



# DZIENNIK USTAW

## RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

---

Warszawa, dnia 20 października 2015 r.

Poz. 1654

### MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA

**o wymaganiach w zakresie wykszolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich,**  
sporządzona w Londynie dnia 7 lipca 1995 r.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

Dnia 7 lipca 1995 r. w Londynie została sporządzona Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykszolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, w następującym brzmieniu:

*Przekład*

**MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA O WYMAGANIACH W ZAKRESIE  
WYSZKOLENIA, WYDAWANIA ŚWIADECTW ORAZ PEŁNIENIA WACHT  
DLA ZAŁÓG STATKÓW RYBACKICH,  
SPORZĄDZONA W LONDYNIE DNIA 7 LIPCA 1995 R.**

## Strony konwencji

Biorąc pod uwagę Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (zwaną dalej „Konwencją STCW1978”),

Wyrażając wolę dalszego popierania bezpieczeństwa życia i mienia na morzu oraz ochronę środowiska morskiego przez ustanowienie powszechnie uzgodnionych międzynarodowych wymagań w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg zatrudnionych na statkach rybackich,

Uważając, że cel ten można najlepiej osiągnąć przez zawarcie Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, zwanej dalej „konwencją”,

Uzgodniły, co następuje:

### Artykuł 1

#### *Ogólne zobowiązania*

1 Strony zobowiązują się wprowadzić w życie postanowienia konwencji i załącznika do niej, który stanowi integralną część konwencji. Każde odniesienie do konwencji stanowi jednocześnie odniesienie do załącznika.

2 Strony zobowiązują się do wydania wszelkich ustaw, dekretów, zarządzeń i przepisów oraz do podjęcia wszelkich kroków w celu zapewnienia, z punktu widzenia bezpieczeństwa życia i mienia na morzu oraz ochrony środowiska morskiego, że załogi morskich statków rybackich są wykwalifikowane oraz zdolne do wykonywania swoich obowiązków.

### Artykuł 2

#### *Definicje*

Dla celów tej konwencji, o ile nie zdefiniowano inaczej:

- .1 „Strona” oznacza państwo, w stosunku do którego konwencja weszła w życie.
- .2 „Administracja” oznacza Rząd Strony, której banderę statek ma prawo podnosić.
- .3 „Świadectwo” oznacza ważny dokument, bez względu na to, jak jest określany, wydany lub uznany zgodnie z postanowieniami konwencji, upoważniający jego właściciela do służby zgodnie z treścią tego dokumentu lub zgodnie z wymaganiami przepisów krajowych.
- .4 „Wykwalifikowany” oznacza osobę posiadającą odpowiednie świadectwo.
- .5 „Organizacja” oznacza Międzynarodową Organizację Morską.
- .6 „Sekretarz Generalny” oznacza Sekretarza Generalnego Organizacji.

.7 „Statek rybacki” albo „statek” oznacza dowolny statek wykorzystywany w celach komercyjnych do połowu ryb lub innych żywych zasobów morza.

.8 „Morski statek rybacki” oznacza statek rybacki inny niż te, które żeglują wyłącznie na wodach śródlądowych albo w obrębie czy poblizu wód osłoniętych oraz akwenów, na których mają zastosowanie przepisy portowe.

### **Artykuł 3**

#### *Zastosowanie*

Konwencja ma zastosowanie do załóg pełniących służbę na morskich statkach rybackich mających prawo do podnoszenia bandery Strony.

### **Artykuł 4**

#### *Przekazywanie informacji*

Każda ze Stron konwencji przekaze Sekretarzowi Generalnemu następujące informacje:

.1 sprawozdanie na temat środków, jakie Strona podjęła, aby w pełni wprowadzić w życie postanowienia konwencji, obejmujące wzory świadectw wydawanych zgodnie z konwencją; oraz

.2 inne informacje, jakie określa lub zastrzega Prawidło I/5.

### **Artykuł 5**

#### *Inne traktaty i ich interpretacja*

1 Wszystkie uprzednio zawarte traktaty, konwencje i uzgodnienia dotyczące norm szkolenia, wydawania świadectw i pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, obowiązujące między Stronami, nadal mają moc prawną w okresie ważności tych instrumentów, w odniesieniu do:

.1 członków załóg statków rybackich, do których konwencja nie ma zastosowania; oraz

.2 członków załóg statków rybackich, do których konwencja ma zastosowanie w sprawach, które nie zostały wyraźnie określone.

2 Jednakże w zakresie, w jakim traktaty te, konwencje lub uzgodnienia stoją w sprzeczności z postanowieniami konwencji, Strony powinny dokonać przeglądu swoich zobowiązań na mocy tychże traktatów, konwencji i uzgodnień, w celu zagwarantowania, iż nie będzie istniała sprzeczność pomiędzy tymi zobowiązaniami a obowiązkami Stron wynikającymi z konwencji.

3 Wszystkie sprawy, które nie są wyraźnie określone w konwencji podlegają prawodawstwu stron.

### **Artykuł 6**

#### *Wydawanie świadectw*

Członkowie załóg statków rybackich będą otrzymywać świadectwa zgodnie z postanowieniami umieszczonymi w załączniku do niniejszej konwencji.

## **Artykuł 7**

### *Przepisy krajowe*

1 Każda ze Stron ustanowi procedury bezstronnego badania wszelkich zgłoszonych przypadków niekompetencji, działań lub zaniechań, które mogą stanowić bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa życia lub mienia na morzu, lub dla środowiska morskiego, popełnione przez posiadaczy świadectw lub potwierdzeń wydanych przez Stronę, w związku z wykonywaniem przez nich obowiązków określonych świadectwami oraz procedury wycofania, zawieszenia i unieważnienia takich świadectw z powyższej przyczyny oraz w celu zapobiegania oszustwom.

2 Każda Strona konwencji powinna określić kary lub środki dyscyplinarne dla przypadków, w których przepisy prawodawstwa krajowego wprowadzające w życie niniejszą konwencją nie są przestrzegane w odniesieniu do statków mających prawo do podnoszenia jej bandery lub w odniesieniu do członków załogi statku rybackiego posiadających odpowiednie świadectwa wydane przez Stronę.

3 W szczególności, należy ustanowić i egzekwować kary lub środki dyscyplinarne, w przypadkach, w których:

.1 armator, agent armatora lub szyper zatrudnił osobę nie posiadającą świadectwa zgodnie z wymaganiami niniejszej konwencji;

.2 szyper pozwolił osobie nie posiadającej odpowiedniego świadectwa lub uprawnień pełnić funkcję lub służbę na dowolnym stanowisku, które według przepisów powinny być wykonywane przez osobę posiadającą odpowiednie świadectwo; lub

.3 osoba uzyskała, przez oszustwo albo sfałszowanie dokumentów, zatrudnienie polegające na wykonywaniu funkcji lub pełnieniu służby na dowolnym stanowisku, na którym przepisy wymagają posiadania świadectwa lub zezwolenia.

4 Strona, której jurysdykcji podlega armator lub agent armatora, lub dowolna osoba, co do której są podstawy by sądzić, że jest odpowiedzialna za jakiegokolwiek nieprzestrzeganie konwencji w zakresie określonym w paragrafie 3, lub posiada wiedzę na ten temat, powinna nawiązać wszelką możliwą współpracę ze Stroną, która poinformuje ją o swoim zamiarze wszczęcia postępowania zgodnie ze swoją jurysdykcją.

## **Artykuł 8**

### *Kontrola*

1 Statki rybackie podczas pobytu w porcie innej Strony podlegają kontroli odpowiednio upoważnionych organów tej Strony, w celu sprawdzenia, czy wszystkie osoby pełniące służbę na statku posiadają świadectwa lub odpowiednie zezwolenia zgodnie z wymaganiami konwencji.

2 W przypadku, gdy na statku nie zostaną wyeliminowane uchybienia, o których mowa w paragrafie 3 Prawidła I/4, przynajmniej w stopniu nie zagrażającym ludziom, mieniu lub środowisku, Strona przeprowadzająca kontrolę podejmie kroki w celu zapewnienia, aby statek nie wypłynął, o ile i dopóki te wymagania nie zostaną spełnione w takim stopniu, w jakim

zagrożenie to nie zostanie wyeliminowane. Fakty dotyczące podjętych działań zostaną zgłoszone niezwłocznie Sekretarzowi Generalnemu i Administracji.

**3** Podczas przeprowadzania kontroli:

.1 należy podjąć wszelkie wysiłki, aby uniknąć nieuzasadnionego zatrzymania lub opóźnienia statku. Jeśli statek zostanie w sposób nieuzasadniony zatrzymany lub opóźniony, będzie miał prawo do rekompensaty za wszelkie straty lub szkody z tego wynikające; oraz

.2 swoboda uznania stosowana w przypadku załóg obcych statków rybackich nie powinna być mniejsza niż ta, z jaką podchodzi się do załóg statków pływających pod banderą państwa portu.

**4** Niniejszy artykuł ma zastosowanie w przypadku, gdy nastąpi konieczność zagwarantowania, że statek pływający pod banderą państwa nie będącego Stroną konwencji nie będzie traktowany bardziej tolerancyjnie niż statek pływający pod banderą Strony.

## **Artykuł 9**

### *Wspieranie współpracy technicznej*

**1** Strony konwencji będą wspierać, w porozumieniu i z udziałem Organizacji, te państwa, które zwróca się o pomoc techniczną w zakresie:

.1 szkolenia personelu administracyjnego i technicznego;

.2 ustanowienia instytucji szkolącej załogi statków rybackich;

.3 dostarczania wyposażenia i urządzeń dla instytucji szkoleniowych;

.4 opracowania odpowiednich programów szkolenia, w tym szkolenia praktycznego na morskich statkach rybackich; oraz

.5 ułatwienia innych środków i przedsięwzięć w celu podnoszenia kwalifikacji załóg statków rybackich,

najlepiej na szczeblu krajowym, lokalnym lub regionalnym, aby pomagać w osiągnięciu celów i zadań konwencji, biorąc pod uwagę szczególne potrzeby w tym względzie krajów rozwijających się.

**2** Ze swej strony Organizacja będzie podejmować wysiłki, zależnie od potrzeb, w porozumieniu lub łącznie z innymi organizacjami międzynarodowymi, zwłaszcza z Międzynarodową Organizacją Pracy i Organizacją do spraw Wyżywienia i Rolnictwa ONZ.

## **Artykuł 10**

### *Poprawki*

**1** Konwencja może być zmieniona poprzez zastosowanie każdej z procedur określonych w niniejszym artykule.

## 2 Poprawki po ich rozważeniu w ramach Organizacji:

.1 Każda poprawka zaproponowana przez Stronę jest przedkładana Sekretarzowi Generalnemu, który następnie przesyła ją wszystkim członkom Organizacji, wszystkim Stronom i Dyrektorom Generalnym Międzynarodowej Organizacji Pracy oraz Organizacji do spraw Wyżywienia i Rolnictwa ONZ, przynajmniej sześć miesięcy przed jej rozpatrzeniem.

.2 Każda poprawka zaproponowana i rozesłana, zgodnie z powyższym przepisem, jest przekazywana Komitetowi Bezpieczeństwa Morskiego w celu jej rozpatrzenia.

.3 Strony bez względu na to, czy są członkami Organizacji, mają prawo uczestniczyć w obradach Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego w celu rozpatrzenia i przyjęcia poprawek.

.4 Poprawki są przyjmowane większością 2/3 głosów Stron obecnych i głosujących w Komitecie Bezpieczeństwa Morskiego o składzie rozszerzonym, jak podaje paragraf 2.3 (zwanym dalej „rozszerzonym Komitetem Bezpieczeństwa Morskiego”), pod warunkiem, że przynajmniej 1/3 Stron będzie obecna w czasie głosowania.

.5 Poprawki przyjęte zgodnie z paragrafem 2.4 zostaną przekazane przez Sekretarza Generalnego wszystkim Stronom.

.6 Poprawkę do artykułu uważa się za zatwierdzoną w dniu, w którym zostanie ona zatwierdzona przez 2/3 Stron.

.7 Poprawkę do załącznika lub do dodatku do załącznika uważa się za zatwierdzoną:

7.1 po upływie dwóch lat od daty jej przyjęcia; lub

7.2 po upływie innego okresu, który nie będzie krótszy niż jeden rok, jeśli taki okres zostanie wyznaczony przy przyjęciu poprawki większością 2/3 Stron obecnych i głosujących w rozszerzonym Komitecie Bezpieczeństwa Morskiego.

Jeśli w wyznaczonym okresie więcej niż 1/3 Stron powiadomi Sekretarza Generalnego o swoim sprzeciwie co do poprawki, uważa się, że nie została ona zatwierdzona.

.8 Poprawka do artykułu wejdzie w życie, dla Stron które ją zatwierdziły, sześć miesięcy po dniu, w którym została zatwierdzona, a w odniesieniu do każdej ze Stron, która zatwierdzi ją później, sześć miesięcy od daty jej zatwierdzenia przez tę Stronę.

.9 Poprawka do załącznika i do dodatku do załącznika wchodzi w życie w odniesieniu do wszystkich Stron, z wyjątkiem tych, które wyraziły sprzeciw wobec poprawki zgodnie z paragrafem 2.7 i które nie wycofały tego sprzeciwu, sześć miesięcy po dniu, w którym zostanie uznana za zatwierdzoną. Jednakże, przed ustaloną datą wejścia konwencji w życie, Strona może powiadomić Sekretarza Generalnego, że odstępuje od wprowadzenia w życie tej poprawki przez okres nie dłuższy niż jeden rok od daty wejścia tej poprawki w życie, albo przez okres dłuższy, określony przez większość 2/3 Stron obecnych i głosujących w rozszerzonym Komitecie Bezpieczeństwa Morskiego,

w czasie przyjęcia poprawki.

3 Poprawka dokonana przez konferencję:

.1 Na prośbę Strony, na którą zgadza się przynajmniej 1/3 Stron, Organizacja zwoła, wspólnie z/lub po konsultacji z Dyrektorami Generalnymi: Międzynarodowej Organizacji Pracy i Organizacji do spraw Wyżywienia i Rolnictwa ONZ, konferencję Stron w celu rozważenia poprawek do aktualnej konwencji.

.2 Każda poprawka przyjęta przez taką konferencję większością 2/3 głosów Stron obecnych i głosujących zostanie przekazana przez Sekretarza Generalnego wszystkim Stronom w celu jej zatwierdzenia.

.3 O ile konferencja nie zadecyduje inaczej, poprawka zostaje uznana za zatwierdzoną i wchodzi w życie zgodnie z procedurami określonymi w paragrafach 2.6 i 2.8 albo 2.7 i 2.9, zakładając, że odniesienia w tych paragrafach do rozszerzonego Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego należy traktować jako odniesienia do konferencji.

4 Jakakolwiek deklaracja zatwierdzenia albo zastrzeżenia do poprawki lub dowolne zawiadomienie przekazane zgodnie z paragrafem 2.9 zostaną przedłożone w formie pisemnej Sekretarzowi Generalnemu, który poinformuje wszystkie Strony o takim przedłożeniu i o dacie jego otrzymania.

