevention and use of fire-fighting appliances.

8.2 Participation in an approved fire-fighting course.

9 Life-saving

9.1 Knowledge of life-saving appliances provided on fishing vessels. Organization of abandon ship drills and the use of the equipment.

9.2 Participation in an approved survival at sea course.

10 Emergency procedures and safe working practices for fishing vessel personnel

10.1 Knowledge of the items listed in the appropriate sections of the FAO/ILO/IMO Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels, part A, and in chapter III of the Annex to the 1993 Torremolinos Protocol.

11 Fishing vessel, manoeuvring and handling

11.1 Basic knowledge of manoeuvring and handling a fishing vessel, including the following:

.1 berthing, unberthing, anchoring and manoeuvring alongside other vessels at sea;

.2 manoeuvring during fishing operations with special regard to factors which could adversely affect the vessels during such operations;

.3 effects of wind and tide/current on ship handling;

.4 manoeuvring in shallow water;

.5 management of fishing vessels in heavy weather;

.6 rescuing persons and assisting a ship or aircraft in distress;

.7 towing and being towed;

.8 man-overboard procedure; and

.9 where applicable, practical measures to be taken when navigating in ice or in conditions of ice accretion on board the vessel.

12 Vessel stability

12.1 Demonstrate ability to use stability data, stability and trim tables and pre-calculated operating conditions.

13 Catch handling

13.1 Knowledge of safe handling and stowage of catch and the effect of these factors on the safety of the vessel.

14 Fishing vessel construction

14.1 General knowledge of the principal structural members of a vessel.

15 Medical aid

15.1. Knowledge of first-aid procedures. Practical application of medical guides and advice by radio.

16 Search and rescue

16.1 Knowledge of search and rescue procedures.

17 Prevention of pollution of the marine environment

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

18 Methods to demonstrate proficiency

18.1 The Party shall prescribe methods for the demonstration of proficiency in relevant requirements of this appendix.

Regulation 5. Mandatory minimum requirements for certification of chief engineer officers and second engineer officers of fishing vessels powered by main propulsion machinery of 750 kW propulsion power or more

1 Every chief engineer officer and second engineer officer serving on a seagoing fishing vessel powered by main propulsion machinery of 750 kW propulsion power or more shall hold an appropriate certificate.

2 Every candidate for certification shall:

- .1 be not less than 18 years of age;
- .2 satisfy the Party as to medical fitness, including eyesight and hearing;
- .3 for certification as second engineer officer, have not less than 12 months approved seagoing service in the engine-room; however, this period may be reduced to not less than 6 months if the Party requires special training which it considers to be equivalent to the approved seagoing service it replaces;
- .4 for certification as chief engineer officer, have not less than 24 months approved seagoing service, of which not less than 12 months shall be served while qualified to serve as second engineer officer;
- .5 have participated in an approved practical fire-fighting course; and
- .6 have passed an appropriate examination for the assessment of competency to the satisfaction of the Party. Such examination shall include the material set out in the appendix to this regulation, except that the Party may vary the requirements for examination and seagoing service for officers of fishing vessels engaged in voyages in limited waters bearing in mind the power of the propulsion machinery and the effect on the safety of all fishing vessels which may be operating in the same waters.

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

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

Appendix to regulation 5. Minimum knowledge required for certification of chief engineer officers and second engineer officers of fishing vessels powered by main propulsion machinery of 750 kW propulsion power and more

1 The syllabus given below is compiled for examination of candidates for certification as chief engineer officer or second engineer officer of fishing vessels powered by main propulsion machinery of 750 kW propulsion power or more. Bearing in mind that a second engineer officer will be in a position to assume the responsibilities of the chief engineer officer at any time, examination in these subjects shall be designed to test that the candidate has assimilated properly all available information that affects the safe operation of the fishing vessel's machinery.

2 With respect to paragraphs 3.4 and 4.1 below, the Party may omit knowledge requirements for types of propulsion machinery other than machinery installations for which the certificate to be awarded is to be valid. A certificate awarded on such a basis shall not be valid for any category of machinery installation which has been omitted until the engineer officer proves to be competent in these items to the satisfaction of the Party. Any such limitation shall be stated in the certificate.

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

- .1 combustion processes;
- .2 heat transmission;
- .3 mechanics and hydromechanics,
- .4 as appropriate:
 - .4.1 marine diesel engines;
 - .4.2 marine steam propulsion plant;
 - .4.3 marine gas turbines;
- .5 steering gear systems;
- .6 properties of fuels and lubricants;
- .7 properties of materials;
- .8 fire-extinguishing agents;
- .9 marine electrical equipment;
- .10 automation, instrumentation and control systems;
- .11 fishing vessel construction, including stability and damage control;
- .12 auxiliary systems; and
- .13 refrigeration systems.

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

- .1 operation and maintenance of, as appropriate:
 - .1.1 marine diesel engines;
 - .1.2 marine steam propulsion plant;

- .1.3 marine gas turbines;
- .2 operation and maintenance of auxiliary machinery systems, including steering gear systems;
- .3 operation, testing and maintenance of electrical and control equipment;
- .4 maintenance of catch handling equipment and deck machinery;
- .5 detection of machinery malfunction, location of faults and action to prevent damage;
- .6 organization of safe maintenance and repair procedures;
- .7 methods of, and aids for, fire prevention, detection and extinction;
- .8 regulations to be observed regarding operational or accidental pollution of the marine environment and methods and aids to prevent such pollution;
- .9 first aid related to injuries which might be expected in machinery spaces and use of first-aid equipment;
- .10 functions and use of life-saving appliances;
- .11 methods of damage control with specific reference to action to be taken in the event of flooding of seawater into the engine-room; and
- .12 safe working practices.

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

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

Regulation 6. Mandatory minimum requirements for certification of personnel in charge of or performing radiocommunication duties on board fishing vessels

Explanatory note

Mandatory provisions relating to radio watchkeeping are set forth in the Radio Regulations and the 1993 Torremolinos Protocol. Provisions for radio maintenance are set forth in the 1993 Torremolinos Protocol and the guidelines adopted by the Organization.*

* Reference is made to the Recommendation on radio maintenance guidelines for the global maritime distress and safety system related to sea areas A3 and A4 adopted by the Organization by resolution A.702(17).

Application

1 Except as provided in paragraph 2, the provisions of this regulation shall apply to personnel in charge of, or performing, radiocommunication duties on a vessel required by international agreement or national law to carry radio equipment using the frequencies and techniques of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS).

2 Personnel on vessels for which carriage of radio equipment is not compulsory under international agreements or national law are not required to meet the provisions of this regulation, but are nevertheless required to comply with the Radio Regulations. The Administration shall ensure that the appropriate certificates meeting the requirements of the Radio Regulations are issued or recognised in respect of such personnel.

Minimum requirements for certification of GMDSS radio personnel

1 Every person in charge of, or performing, radiocommunication duties on a vessel shall hold an appropriate certificate or certificates issued or recognised by the Administration under the provisions of the Radio Regulations.

2 The minimum knowledge, understanding and proficiency required for certification under this regulation shall be sufficient for radio personnel to carry out their radio duties safely and efficiently.

3 Every candidate for certification shall:

- .1 be not less than 18 years of age;
- .2 satisfy the Party as to medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing; and
- .3 meet the requirements of the appendix to this regulation.

4 Every candidate for certification shall be required to pass an examination or examinations to the satisfaction of the Party.

5 For endorsement of all types of certificates issued under the provisions of the Radio Regulations as meeting the requirements of the Convention, the required knowledge, understanding and proficiency is given in the appendix to this regulation. In determining the appropriate level of knowledge and training the Party shall also take into account the relevant recommendations of the Organization.*

* Reference is made to the Recommendations on training for radio personnel (GMDSS) adopted by the Organization by resolution A.703(17).

Appendix to regulation 6. Minimum additional knowledge and training requirements for GMDSS radio personnel

1 In addition to satisfying the requirements for the issue of a certificate in compliance with the Radio Regulations, every candidate for certification shall have knowledge of:

- .1 provision of radio services in emergencies;
- .2 search and rescue radiocommunications, including procedures in the *Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR)*;
- .3 The means to prevent the transmission of false distress alerts and the procedures to mitigate the effects of false distress alerts;
- .4 ship reporting systems;
- .5 radio medical services;
- .6 use of the International Code of Signals and the Standard Marine Communication Phrases; and
- .7 preventive measures for the safety of the vessel and personnel in connection with hazards related to radio equipment, including electrical and non-ionizing radiation hazards.

Regulation 7. Mandatory minimum requirements to ensure the continued proficiency and updating of knowledge for skippers, officers and engineer officers

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

- .1 medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing; and
 - .2 seagoing service as skipper or officer of at least one year during the preceding five years; or
 - .3 ability to perform fishing vessel operational duties relating to the duties appropriate to the grade of certificate held which are considered to be at least equivalent to the seagoing service required in paragraph 1.2, or by:
 - .3.1 passing an approved test; or
 - .3.2 successfully completing an approved course or course appropriate, for skippers and officers who are serving on fishing vessels, especially for re-entrants to seagoing service on these vessels; or
 - .3.3 having completed approved seagoing service as an officer for a period of not less than three months on a fishing vessel in a supernumerary capacity, immediately prior to taking up the position for which the certificate is valid.
- 2 The refresher and updating courses required by this regulation shall be approved by the Administration and include the text of recent changes in international regulations concerning the safety of life at sea and the protection of the marine environment.