5 Sekretarz Generalny poinformuje wszystkie Strony o wszelkich poprawkach, jakie wchodzi w życie wraz z datą, z którą każda z takich poprawek wchodzi w życie.

### **Artykuł 11**

#### *Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie i przystąpienie*

1 Konwencja zostanie wyłożona do podpisu w siedzibie Organizacji od 1 stycznia 1996 r. do 30 września 1996 r., po którym to okresie będzie można do niej przystąpić. Państwa mogą zostać Stronami konwencji poprzez:

.1 podpisanie bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcie bądź zatwierdzenie; lub

.2 podpisanie z zastrzeżeniem ratyfikacji, przyjęcie lub zatwierdzenie, po którym nastąpi ratyfikacja, przyjęcie lub zatwierdzenie; lub

.3 przystąpienie.

2 Ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie zostanie dokonane przez złożenie Sekretarzowi Generalnemu stosownego dokumentu.

### **Artykuł 12**

#### *Wejście w życie*

1 Konwencja wejdzie w życie 12 miesięcy po dniu, w którym nie mniej niż 15 państw podpisze ją bez zastrzeżeń odnośnie ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia albo złoży niezbędne dokumenty ratyfikacyjne, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia zgodnie

z artykułem 11.

2 W przypadku państw, które złożyły dokument ratyfikacyjny, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia do konwencji po spełnieniu wymagań dotyczących wejścia jej w życie, ale przed datą wejścia w życie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie nastąpią w dniu wejścia w życie konwencji albo trzy miesiące po dacie złożenia dokumentu, przy czym będzie to data późniejsza.

3 W przypadku państw, które złożyły dokument ratyfikacyjny, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia po dniu, w którym konwencja weszła w życie, konwencja nabierze obowiązującej mocy trzy miesiące po dacie złożenia dokumentu.

4 Po dniu, w którym poprawkę do konwencji uzna się za przyjętą w myśl artykułu 10, wszelkie dokumenty ratyfikacyjne, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, jakie zostaną złożone, będą miały zastosowanie do konwencji wraz z poprawkami.

### **Artykuł 13**

#### *Wypowiedzenie*

1 Strona może wypowiedzieć konwencje, w dowolnym czasie po upływie pięciu lat od dnia, w którym konwencja wejdzie w życie dla tej Strony.

2 Wypowiedzenia dokonuje się przez pisemne zawiadomienie Sekretarza Generalnego.

3 Wypowiedzenie nabierze mocy obowiązującej dwanaście miesięcy po otrzymaniu wypowiedzenia przez Sekretarza Generalnego, albo po upływie każdego dłuższego okresu zawartego w zawiadomieniu.

### **Artykuł 14**

#### *Depozytariusz*

1 Konwencja zostanie złożona u Sekretarza Generalnego Organizacji (zwanego dalej „depozytariuszem”).

2 Depozytariusz:

.1 poinformuje Rządy wszystkich państw, które podpisały konwencję lub do niej przystąpiły:

.1.1 o każdym nowym podpisaniu lub złożeniu dokumentu ratyfikacyjnego, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia wraz z odpowiednią datą;

.1.2 o dacie wejścia w życie konwencji;

.1.3 o złożeniu wszelkich dokumentów wypowiedzenia konwencji wraz z datą ich otrzymania i datą wejścia wypowiedzenia w życie; oraz

.2 przekaże uwierzytelnione kopie konwencji Rządom wszystkich państw, które podpisały obecną konwencję lub do niej przystąpiły.



3 Jeśli tylko konwencja wejdzie w życie, jej uwierzytelniona kopia zostanie przekazana przez depozytariusza Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, w celu rejestracji i publikacji zgodnie z artykułem 102 Karty Narodów Zjednoczonych.

### **Artykuł 15**

#### *Języki*

Konwencję sporządzono w jednym oryginalnym egzemplarzu w językach arabskim, chińskim, angielskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim, przy czym każdy z nich jest jednakowo autentyczny.

Na dowód czego niżej podpisani, odpowiednio upoważnieni przez swoje Rządy, podpisali niniejszą konwencję.

Sporządzono w Londynie, dnia siódmego lipca, tysiąc dziewięćset dziewięćdziesiątego piątego roku.

## ZAŁĄCZNIK

### Rozdział I Postanowienia ogólne

#### **Prawidło 1**

##### *Definicje*

W niniejszym załączniku podane terminy mają następujące znaczenia:

- 1 „Prawidła” oznaczają przepisy zawarte w załączniku do konwencji.
- 2 „Zatwierdzone” oznacza zatwierdzone przez Stronę konwencji zgodnie z prawidłami.
- 3 „Szyper” oznacza osobę dowodzącą statkiem rybackim.
- 4 „Oficer” oznacza członka załogi statku rybackiego nie będącego szyprem, desygnowaną na to stanowisko zgodnie z ustawą krajową lub przepisami, a gdy takowe nie istnieją, zgodnie z umową zbiorową lub zwyczajowo.
- 5 „Oficer kierujący wachtą nawigacyjną” oznacza oficera o kwalifikacjach zgodnych z Prawidłem II/2 lub II/4 niniejszej Konwencji.
- 6 „Oficer mechanik” oznacza oficera o kwalifikacjach zgodnych z Prawidłem II/5 Konwencji.
- 7 „Starszy oficer mechanik” oznacza najwyższego stopniem oficera mechanika odpowiedzialnego za napęd mechaniczny, eksploatację i obsługę mechanicznych oraz elektrycznych instalacji statku.
- 8 „Drugi oficer mechanik” oznacza oficera mechanika następnego stopniem po starszym oficerze mechaniku, na którego spada odpowiedzialność za napęd mechaniczny oraz za działanie i obsługę mechanicznych i elektrycznych instalacji statku, w przypadku niezdolności do pracy starszego oficera mechanika.
- 9 „Radiooperator” oznacza osobę posiadającą odpowiednie świadectwo wydane lub uznane przez Administrację zgodnie z Regulaminem Radiokomunikacyjnym.
- 10 „Regulamin Radiokomunikacyjny” oznacza przepisy stanowiące załącznik lub uznawane za załącznik do najnowszej Międzynarodowej konwencji telekomunikacyjnej, jakie w danym czasie obowiązują .
- 11 „Konwencja STCW 1978” oznacza Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1978 r., z poprawkami.
- 12 „Protokół Torremolinos 1993” oznacza protokół z Konferencji w Torremolinos z roku 1993, odnoszący się do Międzynarodowej konwencji z Torremolinos o bezpieczeństwie statków rybackich z 1977 r.

13 „Moc napędu” oznacza całkowitą maksymalną moc znamionową w kW wszystkich maszyn napędu głównego statku, jaką podano w świadectwie rejestracji statku lub w innym oficjalnym dokumencie.

14 „Wody ograniczone” oznaczają te akweny w pobliżu Państwa-Strony, określone przez Administrację, na których zapewnione jest takie bezpieczeństwo w stopniu umożliwiającym obniżenie poziomu norm kwalifikacyjnych i certyfikacyjnych dla szypków i oficerów statków rybackich do poziomu niższego niż dla służby poza określonymi granicami wód. Określając zakres wód ograniczonych Administracja powinna wziąć pod uwagę wskazówki opracowane przez Organizację.

15 „Wody nieograniczone” oznaczają wody poza granicą wód ograniczonych.

16 „Długość” (L) - należy przyjąć jako 96 % całkowitej długości linii wodnej przy 85% najmniejszej wysokości konstrukcyjnej mierzonej od linii stępki albo jako długość od przedniej części dziobnicy do osi trzonu sterowego na linii wodnej, jeśli ta będzie większa. Na statkach zaprojektowanych z przegłębieniem konstrukcyjnym (nachyloną stępką), linia wodna wzdłuż której długość ma być mierzona powinna być równoległa z zaprojektowaną linią wodną.

17 „Konstrukcyjna wysokość boczna” to pionowa odległość mierzona od linii stępki do górnej krawędzi pokładnika pokładu roboczego.

## **Prawidło 2**

### *Zastosowanie*

Administracja Strony, jeśli uzna za nierozsądne lub niepraktyczne pełne zastosowanie wymagań Prawideł II/3, II/4 i II/5 i wymagania używania języka angielskiego stawianego załogom statków rybackich o długości poniżej 45 metrów operujących wyłącznie ze swoich portów i poławiających w obrębie swoich wód ograniczonych, może określić które z tych prawideł nie powinny być stosowane, w całości lub części, w stosunku do tych załóg, bez naruszania zasad bezpieczeństwa zawartych w konwencji. W takim przypadku, Administracja zgłosi Sekretarzowi Generalnemu szczegółowe kroki, jakie podjęła w zakresie szkolenia takich osób i wydawania im świadectw.

## **Prawidło 3**

### *Świadectwa i potwierdzenia*

1 Świadectwa dla załóg statków rybackich należy wydawać tylko wtedy, gdy wymagania dotyczące praktyki morskiej, wieku, zdatności zdrowotnej, szkolenia, kwalifikacji i egzaminów spełnione są zgodnie z niniejszymi przepisami.

2 Świadectwo wydane przez Stronę zgodnie z paragrafem 1 powinno być potwierdzone przez Stronę poświadczającą wydanie tego świadectwa w formie zalecanej w Dodatku 1 lub Dodatku 2.

3 Świadectwa i potwierdzenia powinny być wydawane w języku lub językach urzędowych kraju wydającego. Jeśli nie jest to język angielski, tekst powinien obejmować

również tłumaczenie na ten język.

4 W odniesieniu do radiooperatorów, Strony mogą:

.1 zawrzeć dodatkowe wiadomości wymagane Prawidłem II/6 w egzaminie na wydanie świadectwa spełniającego wymagania Regulaminu Radiokomunikacyjnego; lub

.2 wydać oddzielne świadectwo wskazujące, że jego posiadacz opanował dodatkowe wiadomości wymagane Prawidłem II/6.

5 Administracja, która uznała świadectwo wydane przez/lub z upoważnienia innej Strony, zgodnie z Prawidłem 7 powinna wydać potwierdzenie poświadczające uznanie tego świadectwa w formie zalecanej w Dodatku 3.

6 Potwierdzenie utraci ważność, gdy tylko potwierdzone świadectwo utraci ważność, zostanie wycofane, zawieszono lub unieważnione przez Stronę, która je wydała, oraz zawsze po okresie nie dłuższym niż pięć lat od daty wydania.

7 Wszelkie odpowiednie świadectwa wydane zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW 1978, których posiadacz może pełnić służbę jako starszy oficer mechanik, oficer mechanik czy radiooperator, należy traktować jako równoważne ze świadectwem wydawanym dla celu opisanego w paragrafie 1 odnośnie statków rybackich.

8 Zgodnie ze zmianami zgodnymi z treścią dodatków: 1, 2 i 3, Administracje mogą stosować formy inne niż podane w tych dodatkach, pod warunkiem, że taka forma zawiera, jako minimum, wymagane informacje i że szczegółowe dane wpisane są znakami alfabetu rzymskiego i liczbami arabskimi.

#### **Prawidło 4**

##### *Procedury kontrolne*

1 Kontrola przeprowadzana przez uprawnionego funkcjonariusza w myśl Artykułu 8 ogranicza się do następujących czynności:

.1 sprawdzenia, czy wszyscy członkowie załogi statku rybackiego mają takie świadectwa, jakich wymaga konwencja lub czy posiadają wymagane uprawnienia. Takie świadectwa będą akceptowane, chyba że będą wyraźne podstawy by przypuszczać, że świadectwo zostało oszukańczo uzyskane, albo że posiadacz świadectwa nie jest osobą, na którą to świadectwo zostało oryginalnie wydane; oraz

.2 oceny zdolności załogi statku rybackiego do utrzymania norm pełnienia wachty wymaganych przez konwencję, jeśli istnieją wyraźne podstawy, aby sądzić, że takie normy nie są spełniane z następujących przyczyn:

.2.1 statek uczestniczył w kolizji, wszedł na mieliznę lub na brzeg; lub

.2.2 nastąpił zrzut ze statku będącego w drodze, na kotwicy lub przy nabrzeżu, który jest niezgodny z prawem w myśl międzynarodowych konwencji; lub

.2.3 statkiem manewrowano błędnie lub niebezpiecznie, przez co środki wyznaczania tras żeglugowych przyjęte przez Organizację, albo praktyka i procedury bezpiecznej nawigacji, nie były przestrzegane; lub

.2.4 statek w inny sposób był eksploatowany tak, że stwarzał zagrożenie dla ludzi, mienia lub środowiska.

2 W przypadku stwierdzenia uchybień zgodnie z paragrafem 1, funkcjonariusz przeprowadzający kontrolę powinien niezwłocznie poinformować pisemnie szypra statku i Administrację, po to by można było podjąć odpowiednie działania. W takim powiadomieniu należy określić szczegóły opisujące stwierdzone uchybienia oraz powody dające Stronie podstawy do stwierdzenia, że te uchybienia stanowią zagrożenie dla ludzi, mienia czy środowiska.

3 Uchybienia, które można traktować jako zagrożenie dla ludzi, mienia czy środowiska obejmują następujące sytuacje:

.1 brak wymaganego od członka załogi odpowiedniego świadectwa czy zezwolenia;

.2 niedostosowanie systemu pełnienia wachty nawigacyjnej lub maszynowej do wymagań określonych dla danego statku przez Administrację;

.3 nieobecność na wachcie osoby posiadającej kwalifikacje do obsługi urządzeń ważnych dla bezpiecznej nawigacji, łączności radiowej dotyczącej bezpieczeństwa lub zapobiegania zanieczyszczeniom;

.4 niemożność zapewnienia, aby pierwszą wachtę po rozpoczęciu rejsu, i kolejne wachty, pełniły osoby wypoczęte.

## **Prawidło 5**

### *Przekazywanie informacji*

1 Sekretarz Generalny, na prośbę Stron, przekaze im wszelkie informacje podane mu zgodnie z artykułem 4.

2 Strona, która nie przekaze informacji wymaganej artykułem 4 w ciągu 24 miesięcy po dacie wejścia w życie konwencji dla Strony, nie będzie miała prawa do przywilejów wynikających z konwencji, do czasu gdy te informacje zostaną odebrane przez Sekretarza Generalnego.

## **Prawidło 6**

### *Zarządzanie systemem wydawania świadectw*

1 Każda ze Stron podejmie kroki w celu ustanowienia i utrzymania środków zapewniających regularne monitorowanie programów obejmujących teoretyczne i praktyczne szkolenie, konieczne do osiągnięcia norm kwalifikacyjnych, w celu zapewnienia efektywności tych programów.

2 Każda ze Stron podejmie kroki, w stopniu praktycznie możliwym, aby prowadzić rejestr lub rejestry wszystkich świadectw i potwierdzeń określonych Prawidłami 3 i II/1 do II/6, które zostały wydane, utraciły ważność albo zostały odnowione, zgłoszone jako zagubione, zawieszono lub unieważniono, oraz wydanych zezwoleń i aby dostarczać informacje, na prośbę innej Strony, na temat statusu takich świadectw, potwierdzeń i zezwoleń.

### **Prawidło 7**

#### *Uznanie świadectw*

1 Administracja każdej ze Stron zagwarantuje spełnianie wszystkich wymagań dla norm kwalifikacyjnych, w celu uznania świadectwa, potwierdzając go zgodnie z Prawidłem 3, wydanym przez Stronę albo z jej upoważnienia.

2 Świadectwa wydane przez kraj nie będący Stroną albo z jego upoważnienia nie będą uznawane.

3 Pomimo wymagań paragrafu 1 niniejszego prawidła i paragrafu 5 Prawidła 3, Administracja może, jeśli wskazują na to okoliczności, pozwolić członkowi załogi na zatrudnienie przez okres nie dłuższy niż trzy miesiące na statku mającym prawo pływać pod jej banderą, podczas gdy posiada on odpowiednie i ważne świadectwo wydane przez inną Stronę, bez potwierdzenia wymaganego paragrafem 5 Prawidła 3, pod warunkiem udokumentowania, że złożony został wniosek do Administracji o potwierdzenie tego świadectwa.

### **Prawidło 8**

#### *Przepisy przejściowe*

1 Świadectwo kwalifikacyjne lub pracy na stanowisku, dla którego niniejsza konwencja wymaga świadectwa i które przed wejściem w życie konwencji dla Strony zostanie wydane zgodnie z ustawodawstwem tej Strony lub Regulaminem Radiokomunikacyjnym, powinno być uznane jako ważne w okresie służby po wejściu w życie konwencji dla tej Strony.

2 Po wejściu w życie konwencji dla Strony, może ona nadal wydawać świadectwa kwalifikacyjne zgodnie z poprzednią praktyką przez okres nie dłuższy niż pięć lat. Dla celów konwencji takie świadectwa będą uznawane jako ważne. W tym przejściowym okresie takie świadectwa będą wydawane tylko osobom, które rozpoczęły służbę morską przed wejściem w życie konwencji dla tej Strony w określonym dziale okrętowym, do którego te świadectwa się odnoszą. Strona powinna zagwarantować, aby wszyscy pozostali kandydaci do świadectwa zostali przeegzaminowani i otrzymali świadectwo zgodnie z konwencją.

3 Strona może, w ciągu dwóch lat po wejściu w życie konwencji dla niej, wydać świadectwo pracy członkowi załogi statku rybackiego, który nie posiada ani odpowiedniego świadectwa zgodnie z konwencją, ani świadectwa kwalifikacyjnego wydanego zgodnie ze swoim ustawodawstwem przed wejściem w życie konwencji dla tej Strony, ale który:

.1 służył na stanowisku, odnośnie którego stara się o świadectwo pracy za okres nie krótszy niż trzy lata na statku w ciągu ostatnich siedmiu lat poprzedzających wejście

w życie konwencji dla tej Strony;

.2 udokumentował, że służbę na statku pełnił w sposób zadowalający; oraz

.3 spełnił kryteria Strony konwencji dotyczące zdatości zdrowotnej, w tym wzroku i słuchu, z uwzględnieniem wieku w chwili składania wniosku.

Dla celów tej konwencji, świadectwo pracy wydane zgodnie z tym paragrafem, będzie traktowane jako równoważne ze świadectwem wydanym zgodnie z konwencją.

## **Prawidło 9**

### *Zezwolenia*

1 W przypadku wyjątkowej potrzeby, Administracja, jeśli uzna że nie spowoduje to zagrożenia dla ludzi, mienia lub środowiska, może wydać zezwolenie uprawniające do służby na określonym statku rybackim przez określony czas nie przekraczający sześciu miesięcy na danym stanowisku, innym niż stanowisko radiooperatora, z wyjątkiem przypadków opisanych w odpowiednich przepisach Regulaminu Radiokomunikacyjnego, na które osoba nie posiada odpowiedniego świadectwa, pod warunkiem, że osoba, której zezwolenie jest wydane, będzie miała odpowiednie kwalifikacje, aby objąć wakujące stanowisko gwarantując bezpieczeństwo, zgodnie z wymaganiami Administracji.

2 Jakikolwiek przyznane zezwolenie na dane stanowisko powinno być przyznane osobie posiadającej odpowiednie kwalifikacje, aby objąć stanowisko bezpośrednio niższe. Kiedy na to niższe stanowisko świadectwo nie jest wymagane przez konwencję, zezwolenie może być wydane osobie, której kompetencje i doświadczenie są, zdaniem Administracji, wyraźnie równoważne z wymaganiami na stanowisko, które ma być obsadzone, pod warunkiem, że jeśli taka osoba nie posiada odpowiedniego świadectwa, będzie musiała zdać test zatwierdzony przez Administrację, aby wykazać, że takie zezwolenie może być bezpiecznie wydane. Ponadto, Administracja powinna zagwarantować jak najszybsze obsadzenie odnośnego stanowiska przez osobę posiadającą odpowiednie świadectwo.

3 Każda ze Stron konwencji jak najszybciej po 1 stycznia każdego roku powinna wysłać sprawozdanie do Sekretarza Generalnego z informacją o ogólnej liczbie wydanych zezwoleń dotyczących każdego stanowiska, na które wymagane jest świadectwo, łącznie z przypadkami, gdy nie wydano żadnych zezwoleń.

## **Prawidło 10**

### *Równoważniki*

1 Konwencja nie powstrzymuje Strony od utrzymania lub przyjęcia innych systemów edukacji i praktycznego szkolenia, w tym praktyki morskiej i organizacji na statku specjalnie dostosowanych do rozwoju techniki i specjalnych typów statków, pod warunkiem, że poziom wiedzy, praktyki morskiej i sprawności w zakresie nawigacji i eksploatacji statków zapewni pewien stopień bezpieczeństwa na morzu, jak i zapobieganie zanieczyszczeniom w sposób przynajmniej równoważny z wymaganiami konwencji.

2 Szczegółowe informacje na temat takich systemów powinny być ujęte w sprawozdaniu

zgodnie z artykułem 4.

## **Rozdział II**

### **Wydawanie świadectw szyprom, oficerom, oficerom mechanikom i radiooperatorom**

#### **Prawidło 1**

*Obowiązkowe minimalne wymagania na świadectwo szypra statku rybackiego o długości 24 metrów i powyżej operującego na wodach nieograniczonych*

1 Każdy szyper na statku rybackim o długości 24 metrów i powyżej operującym na wodach nieograniczonych powinien posiadać odpowiednie świadectwo.

2 Każdy kandydat na świadectwo powinien:

.1 spełniać kryteria zdrowotne ustalone przez Strony, zwłaszcza dotyczące wzroku i słuchu;

.2 spełniać wymagania na świadectwo oficera kierującego wachtą nawigacyjną na statkach rybackich o długości 24 metrów i powyżej, operujących na wodach nieograniczonych, mieć zatwierdzoną praktykę morską, nie krótszą niż 12 miesięcy, na stanowisku oficera kierującego wachtą nawigacyjną lub jako szyper na statkach rybackich o długości nie mniejszej niż 12 metrów. Jednakże, Strona może pozwolić, aby zamiast praktyki morskiej na statkach rybackich nie dłuższej niż 6 miesięcy kandydat odbył taki sam okres praktyki jako oficer kierujący wachtą nawigacyjną na statkach morskich objętych Konwencją STCW 1978; oraz

.3 zdać odpowiedni egzamin lub egzaminy w celu oceny jego kompetencji zgodnie z wymaganiami Strony. Taki egzamin lub egzaminy powinny obejmować zagadnienia podane w dodatku do tego prawidła. Kandydat na egzamin, który posiada ważne świadectwo kwalifikacyjne wydane zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW 1978, nie musi ponownie zdawać z przedmiotów wyszczególnionych w dodatku, które zaliczył na wyższym czy równoważnym poziomie w celu wydania mu świadectwa zgodnego z konwencją.

#### **Dodatek do Prawidła 1**

*Minimalny zakres wiadomości wymaganych na świadectwo szypra statków rybackich o długości 24 metrów i powyżej, operujących na wodach nieograniczonych*

1 Zakres tematyczny podany poniżej został opracowany w celu egzaminowania kandydatów na świadectwa szyprów statków o długości 24 metrów i powyżej, operujących na wodach nieograniczonych. Pamiętając o tym, że szyper bezustannie ponosi ostateczną odpowiedzialność za bezpieczeństwo statku i jego załogę, łącznie z okresem operacji połowowych, egzamin powinien być tak skonstruowany, aby sprawdzić zdolność kandydata do przyswajania wszelkich dostępnych informacji, jakie mogą wpływać na bezpieczeństwo statku i jego załogi, zgodnie z zakresem tematycznym.



## **2 Nawigacja i określanie pozycji**

### **2.1 Planowanie podróży i nawigacji we wszystkich warunkach:**

- 2.1.1 przyjętymi metodami wyznaczania tras oceanicznych;
- 2.1.2 na wodach ograniczonych;
- 2.1.3 gdzie stosowne, w rejonach zalodzenia;
- 2.1.4 przy ograniczonej widzialności;
- 2.1.5 gdzie stosowne, w systemach rozgraniczenia ruchu;
- 2.1.6 na akwenach, gdzie występują pływy i prądy.

### **2.2 Określanie pozycji:**

- 2.2.1 dzięki obserwacjom astronomicznym;
- 2.2.2 dzięki obserwacjom terestrycznym obejmującym umiejętność brania namiarów na znaki lądowe i wykorzystywanie oznakowania nawigacyjnego latarni morskich, staw i pław w połączeniu z odpowiednimi mapami, Wiadomościami Żeglarskimi i innymi publikacjami morskimi przydatnymi do oceny dokładności określonej pozycji; oraz
- 2.2.3 z użyciem, zgodnie z wymaganiami Administracji, nowoczesnych elektronicznych urządzeń nawigacyjnych, w jakie statki rybackie są wyposażone, ze szczególnym odniesieniem do znajomości zasad ich działania, ograniczeń, źródeł błędów, podawania błędnych informacji i metod ich korekty, w celu uzyskania dokładnej pozycji.

## **3 Pełnienie wachty**

- 3.1 Wykazanie gruntownej znajomości treści, stosowania i celów Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 roku, zwłaszcza Załączników II i IV dotyczących bezpiecznej nawigacji.
- 3.2 Wykazanie znajomości podstawowych zasad pełnienia wachty nawigacyjnej na statku rybackim, jak zalecono w rozdziale IV.

## **4 Nawigacja radarowa**

- 4.1 Zademonstrować, wykorzystując symulator radarowy lub gdy jest on niedostępny, arkusz nakresów radarowych, podstawowe wiadomości o radarze i umiejętność obsługi i wykorzystania radaru oraz interpretacji analizy informacji dostarczanych przez urządzenia radarowe, które obejmują:
  - 4.1.1 czynniki wpływające na działanie radaru i dokładność;
  - 4.1.2 nastawy i regulację wskaźników;

- 4.1.3 wykrywanie błędnych informacji, fałszywych ech, odbić od fal;
- 4.1.4 odległość i namiar;
- 4.1.5 identyfikację ech niebezpiecznych;
- 4.1.6 kurs i prędkość innych statków;
- 4.1.7 czas i najmniejszą odległość między statkami na kursach przecinających się, podczas mijania lub wyprzedzania;
- 4.1.8 wykrywanie zmiany kursu i prędkości innych statków;
- 4.1.9 wpływ zmian kursu lub prędkości własnego statku lub jednocześnie obu tych wielkości; oraz
- 4.1.10 zastosowanie Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 roku.

## **5 Kompas magnetyczny i żyrokompas**

- 5.1 Umiejętność posługiwania się metodami terestrycznymi i astronomicznymi do określania błędów kompasów magnetycznych i żyrokompasów oraz zastosowania poprawek.

## **6 Meteorologia i oceanografia**

- 6.1 Znajomość instrumentów meteorologicznych i ich zastosowania.
- 6.2 Umiejętność wykorzystania dostępnych informacji meteorologicznych.
- 6.3 Znajomość charakterystyk różnych układów pogodowych, w tym, według uznania Administracji, cyklonów tropikalnych oraz unikanie oka cyklonu i niebezpiecznych ćwiartek.
- 6.4 Znajomość warunków pogodowych, jakie mogą stanowić zagrożenie dla statku, w tym, według uznania Administracji, mgieł, gór lodowych i zalodzenia.
- 6.5 Umiejętność wykorzystywania właściwych publikacji nawigacyjnych o pływach i prądach.
- 6.6 Umiejętność obliczania czasu i poziomu wysokiej oraz niskiej wody, oceny kierunku i prędkości prądów pływowych.

## **7 Manewrowanie i prowadzenie statku rybackiego**

- 7.1 Manewrowanie i prowadzenie statku rybackiego we wszystkich warunkach:
  - 7.1.1 cumowania, odcumowania i kotwiczenia przy różnych wiatrach, prądach i stanie pływu;

- 7.1.2 manewrowania na płytkim akwenu;
- 7.1.3 zarządzania i prowadzenia statku rybackiego w trudnych warunkach pogodowych, doboru właściwej prędkości, zwłaszcza przy fali z rufy i fali skośnej, asystowanie statkowi lub samolotowi w niebezpieczeństwie, sposobów utrzymania statku, który stracił zdolność manewrową, poza doliną fali, zmniejszenia dryfu;
- 7.1.4 manewrowania statkiem podczas operacji połowowych ze szczególnych uwzględnieniem czynników, które mogą zagrażać bezpieczeństwu statku podczas takich operacji;
- 7.1.5 środków ostrożności podjętych podczas manewrowania w celu zwodowania łodzi lub tratw ratunkowych w złej pogodzie;
- 7.1.6 metod podejmowania rozbitków z łodzi lub tratw ratunkowych;
- 7.1.7 gdzie stosowne, praktycznych kroków, jakie należy podjąć podczas nawigacji w lodach lub gdy następuje oblodzenie statku;
- 7.1.8 korzystania ze stref rozgraniczenia ruchu i manewrowanie w nich;
- 7.1.9 znaczenia nawigacji ze zmniejszoną prędkością w celu unikania szkód powodowanych falami z dziobu i rufy, generowanymi przez własny statek;
- 7.1.10 przeładunku ryb na morzu na statki przetwórcze i inne; oraz
- 7.1.11 bunkrowania na morzu.

## **8 Konstrukcja i stateczność statku rybackiego**

- 8.1 Ogólna wiedza o podstawowych elementach konstrukcyjnych statku i znajomość odpowiedniej terminologii dotyczącej różnych części.
- 8.2 Znajomość teorii i czynników wpływających na trym i stateczność oraz kroki, jakie należy podjąć, aby utrzymać bezpieczny trym i stateczność statku.
- 8.3 Umiejętność wykorzystania dokumentacji statecznościowej w formie tabel, wykresów i rysunków oraz informacji o stanach załadowania określonych w dokumentacji.
- 8.4 Znajomość wpływu swobodnej powierzchni cieczy i oblodzenia, gdzie ma to zastosowanie.
- 8.5 Znajomość skutków wody na pokładzie.
- 8.6 Znajomość znaczenia strugo szczelności kadłuba i niezatapialności statku.