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

Regulation 8. Mandatory minimum requirements to ensure the continued proficiency and updating of knowledge for GMDSS radio personnel

1 Every GMDSS radio personnel holding a certificate or certificates issued or recognized by the Party shall, in order to continue to qualify for seagoing service, be required to satisfy the Party as to the following:

- .1 medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing, at regular intervals not exceeding five years; and
- .2 professional competence:
 - .2.1 by approved seagoing service involving radiocommunication duties of at least one year in total during the preceding five years; or
 - .2.2 by virtue of having performed functions relating to the duties appropriate to the grade of certificate held which are considered to be at least equivalent to the seagoing service required in paragraph 1.2.1; or
 - .2.3 by passing an approved test or successfully completing an approved training course or courses at sea or ashore which shall include those elements which are of direct relevance to the safety of life at sea, and which are applicable for the certificate that the person is holding, in accordance with the requirements of the 1993 Torreniolinos Protocol.

2 When new modes, equipment or practices are to become mandatory aboard vessels entitled to fly the flag of a Party, the Party may require GMDSS radio personnel to pass an approved test or successfully complete an appropriate training course or courses, at sea or ashore, with particular reference to safety duties.

3 The Administration shall ensure that the texts of recent changes in international regulations relating to radiocommunications and relevant to the safety of life at sea are available to ships entitled to fly its flag.

CHAPTER III

BASIC SAFETY TRAINING FOR ALL FISHING VESSEL PERSONNEL

Regulation 1. Basic safety training for all fishing vessel personnel

1 Fishing vessel personnel shall, before being assigned to any shipboard duties, receive basic training approved by the Administration in the following areas:

- .1 personal survival techniques including donning of lifejackets and, as appropriate, immersion suits;
- .2 fire prevention and fire fighting;
- .3 emergency procedures;
- .4 elementary first aid;
- .5 prevention of marine pollution; and
- .6 prevention of shipboard accidents.

2 In implementing the provisions of paragraph 1, the Administration shall determine whether and, if so to what extent, these provisions shall apply to personnel of small fishing vessels or personnel already employed on fishing vessels.

CHAPTER IV

WATCHKEEPING

Regulation 1. Basic principles to be observed in keeping a navigational watch on board fishing vessels

1 Administrations shall direct the attention of owners and operators of fishing vessels, skippers and watchkeeping personnel to the following principles, which shall be observed to ensure that a safe navigational watch is maintained at all times.

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

3 The basic principles, including but not limited to the following, shall be taken into account on all fishing vessels. However, a Party may exclude very small fishing vessels operating in limited waters from fully observing the basic principles.

4 En route to or from fishing grounds

4.1 Arrangements of the navigational watch

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

4.1.2 When deciding the composition of the watch the following factors, inter alia, shall be taken into account:

- .1 at no time shall the wheelhouse be left unattended;
- .2 weather conditions, visibility and whether there is daylight or darkness;
- .3 proximity of navigational hazards which may make it necessary for the officer in charge of the watch to carry out additional navigational duties;
- .4 use and operational condition of navigational aids such as radar or electronic position-indicating devices and of any other equipment affecting the safe navigation of the vessel;
- .5 whether the vessel is fitted with automatic steering; and
- .6 any unusual demands on the navigational watch that may arise as a result of special operational circumstances.

4.2 Fitness for duty

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

4.3 Navigation

4.3.1. The intended voyage shall, as far as practicable, be planned in advance taking into consideration all pertinent information, and any course laid down shall be checked before the voyage commences.

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

4.3.3 The officer in charge of the watch shall have full knowledge of the location and operation of all safety and navigational equipment on board the vessel, and shall be aware and take account of the operating limitations of such equipment.

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

4.4 Navigational equipment

4.4.1 The officers in charge of the watch shall make the most effective use of all navigational equipment at their disposal.

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

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

4.5 Navigational duties and responsibilities

4.5.1 The officer in charge of the watch shall:

- .1 keep watch in the wheelhouse;
- .2 in no circumstances leave the wheelhouse until properly relieved;
- .3 continue to be responsible for the safe navigation of the vessel despite the presence of the skipper in the wheelhouse until informed specifically that the skipper has assumed that responsibility and this is mutually understood;
- .4 notify the skipper when in any doubt as to what action to take in the interest of safety; and
- .5 not hand over the watch to a relieving officer if there is reason to believe that the latter is not capable of carrying out the watchkeeping duties effectively, in which case the skipper shall be notified.