## **9 Zagospodarowanie surowca i składowanie**

- 9.1 Składowanie i zabezpieczenie surowca na statkach, łącznie z narzędziami połowu.
- 9.2 Operacje załadunkowe i wyładunkowe, ze szczególnym uwzględnieniem momentów

przechylających powodowanych narzędziami połowu i samym połowem.

## **10 Siłownie statków rybackich**

10.1 Zasady eksploatacji siłowni na statkach rybackich.

10.2 Mechanizmy pomocnicze statku.

10.3 Ogólna znajomość okrętowej terminologii technicznej.

## **11 Ochrona przeciwpożarowa i sprzęt przeciwpożarowy**

11.1 Organizacja ćwiczebnych alarmów pożarowych.

11.2 Kategorie pożarów i towarzyszące im zjawiska chemiczne.

11.3 Systemy walki z pożarami.

11.4 Udział w zatwierdzonym kursie przeciwpożarowym.

11.5 Znajomość przepisów dotyczących sprzętu przeciwpożarowego.

## **12 Procedury awaryjne**

12.1 Środki ostrożności przy wprowadzaniu statku na mieliznę.

12.2 Działania, jakie należy podjąć przed i po wejściu na mieliznę.

12.3 Działania, jakie należy podjąć, kiedy narzędzie połowu zahaczy o dno lub inną przeszkodę.

12.4 Odzyskanie pływalności przez statek na mieliznie z obcą pomocą lub bez pomocy.

12.5 Działania, jakie należy podjąć po zderzeniu.

12.6 Tymczasowe zaczopowanie przecieku.

12.7 Środki ochrony i bezpieczeństwa załogi statku rybackiego w sytuacjach awaryjnych.

12.8 Ograniczenie szkód i ratowanie statku po pożarze lub eksplozji.

12.9 Opuszczenie statku.

12.10 Sterowanie awaryjne, zamocowanie i użycie prowizorycznego steru i sposoby mocowania prowizorycznej płetwy sterowej, gdzie to praktycznie możliwe.

12.11 Ratowanie osób ze statku w niebezpieczeństwie lub z wraku.

12.12 Procedury w akcji „człowiek za burzą”.

12.13 Holowanie innego statku i przez inny statek.

### **13 Opieka medyczna**

13.1 Znajomość udzielania pierwszej pomocy.

13.2 Znajomość procedur uzyskiwania porady medycznej przez radio.

13.3 Gruntowna znajomość wykorzystywania następujących publikacji:

13.3.1 Międzynarodowego przewodnika medycznego dla statków lub równoważnej publikacji krajowej; oraz

13.3.2 Międzynarodowego kodu sygnałowego, w tym rozdziału poświęconego medycynie.

### **14 Prawo morskie**

14.1 Znajomość międzynarodowego prawa morza zawartego w międzynarodowych porozumieniach i konwencjach w stopniu, w jakim wpływa ono na powierzone obowiązki i odpowiedzialność szypira, zwłaszcza dotyczących bezpieczeństwa i ochrony środowiska morskiego. Szczególną uwagę należy zwrócić na następujące zagadnienia:

14.1.1 świadectwa i inne dokumenty, jakie powinny znajdować się na statkach rybackich na mocy konwencji międzynarodowych, jak można je uzyskać i okres ich ważności;

14.1.2 odpowiedzialność w świetle odpowiednich wymagań Protokołu Torremolinos 1993;

14.1.3 odpowiedzialność w świetle odpowiednich wymagań zawartych w rozdziale V Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r.;

14.1.4 odpowiedzialność w świetle Załączników I i V do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r.;

14.1.5 morskie świadectwa zdrowia; wymagania międzynarodowych przepisów zdrowotnych;

14.1.6 odpowiedzialność w świetle Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 roku, sporządzonej w Londynie dnia 20 października 1972 r.; oraz

14.1.7 odpowiedzialność w świetle innych międzynarodowych instrumentów wpływających na bezpieczeństwo statku rybackiego i jego załogi.

14.2 Zakres znajomości krajowego prawodawstwa morskiego pozostawia się w gestii Administracji, powinien on jednak obejmować krajowy system wdrażania stosownych międzynarodowych umów i konwencji.

## **15 Język angielski**

Odpowiednia znajomość języka angielskiego, umożliwiająca szyprowi używanie map i innych publikacji nautycznych, rozumienie informacji meteorologicznych i komunikatów dotyczących bezpieczeństwa i eksploatacji statku, porozumiewanie się z innymi statkami czy stacjami brzegowymi, zdolność rozumienia i stosowania opracowanych przez IMO Standardowych zwrotów porozumiewania się na morzu.

## **16 Łączność**

- 16.1 Ogólna znajomość zasad i podstawowych czynników koniecznych do bezpiecznego i skutecznego stosowania wszystkich podsystemów i urządzeń, jakich wymaga Światowy morski system bezpieczeństwa i powiadamiania o niebezpieczeństwie (GMDSS).
- 16.2 Znajomość nawigacyjnych i meteorologicznych systemów ostrzegania i wybór odpowiednich służb łączności.
- 16.3 Znajomość negatywnych skutków niewłaściwego zastosowania urządzeń łączności.
- 16.4 W przypadku, gdy kandydaci zaliczyli egzamin państwowy z tych przedmiotów na świadectwa niższych klas, Administracja może przyjąć opcję, w której ponowny egzamin z tych przedmiotów nie będzie wymagany.
- 16.5 Umiejętność nadawania i odbioru sygnałów świetlnych alfabetem Morse'a i stosowania Międzynarodowego kodu sygnałowego.

## **17 Ratowanie życia**

- 17.1 Gruntowna znajomość środków i urządzeń ratunkowych.
- 17.2 Gruntowna znajomość procedur awaryjnych, zbiórek i alarmów ćwiczebnych.

## **18 Poszukiwanie i ratowanie**

- 18.1 Gruntowna znajomość podręcznika MERSAR.

## **19 Kodeks bezpieczeństwa dla rybaków i statków rybackich wydany przez FAO/ILO/IMO**

- 19.1 Znajomość części A wydanego przez FAO/ILO/IMO Kodeksu bezpieczeństwa dla rybaków i statków rybackich.

## **20 Sposoby demonstracji umiejętności**

### *20.1 Nawigacja*

- 20.1.1 zademonstrowanie użycia sekstantu, pelorusa, namiernika, umiejętności wykreślenia pozycji, kursów i namiarów.

20.2 Wykazanie gruntownej znajomości treści, stosowania i celów Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 roku, sporządzonej w Londynie dnia 20 października 1972 r.

20.2.1 z użyciem małych modeli pokazujących odpowiednie sygnały lub światła albo symulatora świateł nawigacyjnych.

### 20.3 Radar

20.3.1 dzięki obserwacji na symulatorach radarowych lub pulpitach manewrowych.

### 20.4 Walka z pożarami

20.4.1 przez udział w zatwierdzonym kursie przeciwpożarowym.

### 20.5 Łączność

20.5.1 dzięki testowi praktycznemu.

### 20.6 Ratowanie życia

20.6.1 dzięki posługiwaniu się środkami ratunkowymi, w tym zakładaniu kamizelek i, w odpowiednich przypadkach, kombinezonów ratunkowych.

## **Prawidło 2**

*Obowiązkowe minimalne wymagania na świadectwo oficera kierującego wachtą nawigacyjną na statkach rybackich o długości 24 metrów i powyżej, operujących na wodach nieograniczonych*

1 Każdy oficer kierujący wachtą nawigacyjną na statku rybackim o długości 24 metrów i powyżej, operującym na wodach nieograniczonych, powinien posiadać odpowiednie świadectwo.

2 Każdy kandydat na świadectwo powinien:

.1 mieć ukończone przynajmniej 18 lat;

.2 spełniać kryteria zdrowotne ustalone przez Stronę, zwłaszcza dotyczące wzroku i słuchu;

.3 mieć zatwierdzoną praktykę morską nie krótszą niż dwa lata w dziale pokładowym na statkach rybackich o długości nie mniejszej niż 12 metrów. Jednakże, Administracja może pozwolić, aby okres praktyki morskiej zastąpić okresem specjalnego szkolenia, pod warunkiem, że okres specjalnego programu szkolenia będzie przynajmniej tak długi, jak zastępowany okres wymaganej praktyki morskiej albo okresem zatwierdzonej praktyki morskiej poświadczonej w zatwierdzonym dzienniku praktyk na statkach objętych Konwencją STCW 1978;

.4 zdać odpowiedni egzamin lub egzaminy w celu oceny jego kompetencji zgodnie z wymaganiami Strony. Taki egzamin lub egzaminy powinny obejmować zagadnienia podane w dodatku do tego prawidła. Kandydat na egzamin, który posiada ważne świadectwo kwalifikacyjne wydane zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW 1978, nie musi ponownie zdawać z przedmiotów, wyszczególnionych w dodatku, które zaliczył na wyższym czy równoważnym poziomie w celu wydania mu świadectwa zgodnego z konwencją;

.5 spełnić stosowne wymagania Prawidła 6 do wykonywania wyznaczonych obowiązków, zgodnie z Regulaminem Radiokomunikacyjnym.

## **Dodatek do Prawidła 2**

*Minimalne wiadomości wymagane na świadectwo oficera kierującego wachtą nawigacyjną na statku o długości 24 metrów i powyżej, operującym na wodach nieograniczonych*

**1** Zakres tematyczny podany poniżej stanowi zestaw wymagań egzaminacyjnych dla kandydatów na świadectwo oficera kierującego wachtą nawigacyjną na statkach o długości 24 metrów i powyżej, operujących na wodach nieograniczonych.

### **2 Astronawigacja**

Umiejętność wykorzystania ciała niebieskiego do wyznaczenia błędów kompasu.

### **3 Nawigacja terestryczna i przybrzeżna**

**3.1** Umiejętność wyznaczenia pozycji statku dzięki stosowaniu:

.1 znaków lądowych;

.2 oznakowania nawigacyjnego, w tym latarni, staw i pław; oraz

.3 zliczenia nawigacyjnego, z uwzględnieniem wiatru, pływów, prądów i prędkości statku według obrotów śruby i według logu.

**3.2** Gruntowna wiedza i umiejętność wykorzystania map nawigacyjnych i publikacji takich jak: Locje, Tabele pływów, Wiadomości Żeglarskie i Radiowe Ostrzeżenia Nawigacyjne.

### **4 Nawigacja radarowa**

**4.1** Zademonstrować, wykorzystując symulator radarowy lub gdy jest on niedostępny, arkusz nakresów radarowych, podstawowe wiadomości radarze i umiejętność obsługi i wykorzystania radaru oraz interpretacji analizy informacji dostarczanych przez urządzenia radarowe, które obejmują:

.1 czynniki wpływające na działanie radaru i dokładność;

.2 nastawy i regulację wskaźników;



- .3 wykrywanie błędnych informacji, fałszywych ech, odbić od fal;
- .4 odległość i namiar;
- .5 identyfikację ech niebezpiecznych;
- .6 kurs i prędkość innych statków;
- .7 czas i najmniejszą odległość między statkami na kursach przecinających się, podczas mijania lub wyprzedzania;
- .8 wykrywanie zmian kursu i prędkości innych statków;
- .9 wpływ zmian kursu lub prędkości własnego statku lub jednocześnie obu tych wielkości; oraz
- .10 zastosowanie Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, 1972.

## **5 Pełnienie wacht**

5.1 Wykazanie gruntownej znajomości treści, stosowania i celów Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 roku, zwłaszcza Załączników II i IV dotyczących bezpiecznej nawigacji.

5.2 Wykazanie znajomości treści podstawowych zasad pełnienia wachty nawigacyjnej na statku rybackim, jak zalecono w rozdziale IV.

## **6 Elektroniczne systemy określania pozycji i nawigacji**

Umiejętność wyznaczenia pozycji statku przez zastosowanie elektronicznych urządzeń nawigacyjnych, zgodnie z wymaganiami Administracji.

## **7 Meteorologia**

7.1 Znajomość statkowych przyrządów meteorologicznych i ich zastosowania.

7.2 Znajomość charakterystyk różnych układów pogodowych.

## **8 Kompas magnetyczny i żyrokompas**

Obsługa i stosowanie kompasów i związanych z nimi urządzeń.

## **9 Łączność**

9.1 Ogólna znajomość zasad i podstawowych czynników koniecznych do bezpiecznego i skutecznego stosowania wszystkich podsystemów i urządzeń, jakich wymaga Światowy morski system bezpieczeństwa i powiadamiania o niebezpieczeństwie (GMDSS).

9.2 Znajomość nawigacyjnych i meteorologicznych systemów ostrzegania i wybór odpowiednich służb łączności.

9.3 Znajomość negatywnych skutków niewłaściwego użycia urządzeń łączności.

## **10 Ochrona przeciwpożarowa i walka z pożarami**

10.1 Znajomość kategorii pożarów i towarzyszących im zjawisk chemicznych.

10.2 Znajomość systemów walki z pożarami i procedur.

10.3 Udział w zatwierdzonym kursie przeciwpożarowym.

## **11 Ratowanie życia**

Umiejętność kierowania ćwiczeniami opuszczenia statku i znajomość działania sprzętu ratunkowego i jego wyposażenia, w tym radiotelefonów dwukierunkowych. Indywidualne techniki ratunkowe; udział w zatwierdzonym kursie z tego zakresu.

## **12 Procedury awaryjne i zasady bezpieczeństwa pracy załóg statków rybackich**

Znajomość treści wyszczególnionych w odpowiednich sekcjach wydanego przez FAO/ILO/IMO Kodeksu bezpieczeństwa dla rybaków i statków rybackich, w części A oraz w rozdziale VIII załącznika do Protokołu Torremolinos 1993.

## **13 Manewrowanie i prowadzenie statku rybackiego**

13.1 Podstawowe wiadomości o manewrowaniu i prowadzeniu statku rybackiego, w tym:

.1 cumowania, odcumowania, kotwiczenia i manewrów podejścia do burty innego statku na morzu;

.2 manewrowania podczas operacji połowowych, ze szczególnym uwzględnieniem czynników, które mogłyby negatywnie wpływać na bezpieczeństwo statku podczas takich operacji;

.3 wpływu wiatru, prądu i pływu na prowadzenie statku;

.4 manewrowania na akwenu płytkim;

.5 kierowania statkami rybackimi w trudnych warunkach pogodowych;

.6 ratowania osób i asystowania statkowi lub samolotowi w niebezpieczeństwie;

.7 holowania innego statku i przez inny statek;

.8 procedur w akcji „człowiek za burtą”; oraz

.9 w stosownych przypadkach, praktyczne kroki, jakie należy podjąć podczas nawigacji w rejonach lodowych lub kiedy następuje oblodzenie statku.

#### **14 Konstrukcja statku rybackiego**

Ogólna znajomość podstawowych elementów konstrukcyjnych statku.

#### **15 Stateczność statku**

Zademonstrować umiejętność wykorzystania dokumentacji statecznościowej w formie tabel, wykresów i rysunków oraz informacji o stanach załadowania określonych w dokumentacji.

#### **16 Zagospodarowanie surowca i składowanie**

Znajomość bezpiecznego zagospodarowania surowca i składowania oraz wpływu tych czynników na bezpieczeństwo statku.

#### **17 Język angielski**

Odpowiednia znajomość języka angielskiego, umożliwiająca oficerowi używanie map i innych publikacji nautycznych, rozumienie informacji meteorologicznych i komunikatów dotyczących bezpieczeństwa i eksploatacji statku. Zdolność rozumienia i stosowania opracowanych przez IMO Standardowych zwrotów porozumiewania się na morzu.

#### **18 Pomoc medyczna**

Znajomość procedur udzielania pierwszej pomocy. Praktyczne wykorzystanie przewodników medycznych i porady przez radio.

#### **19 Poszukiwanie i ratowanie**

Odpowiednia znajomość procedur poszukiwania i ratowania opartych na Poradniku poszukiwania i ratowania dla statków handlowych (MERSAR).

#### **20 Zapobieganie zanieczyszczeniu środowiska morskiego**

Znajomość środków ostrożności, jakich należy przestrzegać, aby zapobiegać zanieczyszczeniu środowiska morskiego.

#### **21 Sposoby demonstracji umiejętności**

Strona zaleci metody demonstracji umiejętności w zakresie określonych wymagań w niniejszym dodatku.

### **Prawidło 3**

*Obowiązkowe minimalne wymagania na świadectwo szypra statku o długości 24 metrów i powyżej, operującego na wodach ograniczonych*

1 Każdy szyper na statku rybackim o długości 24 metrów i powyżej, operującym na wodach ograniczonych, o ile nie posiada świadectwa wydanego zgodnie z Prawidłem 1, powinien posiadać odpowiednie świadectwo wydane zgodnie przynajmniej z przepisami niniejszego prawidła;

2 Każdy kandydat na świadectwo powinien:

.1 spełniać kryteria zdrowotne ustalone przez Stronę, zwłaszcza dotyczące wzroku i słuchu;

.2 spełniać wymagania na świadectwo oficera kierującego wachtą nawigacyjną na statkach rybackich o długości 24 metrów i powyżej, operujących na wodach ograniczonych lub nieograniczonych i mieć zatwierdzoną praktykę morską nie krótszą niż 12 miesięcy na stanowisku oficera kierującego wachtą nawigacyjną, lub jako sztyper na statkach rybackich o długości nie mniejszej niż 12 metrów. Jednakże Strona może pozwolić, aby zamiast praktyki morskiej na statkach rybackich nie dłuższej niż 6 miesięcy kandydat odbył taki sam okres praktyki jako oficer kierujący wachtą nawigacyjną na statkach handlowych;

.3 zdać odpowiedni egzamin lub egzaminy w celu oceny jego kompetencji zgodnie z wymaganiami Strony. Taki egzamin lub egzaminy powinny obejmować zagadnienia podane w dodatku do tego prawidła.

3 Strona, uwzględniając wpływ na bezpieczeństwo wszystkich statków i obiektów, jakie mogą operować na tych samym wodach ograniczonych, powinna rozważyć zasięg wód ograniczonych, jaki określiła zgodnie z definicją podaną w Prawidle I/1 i wskazać wszelkie dodatkowe zagadnienia, które powinny być przedmiotem egzaminu lub egzaminów.

4 Kandydat na egzamin posiadający ważne świadectwo kwalifikacyjne, wydane zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW 1978, nie musi ponownie zdawać przedmiotów, wyszczególnionych w dodatku, które zaliczył na wyższym czy równoważnym poziomie w celu wydania mu świadectwa zgodnego z konwencją.

### **Dodatek do Prawidła 3**

*Minimalne wiadomości wymagane na świadectwo sztypera na statku o długości 24 metrów i powyżej, operującym na wodach ograniczonych*

1 Zakres tematyczny podany poniżej został opracowany w celu egzaminowania kandydatów na świadectwa sztyperów statków o długości 24 metrów i powyżej, operujących na wodach ograniczonych. Pamiętając o tym, że sztyper bezustannie ponosi ostateczną odpowiedzialność za bezpieczeństwo statku i jego załogę, łącznie z okresem operacji połowowych, egzamin powinien być opracowany tak, aby sprawdzić zdolność kandydata do przyswajania wszelkich dostępnych informacji, jakie mogą wpływać na bezpieczeństwo statku i jego załogi, zgodnie z zakresem tematycznym.

## **2 Nawigacja i określanie pozycji**

2.1 Planowanie podróży i nawigacji we wszystkich warunkach:

.1 przyjętymi metodami wyznaczania tras;

.2 na wodach ograniczonych;

.3 gdzie stosowne, w rejonach lodowych;

- .4 przy ograniczonej widzialności;
- .5 gdzie stosowne, w systemach rozgraniczenia ruchu; oraz
- .6 na akwenach, gdzie występują pływy i prądy.

## 2.2 Określanie pozycji:

- .1 dzięki obserwacjom terestrycznym, obejmującym umiejętność brania namiarów na znaki lądowe i wykorzystanie oznakowania nawigacyjnego latarni morskich, staw i pław w połączeniu z odpowiednimi mapami, Wiadomościami Żeglarskimi i innymi publikacjami morskimi oraz oceną dokładności określonej pozycji; oraz
- .2 zgodnie z wymaganiami Administracji, nowoczesnych elektronicznych urządzeń nawigacyjnych, w jakie statki rybackie są wyposażone.

## 3 Pełnienie wachty

- 3.1 Wykazanie gruntownej znajomości treści, stosowania i celów Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 roku, zwłaszcza Załączników II i IV dotyczących bezpiecznej nawigacji.
- 3.2 Wykazanie znajomości podstawowych zasad pełnienia wachty nawigacyjnej na statku rybackim, jak zalecono w rozdziale IV.

## 4 Nawigacja radarowa

- 4.1 Strona zadecyduje, czy włączyć poniższy zakres tematyczny dotyczący radarów do ogólnych wymagań na świadectwo szypra. Jeśli Strona nie podejmie decyzji o włączeniu tego zakresu zagadnień do wymagań ogólnych, powinna zagwarantować, aby był on uwzględniany w wymaganiach na świadectwo szypra służącego na statku wyposażonym w urządzenia radarowe i operującym na wodach ograniczonych.
- 4.2 Zademonstrować, wykorzystując symulator radarowy lub, gdy jest on niedostępny, arkusz nakresów manewrowych, podstawowe wiadomości o radarze i umiejętność obsługi i wykorzystania radaru oraz interpretacji analizy informacji dostarczanych przez urządzenia radarowe, które obejmują:

- .1 czynniki wpływające na działanie radaru i dokładność;
- .2 nastawy i regulacje wskaźników;
- .3 wykrywanie błędnych informacji, fałszywych ech, odbić od fal;
- .4 odległość i namiar;
- .5 identyfikację ech niebezpiecznych;
- .6 kurs i prędkość innych statków;

.7 czas i najmniejszą odległość między statkami na kursach przecinających się, podczas mijania lub wyprzedzania;

.8 wykrywanie zmiany kursu i prędkości innych statków;

.9 wpływ zmian kursu lub prędkości własnego statku lub jednocześnie obu tych wielkości; oraz

.10 zastosowanie Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, 1972.

## **5 Kompas**

5.1 Umiejętność określania błędów kompasów magnetycznych i zastosowania poprawek.

## **6 Meteorologia i oceanografia**

6.1 Znajomość instrumentów meteorologicznych i ich zastosowania.

6.2 Umiejętność wykorzystania dostępnych informacji meteorologicznych.

6.3 Znajomość charakterystyk różnych układów pogodowych oddziałujących na wody ograniczone, według uznania Administracji.

6.4 Znajomość oddziałujących na wody ograniczone warunków pogodowych, jakie mogą stanowić zagrożenie dla statku, według uznania Administracji.

6.5 W stosownych przypadkach, umiejętność korzystania z właściwych publikacji nawigacyjnych o pływach i prądach.

## **7 Manewrowanie i prowadzenie statku rybackiego**

7.1 Manewrowanie i prowadzenie statku rybackiego we wszystkich warunkach:

.1 cumowania, odcumowania i kotwiczenia przy różnych wiatrach, prądach i stanie pływu;

.2 manewrowania na płytkim akwenu;

.3 zarządzania i prowadzenia statku rybackiego w trudnych warunkach pogodowych, doboru właściwej prędkości, zwłaszcza przy fali z rufy i fali skośnej, asystowania statkowi lub samolotowi w niebezpieczeństwie, sposobów utrzymania statku, który stracił zdolność manewrową, poza doliną fali, zmniejszenia dryfu;

.4 manewrowania statkiem podczas operacji połowowych, ze szczególnym uwzględnieniem czynników, które mogą zagrażać bezpieczeństwu statku podczas takich operacji;

.5 środków ostrożności podjętych podczas manewrowania, w celu zwodowania jednostki ratunkowej w złej pogodzie;

.6 metod podejmowania rozbitków z łodzi ratowniczych oraz łodzi lub tratw ratunkowych;

.7 gdzie stosowne, praktyczne kroki, jakie należy podjąć podczas nawigacji w lodach lub gdy następuje oblodzenie statku;

.8 gdzie stosowne, korzystanie ze stref rozgraniczenia ruchu i manewrowanie w nich;

.9 znaczenie nawigacji ze zmniejszoną prędkością, w celu unikania szkód powodowanych falami z dziobu i rufy generowanymi przez własny statek; oraz

.10 przeładunku ryb na morzu na statki przetwórcze i inne.

## **8 Konstrukcja i stateczność statku rybackiego**

8.1 Ogólna wiedza o podstawowych elementach konstrukcyjnych statku i znajomość odpowiedniej terminologii.

8.2 Znajomość teorii i czynników wpływających na trym i stateczność oraz kroki, jakie należy podjąć, aby utrzymać bezpieczny trym i stateczność statku.

8.3 Umiejętność wykorzystania dokumentacji statecznościowej w formie tabel, wykresów i rysunków oraz informacji o stanach załadowania określonych w dokumentacji.

8.4 Znajomość wpływu swobodnej powierzchni cieczy i oblodzenia, gdzie ma to zastosowanie.

8.5 Znajomość skutków wody na pokładzie.

8.6 Znajomość znaczenia strugoszczelności kadłuba i niezatapialności statku.

## **9 Zagospodarowanie surowca i składowanie**

9.1 Składowanie i zabezpieczenie surowca na statkach, łącznie z narzędziami połowu.

9.2 Operacje załadunkowe i wyładunkowe, ze szczególnym uwzględnieniem momentów przechyłających, powodowanych narzędziami połowu i samym połowem.

## **10 Siłownie statków rybackich**

10.1 Zasady eksploatacji siłowni na statkach rybackich.

10.2 Mechanizmy pomocnicze statku.

10.3 Ogólna znajomość okrętowej terminologii technicznej.

## **11 Ochrona przeciwpożarowa i sprzęt przeciwpożarowy**

11.1 Organizacja ćwiczebnych alarmów pożarowych.

- 11.2 Kategorie pożarów i towarzyszące im zjawiska chemiczne.
- 11.3 Systemy przeciwpożarowe.
- 11.4 Udział w zatwierdzonym kursie przeciwpożarowym.
- 11.5 Znajomość przepisów dotyczących sprzętu przeciwpożarowego.

## **12 Procedury awaryjne**

- 12.1 Środki ostrożności przy wprowadzaniu statku na mieliznę.
- 12.2 Działania, jakie należy podjąć przed i po wejściu na mieliznę.
- 12.3 Działania, jakie należy podjąć przy zaczepach narzędziem połowu o dno lub inną przeszkodę.
- 12.4 Odzyskanie pływalności przez statek na mieliznie z pomocą lub bez pomocy.
- 12.5 Działania, jakie należy podjąć po zderzeniu.
- 12.6 Tymczasowe zaczopowanie przecieku.
- 12.7 Środki ochrony i bezpieczeństwa załogi statku rybackiego w sytuacjach awaryjnych.
- 12.8 Ograniczenie szkód i ratowanie statku po pożarze lub eksplozji.
- 12.9 Opuszczenie statku.
- 12.10 Sterowanie awaryjne, zamocowanie i użycie prowizorycznego steru i sposoby mocowania prowizorycznej płetwy sterowej, gdzie to praktycznie możliwe.
- 12.11 Ratowanie osób w niebezpieczeństwie ze statku lub wraku.
- 12.12 Procedury w akcji „człowiek za burtą”.
- 12.13 Holowanie innego statku i przez inny statek.

## **13 Opieka medyczna**

- 13.1 Znajomość procedur udzielania pierwszej pomocy.
- 13.2 Praktyczne zastosowanie przewodników medycznych i porady uzyskanej przez radio, w tym umiejętność podjęcia skutecznego działania na podstawie tak uzyskanej wiedzy w czasie wypadku czy choroby, jakie mogą mieć miejsce na statku.

## **14 Prawo morskie**

- 14.1 Biorąc pod uwagę wody ograniczone określone przez Stronę, znajomość międzynarodowego prawa morza zawartego w międzynarodowych umowach i konwencjach



w stopniu, w jakim wpływają na powierzone obowiązki i odpowiedzialność szypra na odnośnych wodach, zwłaszcza tych dotyczących bezpieczeństwa i ochrony środowiska morskiego.

14.2 Zakres znajomości krajowego prawodawstwa morskiego pozostawia się w gestii Administracji, powinien on jednak obejmować także krajowy system wdrażania stosownych międzynarodowych umów i konwencji.

## **15 Ratowanie życia**

Znajomość sprzętu ratunkowego na statkach rybackich. Organizacja alarmów ćwiczebnych opuszczenia statku i użycie wyposażenia.

## **16 Poszukiwanie i ratowanie**

Znajomość procedur poszukiwania i ratowania.

## **17 Kodeks bezpieczeństwa rybaków i statków rybackich wydany przez FAO/ILO/IMO, część A**

Znajomość tych działów Kodeksu FAO/ILO/IMO, jakich Administracja Strony może wymagać.

## **18 Sposoby demonstracji umiejętności**

Strona zaleci odpowiednie metody demonstracji umiejętności w zakresie odnośnych wymagań zawartych w dodatku.

### **Prawidło 4**

*Obowiązkowe minimalne wymagania na świadectwo oficera kierującego wachtą nawigacyjną na statkach rybackich o długości 24 metrów i powyżej, operujących na wodach ograniczonych*

1 Każdy oficer kierujący wachtą nawigacyjną na statku rybackim o długości 24 metrów i powyżej, operującym na wodach ograniczonych powinien posiadać świadectwo wydane zgodnie z Prawidłem 2 albo odpowiednie świadectwo wydane przynajmniej zgodnie z przepisami niniejszego prawidła.