4.5.2 On taking over the watch the relieving officer shall confirm and be satisfied as to the vessel's estimated or true position and confirm its intended track, course and speed, and shall note any dangers to navigation expected to be encountered during the watch.

4.5.3 Whenever practicable a proper record shall be kept of the movements and activities during the watch relating to the navigation of the vessel.

4.6 Look-out

4.6.1 A proper look-out shall be maintained in compliance with Rule 5 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972. It shall serve the purpose of:

- .1 maintaining a continuous state of vigilance by sight and hearing as well as by all other available means, with regard to any significant changes in the operating environment;
- .2 fully appraising the situation and the risk of collision, stranding and other dangers to navigation; and
- .3 detecting ships or aircraft in distress, shipwrecked persons, wrecks and debris.

4.6.2 In determining that the composition of the navigational watch is adequate to ensure that a proper look-out can continuously be maintained, the skipper shall take into account all relevant factors, including those described under paragraph 4.1 of this regulation, as well as the following factors:

- .1 visibility, state of weather and sea;
- .2 traffic density, and other activities occurring in the area in which the vessel is navigating;
- .3 the attention necessary when navigating in or near traffic separation schemes and other routing measures;
- .4 the additional workload caused by the nature of the vessel's functions, immediate operating requirements and anticipated manoeuvres;
- .5 rudder and propeller control and vessel manoeuvring characteristics;
- .6 the fitness for duty of any crew members on call who may be assigned as members of the watch;
- .7 knowledge of and confidence in the professional competence of the vessel's officers and crew;

.8 the experience of the officer of the navigational watch and the familiarity of that officer with the vessel's equipment, procedures, and manoeuvring capability;

.9 activities taking place on board the vessel at any particular time, and the availability of assistance to be summoned immediately to the wheelhouse when necessary;

.10 the operational status of instrumentation in the wheelhouse and controls, including alarm systems;

.11 the size of the vessel and the field of vision available from the conning position;

.12 the configuration of the wheelhouse, to the extent such configuration might inhibit a member of the watch from detecting by sight or hearing any external developments; and

.13 any relevant standards, procedures and guidelines relating to watchkeeping arrangements and fitness for duty which have been adopted by the Organization.

4.7 Protection of the marine environment

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

4.8 Weather conditions

The officer in charge of the watch shall take relevant measures and notify the skipper when adverse changes in weather could affect the safety of the vessel, including conditions leading to ice accretion.

5 Navigation with pilot embarked

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

6 Vessels engaged in fishing or searching for fish

6.1 In addition to the principles enumerated in paragraph 4, the following factors shall be considered and properly acted upon by the officer in charge of the watch:

.1 other vessels engaged in fishing and their gear, own vessel's manoeuvring characteristics, particularly its stopping distance and the diameter of turning circle at sailing speed and with the fishing gear overboard;

.2 safety of the crew on deck;

.3 adverse effects on the safety of the vessel and its crew through reduction of stability and freeboard caused by exceptional forces resulting from fishing operations, catch handling and stowage, and unusual sea and weather conditions;

.4 the proximity of offshore structures, with special regard to the safety zones; and

.5 wrecks and other underwater obstacles which could be hazardous for fishing gear.

6.2 When stowing the catch, attention shall be given to the essential requirements for adequate freeboard, adequate stability and watertight integrity at all times during the voyage to the landing port,

taking into consideration consumption of fuel and stores, risk of adverse weather conditions and, especially in winter, risk of ice accretion on or above exposed decks in areas where ice accretion is likely to occur.

7 Anchor watch

The skipper shall ensure, with a view to the safety of the vessel and the crew, that a proper watch is maintained at all times from the wheelhouse or deck on fishing vessels at anchor.

8 Radio watchkeeping

The skipper shall ensure that an adequate radio watch is maintained while the vessel is at sea, on appropriate frequencies, taking into account the requirements of the Radio Regulations.

APPENDIX 1

The form used to attest the issue of a certificate shall be as shown hereunder, provided that the words "or until the date of expiry of any extension of the validity of this certificate as may be shown overleaf" appearing on the front of the form and the provisions for recording extension of the validity appearing on the back of the form shall be omitted where the certificate is required to be replaced upon its expiry.

(Official Seal)

(Country)

CERTIFICATE ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR FISHING VESSEL PERSONNEL, 1995

The Government ofcertifies that the holder of this certificate has been found duly qualified in accordance with the provisions of regulation of the above Convention and has been found competent to serve as specified below, subject to any limitations indicated until or until the date of expiry of any extension of the validity of this certificate as may be shown overleaf:

The lawful holder of this certificate may serve in the following capacity or capacities:

CAPACITY	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

Certificate No..... issued on

(Official Seal)

.....
Signature of duly authorized official

.....
Name of duly authorized official

Date of birth of the holder of the certificate

Signature of the holder of the certificate

Photograph of the holder of the certificate

The validity of this certificate is hereby extended until
.....
(Official seal) Signature of duly authorized official
Date of revalidation Name of duly authorized official
.....

The validity of this certificate is hereby extended until
(Official seal) Signature of duly authorized official
Date of revalidation Name of duly authorized official
.....

APPENDIX 2

The form used to attest the issue of a certificate shall be as shown hereunder, provided that the words "or until the date of expiry of any extension of the validity of this endorsement as may be shown overleaf" appearing on the front of the form and the provisions for recording extension of the validity appearing on the back of the form shall be omitted where the endorsement is required to be replaced upon its expiry.

(Official Seal)

(Country)

ENDORSEMENT ATTESTING THE ISSUE OF A CERTIFICATE UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR FISHING VESSEL PERSONNEL, 1995

The Government of certifies that certificate No. has been issued to who has been found duly qualified in accordance with the provisions of regulation of the above Convention and has been found competent to serve as specified below, subject to any limitations indicated until or until the date of expiry of any extension of the validity of this endorsement as may be shown overleaf:

The lawful holder of this endorsement may serve in the following capacity or capacities specified in the applicable safe manning requirements of the Administration:

CAPACITY	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
----------	-------------------------------

--	--

Endorsement No. issued on

(Official Seal)

.....
Signature of duly authorized official

.....
Name of duly authorized official

Date of birth of the holder of the certificate

Signature of the holder of the certificate

Photograph of the holder of the certificate

--

The validity of this endorsement is hereby extended until	
(Official seal) Signature of duly authorized official
Date of revalidation Name of duly authorized official

The validity of this endorsement is hereby extended until	
(Official seal) Signature of duly authorized official
Date of revalidation Name of duly authorized official

APPENDIX 3

The form used to attest the recognition of a certificate shall be as shown hereunder, except that the words "or until the date of expiry of any extension of the validity of this endorsement as may be shown overleaf" appearing on the front of the form and the provisions for recording extension of the validity appearing on the back of the form shall be omitted where the endorsement is required to be replaced upon its expiry.

(Official Seal)

(Country)

ENDORSEMENT ATTESTING THE RECOGNITION OF A CERTIFICATE UNDER THE
PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING,
CERTIFICATION AND WATCHKEEPING

FOR FISHING VESSEL PERSONNEL, 1995

The Government of certifies that Certificate No..... issued to by or on behalf of the Government ofis duly recognized in accordance with the provisions of regulation I/7 of the above Convention, and the lawful holder is authorized to serve as specified below, subject to any limitations indicated untilor until the date of expiry of any extension of the validity of this endorsement as may be shown overleaf:

The lawful holder of this endorsement may serve in the following capacity or capacities specified in the safe manning requirements of the Administration:

CAPACITY	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

Endorsement No. issued on

(Official Seal)

.....
Signature of duly authorized official

.....
Name of duly authorized official

Date of birth of the holder of the certificate

Signature of the holder of the certificate

Photograph of the holder of the certificate

The validity of this endorsement is hereby extended until

(Official seal)

.....
Signature of duly authorized official

Date of revalidation
.....

.....
Name of duly authorized official

The validity of this endorsement is hereby extended until

(Official seal)

.....
Signature of duly authorized official

Date of revalidation
.....

.....
Name of duly authorized official

RESOLUTION 1

Training of radio operators for the global maritime distress and safety system (GMDSS)

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F), 1995, and in particular regulation II/6 - Mandatory minimum requirements for certification of personnel in charge of, or performing, radiocommunication duties on board fishing vessels,

RECOGNIZING the importance of efficient radio watchkeeping and radio maintenance for the safety of life and property at sea and the protection of the marine environment,

BEARING IN MIND the requirements of the global maritime distress and safety system (GMDSS) prescribed by the Radio Regulations and the Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977 (1993 Torremolinos Protocol),

NOTING that for merchant ships the GMDSS will be implemented by 1 February 1999,

NOTING ALSO that, if the Torremolinos Protocol enters into force on or before 1 February 1999, every fishing vessel to which chapter IX of the Protocol applies will, in accordance with regulation 1 of that chapter, have to comply with all applicable requirements, and thus the GMDSS will be fully implemented,