2 Każdy kandydat na świadectwo powinien:

1. mieć ukończone przynajmniej 18 lat;
2. spełniać kryteria zdrowotne ustalone przez Stronę, zwłaszcza dotyczące wzroku i słuchu;
3. mieć zatwierdzoną praktykę morską nie krótszą niż dwa lata w dziale pokładowym na statkach rybackich o długości nie mniejszej niż 12 metrów. Jednakże Administracja może pozwolić, aby okres praktyki morskiej na statkach rybackich do 12 miesięcy zastąpić okresem specjalnego szkolenia, pod warunkiem że okres specjalnego

programu szkolenia będzie przynajmniej tak długi, jak zastępowany okres wymaganej praktyki morskiej albo okresem zatwierdzonej praktyki morskiej poświadczonej w zatwierdzonym dzienniku praktyk na statkach objętych Konwencją STCW 1978;

4. zdać odpowiedni egzamin lub egzaminy w celu oceny jego kompetencji zgodnie z wymaganiami Administracji Strony. Taki egzamin lub egzaminy powinny obejmować zagadnienia podane w dodatku do tego prawidła. Kandydat na egzamin, który posiada ważne świadectwo kwalifikacyjne, wydane zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW 1978, nie musi ponownie zdawać z przedmiotów, wyszczególnionych w dodatku, które zaliczył na wyższym czy równoważnym poziomie w celu wydania mu świadectwa zgodnego z konwencją; oraz

5. spełniać stosowne wymagania Prawidła 6, dotyczące wykonywania wyznaczonych obowiązków radiowych (radiooperatora) zgodnie z Regulaminem Radiokomunikacyjnym.

#### **Dodatek do Prawidła 4**

*Minimalne wiadomości wymagane na świadectwo oficera kierującego wachtą nawigacyjną na statku o długości 24 metrów i powyżej, operującym na wodach ograniczonych*

**1** Zakres tematyczny podany poniżej stanowi zestaw wymagań egzaminacyjnych dla kandydatów na świadectwo oficera kierującego wachtą nawigacyjną na statkach o długości 24 metrów i powyżej, operujących na wodach ograniczonych.

#### **2 Nawigacja terestryczna i przybrzeżna**

**2.1** Umiejętność wyznaczania pozycji statku za pomocą:

- .1 znaków lądowych;
- .2 oznakowania nawigacyjnego, w tym latarni morskich, staw i pław; oraz
- .3 zliczenia nawigacyjnego, z uwzględnieniem wiatrów, prądów, pływów i prędkości według obrotów śruby i według logu.

**2.2** Gruntowna wiedza i umiejętność wykorzystania map morskich, publikacji takich jak: Locje, Tablice pływów, Wiadomości Żeglarskie i Radiowe Ostrzeżenia Nawigacyjne.

#### **3 Nawigacja radarowa**

**3.1** Strona zdecyduje, czy włączyć poniższy zakres tematyczny dotyczący radarów do ogólnych wymagań na świadectwo oficera kierującego wachtą nawigacyjną. Jeśli Strona nie podejmie decyzji o włączeniu tego zakresu zagadnień do wymagań ogólnych, powinna zagwarantować, aby był on uwzględniany w wymaganiach na świadectwo oficera wachtły nawigacyjnej, służącego na statku wyposażonym w urządzenia radarowe i operującym na wodach ograniczonych.

**3.2** Zademonstrować, wykorzystując symulator radarowy lub gdy jest on niedostępny,

arkusz nakresów radarowych, podstawowe wiadomości o radarze i umiejętność obsługi i wykorzystania radaru oraz interpretacji analizy informacji dostarczanych przez urządzenia radarowe, które obejmują:

- .1 czynniki wpływające na działanie radaru i dokładność;
- .2 nastawy i regulację wskaźników;
- .3 wykrywanie błędnych informacji, fałszywych ech, odbić od fal;
- .4 odległość i namiar;
- .5 identyfikację ech niebezpiecznych;
- .6 kurs i prędkość innych statków;
- .7 czas i najmniejszą odległość między statkami na kursach przecinających się, podczas mijania lub wyprzedzania;
- .8 wykrywanie zmiany kursu i prędkości innych statków;
- .9 wpływ zmian kursu lub prędkości własnego statku lub jednocześnie obu tych wielkości; oraz
- .10 zastosowanie Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 roku.

#### **4 Pełnienie wachty**

4.1 Wykazanie gruntownej znajomości treści, stosowania i celów Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 roku, zwłaszcza Załączników II i IV dotyczących bezpiecznej nawigacji.

4.2 Wykazanie znajomości treści podstawowych zasad pełnienia wachty nawigacyjnej na statku rybackim, jak zalecono w rozdziale IV.

#### **5 Elektroniczne systemy wykreślenia pozycji i nawigacji**

5.1 Umiejętność wyznaczania pozycji statku za pomocą elektronicznych urządzeń nawigacyjnych, gdzie ma to zastosowanie, zgodnie z wymaganiami Administracji.

#### **6 Meteorologia**

6.1 Znajomość statkowych przyrządów meteorologicznych i ich zastosowania.

6.2 Znajomość charakterystyk różnych układów pogodowych oddziałujących na odnośne wody ograniczone.

## **7 Kompasy**

7.1 Umiejętność wyznaczania błędów kompasów magnetycznych i zastosowania poprawek.

## **8 Walka z pożarami**

8.1 Wiedza o ochronie przeciwpożarowej i stosowaniu sprzętu przeciwpożarowego.

8.2 Udział w zatwierdzonym kursie przeciwpożarowym.

## **9 Ratowanie życia**

9.1 Znajomość środków ratunkowych stanowiących wyposażenie statków rybackich. Organizacja alarmów ćwiczebnych opuszczania statku i użycie tego wyposażenia.

9.2 Udział w zatwierdzonym kursie indywidualnych technik ratunkowych.

## **10 Procedury awaryjne i zasady bezpieczeństwa pracy rybaków**

10.1 Znajomość treści wyszczególnionych w odpowiednich sekcjach wydanego przez FAO/ILO/IMO Kodeksu bezpieczeństwa dla rybaków i statków rybackich, w części A oraz w rozdziale III załącznika do Protokołu Torremolinos 1993.

## **11 Manewrowanie i prowadzenie statku rybackiego**

11.1 Podstawowa wiedza o manewrowaniu i prowadzeniu statku rybackiego, która ma obejmować:

- .1 cumowanie, odcumowanie, kotwiczenie i manewry podejścia do burty innego statku na morzu;
- .2 manewrowanie podczas operacji połowowych, ze szczególnym uwzględnieniem czynników, które mogłyby negatywnie wpływać na bezpieczeństwo statku podczas takich operacji;
- .3 wpływ wiatru prądu i pływu na prowadzenie statku;
- .4 manewrowanie na płytkim akwenu;
- .5 kierowanie statkami rybackimi w trudnych warunkach pogodowych;
- .6 ratowanie osób i asystowanie statkowi lub samolotowi w niebezpieczeństwie;
- .7 holowanie innego statku i przez inny statek;
- .8 procedura w akcji „człowiek za burtą”; oraz
- .9 w stosownych przypadkach, praktyczne kroki, jakie należy podjąć podczas nawigacji w lodach lub kiedy następuje oblodzenie statku.

## **12 Stateczność statku**

12.1 Zademonstrować umiejętność wykorzystania dokumentacji statecznościowej w formie tabel, wykresów i rysunków oraz informacji o stanach załadowania określonych w dokumentacji.

## **13 Zagospodarowanie surowca**

13.1 Znajomość bezpiecznego zagospodarowania surowca i składowania oraz wpływ tych czynników na bezpieczeństwo statku.

## **14 Konstrukcja statku rybackiego**

14.1 Ogólna znajomość podstawowych elementów konstrukcyjnych statku.

## **15 Pomoc medyczna**

15.1 Znajomość procedur udzielania pierwszej pomocy. Praktyczne zastosowanie przewodników medycznych i porady uzyskanej przez radio.

## **16 Poszukiwanie i ratowanie**

16.1 Znajomość procedur poszukiwania i ratowania.

## **17 Zapobieganie zanieczyszczeniu środowiska morskiego**

17.1 Znajomość środków ostrożności, jakie należy podejmować, aby zapobiegać zanieczyszczeniu środowiska morskiego.

## **18 Sposoby demonstracji umiejętności**

18.1 Strona zaleci metody demonstracji umiejętności załogi w zakresie określonym w niniejszym dodatku.

### **Prawidło 5**

*Minimalne obowiązkowe wymagania na świadectwa starszych oficerów mechaników i drugich oficerów mechaników na statkach rybackich o mocy maszyn napędu głównego 750 kW lub większej*

1 Każdy starszy mechanik i drugi mechanik zatrudniony na morskim statku rybackim o mocy maszyn napędu głównego 750 kW lub większej powinien posiadać odpowiednie świadectwo.

2 Każdy kandydat na świadectwo powinien:

.1 mieć ukończone przynajmniej 18 lat;

.2 spełniać kryteria zdrowotne ustalone przez Stronę, zwłaszcza dotyczące wzroku i słuchu;

.3 na świadectwo drugiego oficera mechanika mieć zatwierdzoną praktykę morską nie krótszą niż 12 miesięcy w dziale maszynowym; jednakże okres ten można zredukować do nie mniej niż 6 miesięcy, jeśli Administracja Strony wymaga specjalnego szkolenia, które uzna za równoważne z zatwierdzoną praktyką morską, mającą to szkolenie zastąpić;

.4 na świadectwo starszego mechanika mieć nie mniej niż 24 miesiące zatwierdzonej praktyki, z których nie mniej niż 12 miesięcy będzie praktyką na stanowisku drugiego mechanika z posiadaniem odpowiednich kwalifikacji;

.5 wziąć udział w zatwierdzonym praktycznym kursie przeciwpożarowym; oraz

.6 zdać odpowiedni egzamin zgodnie z wymaganiami Strony. Taki egzamin powinien obejmować zagadnienia podane w dodatku do tego prawidła, z tym że Administracja może zróżnicować wymagania egzaminacyjne i dotyczące praktyki morskiej dla oficerów statków rybackich zatrudnionych na wodach ograniczonych, uwzględniając moc maszyn napędowych i wpływ na bezpieczeństwo wszystkich statków rybackich, jakie mogą operować na tych samych wodach.

3 Szkolenie w celu osiągnięcia potrzebnej wiedzy teoretycznej i praktycznego doświadczenia powinno uwzględniać odpowiednie międzynarodowe przepisy i zalecenia.

4 Poziom wiedzy wymaganej w różnych paragrafach dodatku może różnić się zależnie od tego czy świadectwo jest wydawane dla starszego mechanika, czy drugiego mechanika.

#### **Dodatek do Prawidła 5**

##### *Minimalne wiadomości wymagane na świadectwo starszego oficera mechanika i drugiego oficera mechanika na statkach rybackich napędzanych maszynami o mocy 750 kW lub większej*

1 Zakres tematyczny podany poniżej został opracowany w celu egzaminowania kandydatów na świadectwo starszego oficera mechanika okrętowego lub drugiego oficera mechanika na statkach rybackich napędzanych maszynami o mocy 750 kW lub większej. Pamiętając o tym, że drugi oficer mechanik powinien być zawsze przygotowany do podjęcia obowiązków starszego mechanika, egzamin z poniższych zagadnień powinien być skonstruowany tak, aby sprawdzić zdolność kandydata do przyswajania wszelkich dostępnych informacji, jakie mogą mieć związek z bezpieczną eksploatacją siłowni statku rybackiego.

2 W odniesieniu do paragrafów 3.4 i 4.1, Strona może pominąć wymagania znajomości typów maszyn innych niż instalacje maszynowe, które obejmuje świadectwo, jakie ma być wydane. Świadectwo wydane na tej zasadzie nie będzie ważne dla jakiejkolwiek kategorii instalacji maszynowych, które zostały pominięte w egzaminach, dopóki oficer mechanik nie wykaże swojej kompetencji w tym zakresie zgodnie z wymaganiami Administracji. Wszelkie tego typu ograniczenia powinny być zaznaczone na świadectwie.

3 Każdy kandydat powinien posiadać wystarczającą teoretyczną wiedzę zapewniającą zrozumienie podstawowych zasad w zakresie następujących zagadnień:

.1 procesów spalania,

- .2 wymiany ciepła,
  - .3 mechaniki i hydromechaniki,
  - .4 odpowiednio:
    - .4.1 okrętowych silników wysokoprężnych;
    - .4.2 okrętowych siłowni o napędzie parowym;
    - .4.3 okrętowych turbin gazowych;
  - .5 systemów urządzeń sterowych;
  - .6 właściwości paliw i smarów;
  - .7 właściwości materiałów;
  - .8 środków gaśniczych;
  - .9 okrętowych urządzeń elektrycznych;
  - .10 automatyki, przyrządów i systemów sterowania;
  - .11 konstrukcji statku rybackiego, w tym stateczności i obrony przeciwwawaryjnej;
  - .12 systemów pomocniczych; oraz
  - .13 systemów chłodniczych.
- 4 Każdy kandydat powinien posiadać odpowiednią praktyczną znajomość, przynajmniej następujących zagadnień:
- .1 eksploatacji i obsługi, odpowiednio:
    - .1.1 okrętowych silników wysokoprężnych;
    - .1.2 okrętowej siłowni o napędzie parowym;
    - .1.3 okrętowych turbin gazowych;
  - .2 eksploatacji i obsługi systemów pomocniczych, w tym systemów urządzeń sterowych;
  - .3 eksploatacji, sprawdzania i obsługi urządzeń elektrycznych i sterowania;
  - .4 obsługi urządzeń do zagospodarowania ryb i urządzeń pokładowych;
  - .5 wykrywania wadliwych działań maszyn, lokalizacji usterek i czynności w celu uniknięcia awarii;

- .6 organizacji bezpiecznych procedur obsługi i napraw;
- .7 metod i środków zapobiegania pożarom, wykrywania i gaszenia;
- .8 przestrzegania przepisów dotyczących eksploatacyjnego czy przypadkowego zanieczyszczenia środowiska morskiego oraz metod i środków zapobiegania takiemu zanieczyszczeniu;
- .9 pierwszej pomocy związanej z obrażeniami, jakich można doznać w pomieszczeniach siłowni oraz użycia wyposażenia apteczki pierwszej pomocy;
- .10 funkcji i użycia środków ratunkowych;
- .11 metod obrony przeciwwawaryjnej, ze szczególnym odniesieniem do działań, jakie należy podjąć w przypadku zalania siłowni wodą morską; oraz
- .12 zasad bezpieczeństwa pracy.

5 Każdy kandydat powinien posiadać znajomość międzynarodowego prawa morza zawartego w międzynarodowych umowach i konwencjach, w stopniu, w jakim wpływają one na powierzone obowiązki i odpowiedzialność działu maszynowego, zwłaszcza tych dotyczących bezpieczeństwa i ochrony środowiska morskiego. Zakres wiedzy o krajowym prawodawstwie morskim pozostawia się w gestii Administracji Strony, ale powinien on obejmować także krajowe przedsięwzięcia wdrażania międzynarodowych porozumień i konwencji.

6 Każdy kandydat powinien posiadać wiedzę o kierowaniu ludźmi, organizacji i szkoleniu na statkach.

### **Prawidło 6**

*Minimalne obowiązkowe wymagania na świadectwa dla członków załogi odpowiedzialnych za wykonywanie obowiązków w zakresie radiokomunikacji na statkach rybackich*

### **Wyjaśnienie**

Obowiązkowe przepisy dotyczące nasłuchu radiowego są podane w Regulaminie Radiokomunikacyjnym i Protokole Torremolinos 1993. Przepisy dotyczące konserwacji i obsługi urządzeń radiowych podano w Protokole Torremolinos 1993 i w wytycznych przyjętych przez Organizację.

### **Zastosowanie**

1 Z wyjątkiem postanowień paragrafu 2, przepisy tego prawidła mają zastosowanie do osób odpowiedzialnych za/lub wykonujących obowiązki w zakresie radiokomunikacji na statku, który w świetle umowy międzynarodowej lub przepisów krajowych powinien być wyposażony w urządzenia radiowe wykorzystujące częstotliwości i rozwiązania techniczne GMDSS.

2 Członkowie załogi statków, dla których wyposażenie w urządzenia radiowe nie jest



obowiązkowe w świetle umów międzynarodowych czy przepisów krajowych, nie muszą stosować się do przepisów tego prawidła, ale muszą stosować się do Regulaminu Radiokomunikacyjnego. Administracja powinna zapewnić wydawanie lub uznawanie odpowiednich świadectw spełniających wymagania Regulaminu Radiokomunikacyjnego.

### **Minimalne wymagania na świadectwo operatorów GMDSS**

1 Każda osoba odpowiedzialna za/lub wykonująca obowiązki związane z łącznością radiową na statku powinna posiadać odpowiednie świadectwo lub świadectwa wydane lub uznane przez Administrację, zgodnie z postanowieniami Regulaminu Radiokomunikacyjnego.

2 Minimalna wiedza, zrozumienie i sprawność wymagane na świadectwo, zgodnie z niniejszym prawidłem, powinna zapewniać radiooperatorom bezpieczne i skuteczne wykonywanie obowiązków w zakresie łączności radiowej.

3 Każdy kandydat na świadectwo powinien:

- .1 mieć ukończone przynajmniej 18 lat;
- .2 spełniać kryteria zdrowotne ustalone przez Strony, zwłaszcza dotyczące wzroku i słuchu; oraz
- .3 spełniać wymagania zawarte w dodatku tego prawidła;

4 Zdać egzamin lub egzaminy zgodnie z wymaganiami Strony.

5 W celu potwierdzenia, iż wszystkie typy świadectw wydane zgodnie z przepisami Regulaminu Radiokomunikacyjnego spełniają wymagania konwencji, w dodatku do tego prawidła określono zakres wymaganej wiedzy, zrozumienia i sprawności. Określając właściwy poziom wiedzy i przeszkolenia, Strona powinna również wziąć pod uwagę odpowiednie zalecenia Organizacji.

### **Dodatek do Prawidła 6**

#### *Minimalne dodatkowe wiadomości i poziom szkolenia dla operatorów GMDSS*

1 Oprócz spełnienia wymagań na świadectwo, zgodnie z Regulaminem Radiokomunikacyjnym, każdy kandydat do świadectwa powinien mieć wiadomości w zakresie:

- .1 zapewnienia obsługi radiowej w sytuacjach awaryjnych;
- .2 łączności radiowej w akcji poszukiwania ratowania, w tym procedur zawartych w Poradniku poszukiwania i ratowania dla statków handlowych (MERSAR);
- .3 środków zapobiegania transmisji fałszywych sygnałów wzywania pomocy i procedur zmniejszenia skutków fałszywych sygnałów wzywania pomocy;
- .4 statkowych systemów meldowania;

- .5 radiowych służb medycznych;
- .6 stosowania Międzynarodowego kodu sygnałowego i Standardowych zwrotów porozumiewania się na morzu; oraz
- .7 środków zapobiegawczych dla bezpieczeństwa statku i załogi w związku z zagrożeniami związanymi z urządzeniami radiowymi, w tym zagrożenia elektryczne i zagrożenia promieniowaniem niejonizującym.

### **Prawidło 7**

*Minimalne obowiązkowe wymagania dla utrzymania i uaktualniania wiedzy dla szyprów, oficerów i oficerów mechaników*

1 Każdy szyper lub oficer posiadający świadectwo zatrudniony na morzu lub zamierzający wrócić na morze po okresie pobytu na lądzie, aby podtrzymać swoje morskie kwalifikacje, będzie musiał w regularnych odstępach czasu nie dłuższych niż 5 lat spełniać wymagania Administracji dotyczące:

- .1 zdatności zdrowotnej, zwłaszcza odnośnie wzroku i słuchu; oraz
- .2 praktyki morskiej na stanowisku szypra lub oficera przez okres przynajmniej jednego roku podczas ostatnich pięciu lat; lub
- .3 zdolności do wykonywania obowiązków związanych z eksploatacją statków rybackich związanych z takimi obowiązkami odpowiadającymi klasie posiadanego świadectwa, jakie uważa się za co najmniej równoważne z praktyką morską wymaganą w paragrafie 1 .2, lub:
  - .3.1 zaliczenia zatwierdzonego testu; lub
  - .3.2 pomyślnego zakończenia zatwierdzonego kursu lub kursów właściwych dla szyprów i oficerów, którzy są zatrudnieni na statkach rybackich, zwłaszcza dla osób przystępujących do pracy na tych statkach po przerwie; lub
  - .3.3 zakończenia potwierdzonej praktyki morskiej na statku rybackim trwającej nie krócej niż trzy miesiące, na stanowisku oficerskim wyższym niż jego świadectwo, w okresie bezpośrednio przed podjęciem stanowiska na jakie świadectwo jest wystawione.

2 Kursy odnawiające i uaktualniające wymagane niniejszym przepisem powinny być zatwierdzone przez Administrację i obejmować treść ostatnich zmian w Międzynarodowych przepisach dotyczących bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego.

3 Administracja powinna zagwarantować, aby treść ostatnich zmian w międzynarodowych przepisach dotyczących bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego była dostępna na statkach podlegających jej kompetencji.

**Prawidło 8**

*Minimalne obowiązkowe wymagania dla utrzymania i uaktualniania wiedzy dla osób obsługujących łączność radiową w systemie GMDSS*

1 Każdy operator systemu GMDSS posiadający świadectwo lub świadectwa wydane lub uznane przez Administrację powinien, w celu podtrzymania kwalifikacji do służby na morzu, spełniać następujące wymagania:

.1 zdatności zdrowotnej, zwłaszcza odnośnie wzroku i słuchu, w odstępach nie krótszych niż pięć lat; oraz

.2 kompetencje zawodowe:

.2.1 przez potwierdzoną praktykę morską obejmującą obowiązki w zakresie łączności radiowej o łącznym czasie jednego roku w ciągu ostatnich pięciu lat; lub

.2.2 na podstawie pełnienia funkcji związanych z obowiązkami właściwymi dla klasy posiadanego świadectwa, jakie uważa się za co najmniej równoważne z praktyką morską wymaganą w paragrafie 1.2.1; lub

.2.3 przez zaliczenie zatwierdzonego testu lub pomyślne ukończenie zatwierdzonego kursu lub kursów na morzu lub na lądzie, które powinny obejmować elementy bezpośrednio istotne dla bezpieczeństwa życia na morzu, a które mają zastosowanie do świadectwa, które dana osoba posiada, zgodnie z wymaganiami Protokołu Torremolinos 1993 r.

2 Kiedy nowe sposoby działania, wyposażenie lub praktyki będą miały obowiązywać na statkach mających prawo podnosić banderę Strony, mogą one wymagać od operatorów GMDSS zdania zatwierdzonego testu albo pomyślnego ukończenia stosownego kursu lub kursów, na morzu lub na lądzie, ze szczególnym odniesieniem do obowiązków związanych z bezpieczeństwem.

3 Administracja powinna zagwarantować, aby treść ostatnich zmian w międzynarodowych przepisach dotyczących łączności radiowej i istotnych dla bezpieczeństwa życia na morzu była dostępna na statkach mających prawo podnosić jej banderę.

**Rozdział III****Podstawowe szkolenie w zakresie bezpieczeństwa dla całej załogi statku rybackiego****Prawidło 1**

*Podstawowe szkolenie w zakresie bezpieczeństwa dla całej załogi statku rybackiego*

1 Przed przydzieleniem obowiązków na statku, członkowie załogi statku rybackiego powinni odbyć podstawowe, zatwierdzone przez Administrację, szkolenie w następujących dziedzinach:

.1 indywidualnych technik ratunkowych obejmujących zakładanie kamizelek ratunkowych i, gdzie to uzasadnione, kombinezonów ratunkowych;

- .2 ochronie przeciwpożarowej i walki z pożarami;
- .3 procedurach awaryjnych;
- .4 podstawowej pierwszej pomocy;
- .5 zapobieganiu zanieczyszczeniom morza; oraz
- .6 zapobieganiu wypadkom na statku.

2 Wdrażając postanowienia paragrafu 1, Administracja określi czy, a jeśli tak to w jakim stopniu, te postanowienia będą miały zastosowanie do załóg małych statków rybackich lub załóg już zatrudnionych na statkach rybackich.

## **Rozdział IV**

### **Pełnienie wachty**

#### **Prawidło 1**

*Podstawowe zasady, jakich należy przestrzegać pełniąc wachtę nawigacyjną na statkach rybackich*

1 Administracje powinny zwrócić uwagę armatorów i operatorów statków rybackich, szyprów i osób pełniących wachtę na następujące zasady, których należy przestrzegać, aby zapewnić ciągle utrzymywanie bezpiecznej wachty nawigacyjnej.

2 Szyper każdego statku rybackiego powinien zapewnić taki system pełnienia wacht, aby odpowiadał on wymaganiom utrzymywania bezpiecznej wachty nawigacyjnej. Pod ogólnym nadzorem szypra, oficerowie wachtowi odpowiadają za bezpieczną nawigację statku, w czasie gdy pełnią oni swoje obowiązki, kiedy ich zasadniczym zadaniem będzie unikanie zderzenia i utknięcia na mieliźnie.

3 Podstawowe zasady, obejmujące, lecz nie ograniczające się do podanych poniżej, powinny być uwzględnione na wszystkich statkach rybackich. Jednakże, Administracja może zwolnić bardzo małe statki rybackie operujące na wodach ograniczonych z pełnego przestrzegania tych podstawowych zasad.

#### **4 W drodze na łowiska i powracając z łowisk**

##### **4.1 Organizacja wachty nawigacyjnej**

4.1.1 Obsada wachty powinna cały czas być odpowiednia do panujących okoliczności i warunków oraz powinna uwzględniać potrzebę prowadzenia odpowiedniej obserwacji.

4.1.2 Przy podejmowaniu decyzji o obsadzie wachty należy brać pod uwagę, między innymi, następujące czynniki:

- .1 sterówka w żadnej chwili nie powinna pozostawać bez dozoru;

- .2 warunki pogodowe, widzialność, niezależnie czy jest dzień, czy noc;
- .3 bliskość niebezpieczeństw nawigacyjnych, które mogą zmusić oficera wachtowego do wykonywania dodatkowych obowiązków nawigacyjnych;
- .4 użycie i sprawność urządzeń nawigacyjnych, takich jak: radar i elektroniczne urządzenia określające pozycję czy jakiegokolwiek inne urządzenia wpływające na bezpieczeństwo nawigacji statku;
- .5 czy statek ma automatycznego pilota; oraz
- .6 wszelkie nadzwyczajne potrzeby, jakie mogą wyniknąć w trakcie wachty na skutek szczególnych warunków eksploatacyjnych.

#### 4.2 Zdolność do służby

System wacht powinien być taki, aby sprawność osób pełniących wachtę nie była obniżona na skutek zmęczenia. Obowiązki należy tak zorganizować, aby obsada pierwszej wachty po rozpoczęciu podróży i kolejne osoby przejmujące wachtę były wystarczająco wypoczęte i pod każdym względem zdolne do służby.

#### 4.3 Nawigacja

4.3.1 O ile to praktycznie możliwe, zamierzona podróż powinna być zaplanowana z wyprzedzeniem, z uwzględnieniem wszystkich istotnych informacji, a wykreślony kurs powinien być sprawdzony przed rozpoczęciem podróży.

4.3.2 Podczas wachty kurs statku, jego pozycja i prędkość powinny być sprawdzane wystarczająco często z użyciem wszelkich dostępnych i potrzebnych pomocy nawigacyjnych w celu upewnienia się, że statek podąża zaplanowanym kursem.

4.3.3 Oficer kierujący wachtą nawigacyjną powinien wiedzieć, gdzie na statku znajduje się i jak działa cały sprzęt ratunkowy i powinien znać i uwzględniać ograniczenia takiego sprzętu.

4.3.4 Oficer kierujący wachtą nawigacyjną nie powinien otrzymywać, ani podejmować żadnych obowiązków, które mogłyby zakłócić bezpieczną nawigację statku.

#### 4.4 Urządzenia nawigacyjne

4.4.1 Oficerowie kierujący wachtą powinni jak najefektywniej wykorzystywać wszystkie urządzenia nawigacyjne, jakimi dysponują.

4.4.2 Używając radaru, oficer kierujący wachtą powinien pamiętać o konieczności ciągłego przestrzegania przepisów o stosowaniu radaru, zawartych w odnośnych przepisach o zapobieganiu zderzeniom na morzu.

4.4.3 Jeśli zajdzie potrzeba, oficer kierujący wachtą powinien bez wahania użyć steru, maszyn, dźwiękowych i świetlnych urządzeń sygnalizacyjnych.

#### 4.5 Obowiązki i odpowiedzialność nawigatora

##### 4.5.1 Oficer kierujący wachtą powinien:

- .1 pełnić wachtę w sterówce;
- .2 nie opuszczać sterówki pod żadnym pozorem, dopóki nie zostanie odpowiednio zastąpiony;
- .3 odpowiadać za bezpieczną nawigacją pomimo obecności szypra w sterówce, dopóki nie zostanie specjalnie poinformowany o tym, że szyper przejął odpowiedzialność i obaj będą tego świadomi;
- .4 powiadomić szypra, kiedy ma wątpliwości, jakie działania należy podjąć dla zapewnienia bezpieczeństwa; oraz
- .5 nie przekazywać wachty przejmującemu ją oficerowi, jeśli istnieją podstawy, aby sądzić, iż ten ostatni nie jest zdolny do skutecznego wypełniania obowiązków oficera wachtowego, o którym to przypadku należy powiadomić szypra.

4.5.2 Oficer przyjmujący wachtę powinien potwierdzić i upewnić się co do przybliżonej lub rzeczywistej pozycji statku i potwierdzić jego planowaną trasę, kurs i prędkość; powinien też odnotować wszelkie niebezpieczeństwa nawigacyjne, jakich napotkania może się spodziewać podczas swojej wachty.

4.5.3 Kiedy to będzie praktycznie możliwe, należy prowadzić odpowiedni zapis ruchu statku i podjętych podczas wachty działań związanych z nawigacją statku.

#### 4.6 Obserwacja

4.6.1 Należy prowadzić właściwą obserwację zgodnie z Prawidłem 5 Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, 1972 i powinna służyć następującym celom:

- .1 utrzymanie ciągłego stanu czynności przez prowadzenie obserwacji wzrokowej i nasłuchu, jak również z użyciem wszelkich innych dostępnych środków odpowiednich do wszelkich istotnych zmian zachodzących w otoczeniu statku;
- .2 pełnej oceny sytuacji nawigacyjnej i ryzyka zderzenia, wejścia na mieliznę i innych niebezpieczeństw nawigacyjnych; oraz
- .3 wykrywania statków lub samolotów w niebezpieczeństwie, rozbitków, wraków i pływających szczątków i innych przeszkód dla bezpiecznej nawigacji.