NOTING FURTHER that regulation 15, chapter IX of the 1993 Torremolinos Protocol requires that every vessel to which the Protocol applies shall carry personnel qualified for distress and safety radiocommunication purposes to the satisfaction of the Administration,

RECALLING that resolution 8 of the International Conference on Safety of Fishing Vessels, 1993:

- urged Parties to the 1993 Torremolinos Protocol to implement the GMDSS requirements in respect of existing fishing vessels not later than 1 February 1999, without awaiting the entry into force of the 1993 Torremolinos Protocol; and

-invited the International Maritime Organization, in consultation or association with other United Nation specialized agencies and intergovernmental organizations concerned, as appropriate, to undertake the necessary steps to implement the GMDSS requirements in respect of existing fishing vessels as recommended above,

FURTHER NOTING that the GMDSS will also provide the means for conducting distress and safety communications for most other fishing vessels to which the 1993 Torremolinos Protocol does not apply, and the need for persons on board such vessels also to be trained and certificated in accordance with the Radio Regulations and the 1995 STCW-F Convention,

RECOGNIZING ALSO that this necessitates the training and certification of a considerable number of existing skippers, officers in charge of a navigational watch and other radiocommunication personnel to undertake GMDSS radio operator functions on board fishing vessels prior to 1 February 1999,

BEING OF THE OPINION that, if such training and certification is delayed, there might be a shortage of GMDSS radio operators world-wide when the GMDSS is fully implemented,

STRONGLY URGES Governments to take measures to:

.1 implement the provisions of the 1995 STCW-F Convention concerning the training and certification of fishing vessel radio personnel, without awaiting the Convention's entry into force;

.2 ensure that fishing vessel personnel responsible for the operation of GMDSS radio equipment are properly trained and certificated, as appropriate;

.3 ensure that a sufficient number of persons taking responsibility for distress and safety communications on their fishing vessels are trained and certificated as GMDSS radio operators prior to 1 February 1999; and

.4 bring this matter to the attention of fishing vessel owners and fishing vessel personnel and of all others who may need to use, or whose vessels may need to use, GMDSS services for transmitting or receiving distress and safety communications.

RESOLUTION 2

Radar simulator training

THE CONFERENCE,

RECOGNIZING the vital importance of adequate radar training with regard to the safety of life and property at sea and the protection of the environment,

CONSIDERING that some methods of instruction in the use of radar do not achieve the desired level of proficiency of skippers and officers in charge of a navigational watch,

NOTING that the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995, requires such officers to possess an adequate level of proficiency in fishing vessel operation under all conditions of service,

1. RESOLVES to recommend that radar simulator training be given to all skippers and officers in charge of a navigational watch;
2. INVITES the International Maritime Organization to communicate this resolution to all Governments invited to the Conference;
3. CALLS upon all Governments concerned to take due account of this resolution as a matter of urgency.

RESOLUTION 3

Guidelines and recommendations for fishing vessel personnel

THE CONFERENCE,

RECOGNIZING the importance of safe and efficient operational practices and procedures to the safety of life at sea and the protection of the marine environment in general, and to the safety of fishing vessels in particular,

NOTING that the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code adopted by the 1995 Conference of Parties to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, contains recommended guidance for seafarers, including:

- the use of simulators,
- training of radio operators,
- proficiency in survival craft and rescue boats,
- emergency, occupational safety, medical care and safety functions,
- watchkeeping, and

- prevention of fatigue,

NOTING ALSO the Document for Guidance on Fishermen's Training and Certification, which applies to personnel on fishing vessels of 12 metres in length and above,

INVITES the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization to:

.1 review the above recommended guidance, and to prepare guidelines and recommendations specifically addressed to personnel on fishing vessels;

.2 review the requirements and recommendations on the prevention of fatigue, and to prepare guidelines for the prevention of fatigue of fishing vessel personnel; and

.3 review, in co-operation with the International Labour Organization and the Food and Agriculture Organization of the United Nations, the Document for Guidance, and to prepare guidelines and recommendations for the training and certification of personnel on board fishing vessels of 12 metres in length and over but less than 24 metres.

RESOLUTION 4

Training of deck-hands on board fishing vessels of 24 metres in length and over

THE CONFERENCE,

BEING AWARE of the possible danger to deck-hands on board fishing vessels,

RECOGNIZING the importance and urgency of establishing requirements for deck-hands on board fishing vessels,

RECOGNIZING FURTHER that suitable arrangements for "pre-sea" training are not widely available for the training of deck-hands on board fishing vessels,

1. ADOPTS the Recommendation on training of deck-hands working on board fishing vessels of 24 metres in length and over, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2. URGES Governments concerned to give effect to the contents of the said Recommendation as soon as practicable, preferably by establishing a "pre-sea training course" for fishing vessel personnel or, if impractical to do so, by other means, i.e. on-board instructions;

3. INVITES the International Maritime Organization:

.1 to keep this recommendation under review and to bring any future amendments thereto to the attention of all Governments concerned; and

.2 to communicate this resolution to all Governments invited to the Conference.

ANNEX

Recommendation on training of deck-hands working on fishing vessels of 24 metres in length and over

1 *Deck-hand* means a member of the vessel's crew other than the skipper or an officer.

2 In addition to the basic training requirement in chapter III of the Convention, deck-hands should:

.1 be familiar with marine terms and orders commonly used in fishing vessels; and

.2 be familiar with the dangers associated with fishing operations such as shooting the fishing gear into the water, hauling the fishing gear and landing the catch on board.

3 Deck-hands should have:

- .1 an understanding of dangers caused by the vessel's motions and accelerations;
- .2 an understanding of dangers caused by slippery surfaces on board;
- .3 an understanding of good on-board conduct, particularly to minimize fire hazards; and
- .4 knowledge of the use of personal protection equipment.

4 Deck-hands should be familiar with the construction, application and purpose of each piece of deck equipment associated with a particular type of fishing gear. Such deck equipment includes, but should not be limited to:

- .1 trawl gallows;
- .2 gantries;
- .3 bollards;
- .4 power blocks;
- .5 pursing blocks;
- .6 winches and booms;
- .7 derricks;
- .8 netdrums and side rollers; and
- .9 line and trap haulers.

5 As far as the stability and associated seaworthiness of vessels is concerned, deck-hands should have:

- .1 a general understanding of the watertight and weathertight integrity of common types of fishing vessels;
- .2 an understanding of the operation of closing devices for doors and other openings relevant to the watertight and weathertight integrity of the fishing vessel;
- .3 knowledge of stowage of the catch, fishing gear; and
- .4 knowledge of the function of freeing ports.

6 Deck-hands should also have:

- .1 knowledge of the handling and maintenance of deck appliances and equipment such as winches, derricks, booms, stoppers, chains, wire ropes and ropes;
- .2 knowledge of making splices and eye splices in wire ropes and ropes;

.3 general knowledge of mooring operations and the handling of mooring ropes, including springs, bow, stern and breast ropes; and

.4 knowledge of helm orders, commands for mooring, anchoring and towing.

RESOLUTION 5

Training of fishing vessel personnel in personal survival techniques

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F), 1995,

NOTING that chapter III (Basic safety training for all fishing vessel personnel), inter alia, contains provisions requiring Administrations to approve basic training in personal survival techniques,

NOTING ALSO the provisions contained in the FAO/ILO/IMO Document for Guidance on Fishermen's Training and Certification,

NOTING FURTHER that regulation VIII/4 of the 1993 Torremolinos Protocol

contains provisions requiring training in emergency procedures,

ADOPTS the guidance contained in the annex to the present resolution,

INVITES all Governments to be guided by the contents of the annex to the present resolution when approving basic safety training in personal survival techniques.

ANNEX

Guidance for the training of fishing vessel personnel in personal survival techniques

1 All prospective personnel on fishing vessels should be instructed in the following:

.1 types of emergencies which may occur, such as collision, fire and foundering;

.2 types of life-saving appliances normally carried on fishing vessels;

.3 need to adhere to the principles of survival;

.4 value of training and drills;

.5 need to be ready for any emergency and to be constantly aware of:

.5.1 the information in the muster list, in particular:

.1 their specific duties in any emergency;

.2 their own survival craft station; and

.3 the signals calling all crew to their survival craft or fire stations;

.5.2 location of their own and spare lifejackets;