4.6.2 Ustaleniami właściwego składu wachty nawigacyjnej, który gwarantowałby prawidłową obserwację, szyper powinien wziąć pod uwagę wszystkie istotne czynniki, łącznie z zawartymi w paragrafie 4.1 tych przepisów oraz podane poniżej:

- .1 widzialność, pogodę i stan morza;
- .2 natężenie ruchu statków i działania mające miejsce na akwenie, gdzie statek

nawiguje;

.3 zachowanie czujności koniecznej podczas nawigacji w/lub pobliżu stref rozgraniczenia ruchu i innych systemów regulujących ruch statków;

.4 wykonywanie dodatkowych prac wynikających z charakteru funkcji statku, natychmiastowych potrzeb eksploatacyjnych oraz przewidywanych manewrów;

.5 urządzenia kontrolne steru i śruby napędowej oraz właściwości manewrowe statku;

.6 zdolność do podjęcia obowiązków każdego członka załogi spośród przydzielonych do wachty na wezwanie;

.7 znajomość i zaufanie do zawodowych kompetencji oficerów i załogi;

.8 doświadczenie oficera pełniącego wachtę nawigacyjną i jego znajomość wyposażenia, procedur i zdolności manewrowych statku;

.9 prace, jakie w danym czasie są wykonywane na statku oraz możliwość otrzymania natychmiastowej pomocy na mostku w przypadku takiej konieczności;

.10 eksploatacyjny stan wyposażenia i urządzeń kontrolnych w sterówce, w tym także systemów alarmowych;

.11 wymiary statku i pole widzenia ze stanowiska kierowania statkiem;

.12 konfiguracja sterówki, zwłaszcza takich jego elementów, które mogłyby utrudniać wachtowemu dostrzeżenie lub usłyszenie wydarzeń zewnętrznych; oraz

.13 wszelkie odnośne normy, procedury i wytyczne dotyczące pełnienia wachty i zdolności do służby, jakie zostały przyjęte przez Organizację.

#### 4.7 Ochrona środowiska morskiego

Szyper i oficer kierujący wachtą nawigacyjną powinni być świadomi poważnych skutków eksploatacyjnego lub powypadkowego zanieczyszczenia środowiska morskiego oraz przedsięwziąć wszelkie możliwe środki ostrożności w celu ich zapobieganiu.

#### 4.8 Warunki pogodowe

Oficer kierujący wachtą powinien przedsięwziąć odpowiednie środki i powiadomić szypra, kiedy niekorzystne warunki pogodowe mogłyby wpłynąć na bezpieczeństwo statku, co obejmuje także warunki sprzyjające oblodzeniu statku.

### 5 Nawigacja z pilotem na pokładzie

Obecność pilota na statku nie zwalnia szypra ani oficera kierującego wachtą nawigacyjną z obowiązków i odpowiedzialności za bezpieczeństwo statku. Szyper i pilot powinni wymienić między sobą informacje dotyczące procedur nawigacyjnych, warunków lokalnych

i właściwości statku. Szyper i oficer kierujący wachtą nawigacyjną powinni blisko współpracować z pilotem i dokładnie kontrolować pozycję i ruch statku.

## **6 Statki zaangażowane w połowy lub poszukiwanie ryb**

6.1 Oprócz zasad wyszczególnionych w paragrafie 4, oficer kierujący wachtą powinien rozważyć następujące czynniki i podjąć stosowne działania i uwzględnić:

.1 obecność innych statków zaangażowanych w połowach i wydane przez nich narzędzia połowu, charakterystykę manewrową własnego statku, zwłaszcza drogę zatrzymywania, średnicę cyrkulacji statku przy prędkości eksploatacyjnej i z narzędziami połowu za burtą;

.2 bezpieczeństwo załogi na statku;

.3 niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo statku i załogi spowodowany zmniejszeniem się stateczności i wolnej burty na skutek wyjątkowych sił powstałych przy operacjach połowowych, zagospodarowanie surowca i jego składowanie w nadzwyczajnych warunkach pogodowych i stanie morza;

.4 bliskość konstrukcji przybrzeżnych, w szczególności stref bezpieczeństwa; oraz

.5 wraki i inne podwodne przeszkody, które mogą być niebezpieczne dla narzędzi połowu.

6.2 Składując surowiec rybny należy zwrócić uwagę na istotne wymagania odnośnie wolnej burty, odpowiedniej stateczności i niezatapialności statku, które należy utrzymywać przez cały czas podczas rejsu do portu wyładunku, uwzględniając przy tym zużycie paliwa i zapasów, ryzyko niesprzyjającej pogody, a szczególnie zimą ryzyko oblodzenia odkrytych pokładów lub miejsc powyżej nich, na akwenach, gdzie oblodzenie jest prawdopodobne.

## **7 Wachta kotwiczna**

Szyper powinien zapewnić, uwzględniając bezpieczeństwo statku i załogi, odpowiednie pełnienie wachty, przez cały czas, ze sterówki lub pokładu statku rybackiego stojącego na kotwicy.

## **8 Nasłuch radiowy**

Szyper powinien dopilnować, aby odpowiedni nasłuch radiowy był prowadzony podczas gdy statek przebywa na morzu, na odpowiednich częstotliwościach, z uwzględnieniem wymagań Regulaminu Radiokomunikacyjnego.



## Dodatek 1

Formularz stosowany w celu poświadczenia wydania świadectwa powinien mieć formę podaną poniżej, pod warunkiem, że słowa „lub do daty wygaśnięcia jakiegokolwiek przedłużenia ważności niniejszego świadectwa, jak wskazano na odwrocie” występujące na pierwszej stronie formularza, a postanowienia dotyczące przedłużenia ważności występujące na odwrocie formularza zostaną pominięte, wtedy świadectwo wymaga wymiany.

(Pieczęć urzędowa)

(KRAJ)

ŚWIADECTWO WYDANE ZGODNIE Z PRZEPISAMI KONWENCJI O WYMAGANIACH W ZAKRESIE WYSZKOLENIA,  
WYDAWANIA ŚWIADECTW ORAZ PEŁNIENIA WACHT DLA ZAŁÓG STATKÓW RYBACKICH,  
SPORZĄDZONEJ W LONDYNIE DNIA 7 LIPCA 1995 R.

Rząd ..... zaświadcza, że posiadacz niniejszego świadectwa wykazał odpowiednie kwalifikacje zgodnie z przepisami prawidła ..... powyższej konwencji oraz został uznany jako kompetentny do pełnienia służby jak określono poniżej, podlegając wszelkim wskazanym ograniczeniom do ..... lub do daty wygaśnięcia ważności jakiegokolwiek przedłużenia niniejszego świadectwa, jak to podano na odwrocie dokumentu:

Prawny posiadacz niniejszego świadectwa może zajmować następujące stanowisko lub stanowiska:

STANOWISKO	STOSOWNE OGRANICZENIA (JEŚLI SĄ)

Świadectwo nr ..... wydane dnia .....

(urzędowa pieczęć)

.....  
Podpis upoważnionego urzędnika.....  
Nazwisko upoważnionego urzędnika

Data urodzenia posiadacza świadectwa .....

Podpis posiadacza świadectwa .....

Fotografia posiadacza świadectwa



Termin ważności tego świadectwa jest niniejszym przedłużony do .....

(urzędowa pieczęć)

.....  
Podpis upoważnionego urzędnika

Data wznowienia ważności .....

.....  
Nazwisko upoważnionego urzędnika

Termin ważności tego świadectwa jest niniejszym przedłużony do .....

(urzędowa pieczęć)

.....  
Podpis upoważnionego urzędnika

Data wznowienia ważności .....

.....  
Nazwisko upoważnionego urzędnika

## Dodatek 2

Formularz stosowany w celu poświadczenia wydania potwierdzenia powinien mieć formę podaną poniżej, pod warunkiem, że słowa „lub do daty wygaśnięcia ważności jakiegokolwiek przedłużenia niniejszego potwierdzenia, jak uwidoczniono na odwrocie”, występujące na pierwszej stronie formularza oraz postanowienia dotyczące udokumentowania przedłużenia ważności znajdujące się na odwrocie formularza zostaną pominięte w przypadku, kiedy potwierdzenie wymaga wymiany po utracie ważności.

*(Pieczęć urzędowa)*

(KRAJ)

POTWIERDZENIE POŚWIADCZAJĄCE WYDANIE ŚWIADECTWA ZGODNIE Z PRZEPISAMI KONWENCJI O WYMAGANIACH  
W ZAKRESIE WYSZKOLENIA, WYDAWANIA ŚWIADECTW ORAZ PEŁNIENIA WACHT DLA ZAŁÓG STATKÓW  
RYBACKICH, SPORZĄDZONEJ W LONDYNIE DNIA 7 LIPCA 1995 R.

Rząd ..... zaświadcza, że świadectwo nr ..... zostało wydane ....., który wykazał odpowiednie kwalifikacje zgodnie z przepisami prawidła ..... powyższej konwencji oraz został uznany jako kompetentny do pełnienia służby jak określono poniżej, podlegając wszelkim wskazanym ograniczeniom do ..... lub do daty wygaśnięcia jakiegokolwiek przedłużenia ważności niniejszego potwierdzenia, jak to podano na odwrocie:

Prawomocny posiadacz niniejszego potwierdzenia może pełnić obowiązki na następującym stanowisku lub stanowiskach określonych w stosownych wymaganiach Administracji dotyczących bezpiecznej obsady statku.

STANOWISKO	STOSOWNE OGRANICZENIA (JEŚLI SĄ)

Potwierdzenie nr ..... wydane dnia .....

*(urzędowa pieczęć)*

.....  
Podpis upoważnionego urzędnika

.....  
Nazwisko upoważnionego urzędnika

Data urodzenia posiadacza świadectwa .....

Podpis posiadacza świadectwa .....

Fotografia posiadacza świadectwa



Termin ważności tego świadectwa jest niniejszym przedłużony do .....

*(urzędowa pieczęć)*

.....  
Podpis upoważnionego urzędnika

Data wznowienia ważności .....

.....  
Nazwisko upoważnionego urzędnika

Termin ważności tego świadectwa jest niniejszym przedłużony do .....

*(urzędowa pieczęć)*

.....  
Podpis upoważnionego urzędnika

Data wznowienia ważności .....

.....  
Nazwisko upoważnionego urzędnika

### Dodatek 3

Formularz stosowany w celu uznania poświadczenia uznania świadectwa powinien mieć formę podaną poniżej, z wyjątkiem tego, że słowa „lub do daty wygaśnięcia ważności jakiegokolwiek przedłużenia niniejszego potwierdzenia, jak podano na odwrocie”, występujące na pierwszej stronie formularza oraz postanowienia dotyczące udokumentowania przedłużenia ważności występujące na odwrocie formularza, zostaną pominięte w przypadku, kiedy potwierdzenie wymaga wymiany po utracie ważności.

*(Pieczęć urzędowa)*

(KRAJ)

**POTWIERDZENIE POŚWIADCZAJĄCE UZNANIE ŚWIADECTWA ZGODNIE Z PRZEPISAMI KONWENCJI O WYMAGANIACH  
W ZAKRESIE WYSZKOLENIA, WYDAWANIA ŚWIADECTW ORAZ PEŁNIENIA WACHT DLA ZAŁÓG STATKÓW  
RYBACKICH, SPORZĄDZONEJ W LONDYNIE DNIA 7 LIPCA 1995 R.**

Rząd ..... zaświadcza, że świadectwo nr ..... wydane przez lub/ w imieniu Rządu ..... jest uznawane zgodnie z przepisami Prawidła 1/7... powyższej konwencji, a prawowity jego posiadacz ma prawo pełnić służbę jak określono poniżej, podlegając wszelkim wskazanym ograniczeniom do ..... lub do daty wygaśnięcia ważności jakiegokolwiek przedłużenia niniejszego potwierdzenia, jak to podano na odwrocie.

Prawowity posiadacz niniejszego potwierdzenia może zajmować następujące stanowisko lub stanowiska określone w stosownych wymaganiach Administracji dotyczących bezpiecznej obsady statku.

STANOWISKO	STOSOWNE OGRANICZENIA (JEŚLI SĄ)

Potwierdzenie nr ..... wydane dnia .....

*(urzędowa pieczęć)*

.....  
Podpis upoważnionego urzędnika

.....  
Nazwisko upoważnionego urzędnika

Data urodzenia posiadacza świadectwa .....

Podpis posiadacza świadectwa .....

Fotografia posiadacza świadectwa



Termin ważności tego świadectwa jest niniejszym przedłużony do .....

*(urzędowa pieczęć)*

.....  
Podpis upoważnionego urzędnika

Data wznowienia ważności .....

.....  
Nazwisko upoważnionego urzędnika

Termin ważności tego świadectwa jest niniejszym przedłużony do .....

*(urzędowa pieczęć)*

.....  
Podpis upoważnionego urzędnika

Data wznowienia ważności .....

.....  
Nazwisko upoważnionego urzędnika

**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 hereto.

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 Director-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 Director-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

**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 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent 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.

## **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 underway, 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**

#### **Equivalents**

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, specially 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.

## **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 suit.

**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.

#### **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**

- .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).
- .2 Knowledge of navigational and meteorological warning systems and the selection of the appropriate communication circuits.
- .3 Knowledge of the adverse effect of misuse of such communication equipment.

**10 Fire prevention and fire-fighting appliances**

- 1 Knowledge of classes and chemistry of fire.
- .2 Knowledge of fire-fighting systems and procedures.
- .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**

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.

**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.

#### **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 or 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.

#### **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.

### **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-ionising 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 Torremolinos 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 routeing 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 of ..... certifies 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)

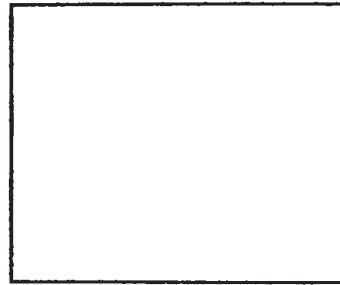
.....  
Signature of duly authorized official

.....  
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 of ..... is 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 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 safe manning requirements of the Administration:

CAPACITY	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

Endorsement No. .... issued on .....

(Official Seal)

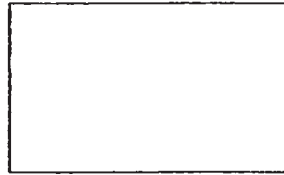
.....  
Signature of duly authorized official

.....  
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

Po zaznajomieniu się z powyższą konwencją, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- została ona uznana za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych,
- Rzeczpospolita Polska postanawia przystąpić do tej konwencji,
- postanowienia konwencji są ratyfikowane, przyjęte, potwierdzone i będą niezmiennie zachowywane.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie dnia 23 czerwca 2015 r.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *B. Komorowski*

L.S.

Prezes Rady Ministrów: *E. Kopacz*