- .5.3 location of fire alarm controls;
- .5.4 means of escape;
- .5.5 consequences of panic;
- .6 actions to be taken when called to survival craft stations, including:
 - .6.1 putting on suitable clothing;
 - .6.2 donning a lifejacket; and as appropriate, immersion suit;
 - .6.3 collecting additional protection such as blankets, time permitting;
- .7 actions to be taken when required to abandon a fishing vessel, such as:
 - .7.1 how to board survival craft from fishing vessel and water; and
 - .7.2 how to jump into the sea from a height and reduce the risk of injury when entering the water;
 - .7.3 actions to be taken under rescue operations by a helicopter;
- .8 actions to be taken when in the water, such as:
 - .8.1 how to survive in circumstances of:
 - .1 fire or oil on the water;
 - .2 cold conditions; and
 - .3 shark-infested waters;
 - .8.2 how to right a capsized liferaft;
- .9 actions to be taken when aboard a survival craft, such as:
 - .9.1 getting the survival craft quickly clear of the fishing vessel and fishing gear;
 - .9.2 protection against cold or extreme heat;
 - .9.3 using a drogue or sea-anchor;
 - .9.4 keeping a look-out;
 - .9.5 recovering and caring for survivors;
 - .9.6 facilitating detection by others;
 - .9.7 checking equipment available for use in the survival craft and using it correctly;
 - .9.8 remaining, so far as possible, in the vicinity;
 - .10 main dangers to survivors and the general principles of survival, including:

- .10.1 precautions to be taken in cold climates;
- .10.2 precautions to be taken in tropical climates;
- .10.3 exposure to sun, wind, rain and sea;
- .10.4 importance of wearing suitable clothing;
- .10.5 protective measures in survival craft;
- .10.6 effects of immersion in water and of hypothermia;
- .10.7 importance of preserving body fluids;
- .10.8 protection against seasickness;
- .10.9 proper use of fresh water and food;
- .10.10 effects of drinking seawater;
- .10.11 means available for facilitating detection by others; and
- .10.12 importance of maintaining morale.

2 All prospective personnel on fishing vessels should be given practical instruction in at least the following:

- .1 wearing a lifejacket or immersion suit or both correctly;
- .2 entering the water from a height wearing a lifejacket or immersion suit or both;
- .3 swimming while wearing a lifejacket or immersion suit or both;
- .4 keeping afloat without a lifejacket or immersion suit;
- .5 boarding liferafts from a fishing vessel and water while wearing a lifejacket or immersion suit or both;
- .6 assisting others to board survival craft;
- .7 operation of survival craft equipment, including basic operation of portable radio equipment; and
- .8 streaming a drogue or sea-anchor.

RESOLUTION 6

Training and certification of personnel on board large fishing vessels

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F), 1995,

NOTING that the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F) is promoting safety of life and property at sea and the

protection of the marine environment by establishing international standards of training, certification and watchkeeping for personnel serving on board fishing vessels,

NOTING ALSO that the size of fishing vessels, with respect to their length or propulsion power, is increasing and that vessels of large size could, in terms of their construction and equipment, be compared with merchant ships,

RECOGNIZING the importance of training of personnel of large vessels to further promote safety of life and property at sea and the protection of the marine environment,

1. INVITES the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization to develop guidance on standards of training, certification and watchkeeping for fishing vessel personnel serving on board large fishing vessels as soon as possible, taking into account the provisions of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended;

2. INVITES all Governments to give special consideration to such guidance in setting standards of training, certification and watchkeeping of personnel on large fishing vessels.

RESOLUTION 7

Requirements for officers in charge of an engineering watch and watchkeeping provisions

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F), 1995,

NOTING that the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F) does not contain any requirements for officers in charge of an engineering watch and watchkeeping provisions,

INVITES the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization to develop, as appropriate, for possible inclusion in the 1995 STCW-F Convention, requirements for officers in charge of an engineering watch and watchkeeping provisions.

RESOLUTION 8

Promotion of the participation of women in the fishing industry

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F), 1995,

NOTING the plan of the International Maritime Organization (IMO) for the integration of women in the maritime sector and expressing support for the Organization's aims to promote the training of women in the maritime sector,

DESIRING to achieve equal access for men and women to maritime training and to employment on board fishing vessels,

INVITES all Governments to:

.1 give special consideration to the equal access of men and women to the fishing industry; and

.2 highlight the role of women in the fishing industry and to promote their greater participation in maritime training and at all levels in the fishing industry.

RESOLUTION 9

Human relationships

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F), 1995,

RECOGNIZING that not only the safe operation of the fishing vessel and its equipment, but also that good human relationships between the personnel on board would greatly enhance the safety of life at sea,

NOTING that the STCW Convention 1978, as amended, contains provisions relating to knowledge of personnel management, organization and training aboard for the certification of supervisory personnel,

INVITES all Governments to:

.1 recognize the importance of personnel management, organization and training on board in the syllabi for officers on fishing vessels;

.2 establish, or encourage the establishment of, training programmes aimed at safeguarding good human relationships on board fishing vessels;

.3 take adequate measures to minimize any element of loneliness and isolation among the personnel on fishing vessels; and

.4 ensure that personnel on fishing vessels are sufficiently rested before commencing their duties.