

Convenzione internazionale del 1995 sugli standard di formazione , certificazione e controllo per il personale delle navi da pesca.

LE PARTI DELLA PRESENTE CONVENZIONE,

PRESO ATTO della convenzione internazionale sugli standard di formazione, certificazione e guardia dei marittimi, 1978 (in appresso denominata "convenzione STCW del 1978"),

DESIDERANDO promuovere ulteriormente la sicurezza della vita ,della proprietà in mare e la protezione dell'ambiente marino stabilendo di comune accordo norme internazionali di formazione, certificazione e controllo del personale impiegato a bordo delle navi da pesca,

CONSIDERANDO che questo obiettivo può essere conseguito al meglio con la conclusione di una convenzione internazionale sugli standard di formazione, certificazione e sorveglianza per il personale della nave da pesca, in appresso denominata "la convenzione",

HANNO CONVENUTO quanto segue:

ARTICOLO 1.	Disposizioni generali	pag. 4
ARTICOLO 2.	Definizioni	pag. 4
ARTICOLO 3.	Applicazione	pag. 4
ARTICOLO 4.	Comunicazione delle informazioni	pag. 4
ARTICOLO 5.	Altri trattati e interpretazione	pag. 5
ARTICOLO 6.	Certificazione	pag. 5
ARTICOLO 7.	Disposizioni nazionali	pag. 5
ARTICOLO 8.	Controllo	pag. 6
ARTICOLO 9.	Promozione della cooperazione tecnica	pag. 6
ARTICOLO 10.	Emendamenti	pag. 7
ARTICOLO 11.	Firma, ratifica, accettazione, approvazione e adesione	pag. 8
ARTICOLO 12.	Entrata in vigore.....	pag. 8
ARTICOLO 13.	Denuncia	pag. 9
ARTICOLO 14.	Depositario	pag. 9
ARTICOLO 15.	Lingue	pag. 9

ANNESI

Capitolo I - Disposizioni Generali	pag. 10
---	----------------

Regola 1.	Definizioni.....	pag. 10
Regola 2.	Applicazioni.....	pag. 11
Regola 3.	Certificati e omologhi.....	pag. 11
Regola 4.	Procedure di controllo.....	pag. 12
Regola 5.	Comunicazione delle informazioni.....	pag. 13
Regola 6.	Amministrazione degli accordi di certificazione.....	pag. 13
Regola 7.	Riconoscimento dei certificati.....	pag. 13
Regola 8.	Disposizioni transitorie.....	pag. 13
Regola 9.	Dispensa.....	pag. 14
Regola 10.	Equivalenti.....	pag. 15

CAPITOLO II

Certificazione di Skipper (Comandante) ufficiale di coperta, ufficiale di macchina e operatore radio.

Regola	1.	Requisiti minimi obbligatori per la certificazione di skipper (comandante) su navi da pesca con lunghezza uguale o maggiore a 24 metri che navigano in acque senza limiti	pag.	15
Appendice alla Regola 1		Conoscenze minime richieste per la certificazione di skipper (comandante) a bordo di pescherecci di e oltre 24 metri di lunghezza che operano in acque illimitate	pag.	16
Regola	2.	Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di ufficiale responsabile di guardia di navigazione su navi da pesca di e oltre 24 m che operano in acque illimitate	pag	21
Appendice alla Regola 2		Conoscenze minime richieste per la certificazione degli ufficiali incaricati della guardia di navigazione su pescherecci di lunghezza uguale o superiore a 24 metri che operano in acque illimitate	pag	22
Regola	3.	Requisiti minimi obbligatori per la certificazione di skipper (comandante) su pescherecci di lunghezza pari o superiore a 24 metri che operano in acque limitate	pag	25
Appendice alla Regola 3		Conoscenze minime richieste per la certificazione di skipper (comandante) su pescherecci di lunghezza pari o superiore a 24 metri operanti in acque limitate	pag	25
Regola	4	Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di ufficiale responsabile di guardia di navigazione su navi da pesca di e oltre 24 m che operano in acque limitate	pag	29
Appendice alla Regola 4		Conoscenze minime richieste per la certificazione degli ufficiali incaricati della guardia di navigazione su pescherecci di lunghezza uguale o superiore a 24 metri che operano in acque limitate	pag	30
Regola	5	Requisiti minimi obbligatori per la certificazione del capo macchinista ,secondo ufficiale di macchina dei pescherecci con motore di propulsione principale di potenza uguale o maggiore di 750 kW	pag	33
Appendice alla Regola 5		Conoscenze minime richieste per la certificazione del capo macchinista, secondo ufficiali di macchina dei pescherecci con motore di propulsione principale con potenza uguale o maggiore di 750 kW	pag	33
Regola	6	Requisiti minimi per la certificazione del personale responsabile o che svolge operazioni di radiocomunicazione a bordo dei pescherecci	pag	35
Appendice alla Regola 6		Conoscenze minime richieste e formazione per il personale addetto alle comunicazioni radio e GMDSS	pag	36
Regola	7	Requisiti minimi obbligatori per garantire la continua conoscenza e aggiornamento per skipper, ufficiali e ufficiali di macchina	pag	37
Regola	8	Requisiti minimi obbligatori per garantire la continua conoscenza e aggiornamento per il personale addetto alla radio e GMDSS	pag	37

CAPITOLO III

Formazione di base sulla sicurezza per tutto il personale della nave da pesca

Regola	1.	Formazione di base per tutto il personale della nave da pesca	pag.	38
---------------	-----------	---	-------------	-----------

CAPITOLO IV

Regola	1.	Formazione di base per tutto il personale della nave da pesca	pag.	39
---------------	-----------	---	-------------	-----------

ANNESI

Allegato	1	Certificato rilasciato nell'ambito delle disposizioni della Convenzione internazionale STCW per il personale delle navi da pesca (1995)	pag.	44
Allegato	2	Certificazione attestante il rilascio di un certificato secondo le disposizioni della Convenzione internazionale STCW per il personale le navi da pesca (1995)	pag.	45
Allegato	3	Attestazione del riconoscimento di un certificato rilasciato sotto le disposizioni della Convenzione internazionale STCW per il personale le navi da pesca (1995)	pag	46
Risoluzione	1	Formazione per gli operatori radio per il sistema globale di soccorso e sicurezza marittima (GMDSS)	pag	47
Risoluzione	2	Addestramento al simulatore radar	pag	48
Risoluzione	3	Linee guida e raccomandazioni per il personale dei pescherecci	pag	49
Risoluzione	4	Addestramento del personale di coperta a bordo di pescherecci di lunghezza uguale o superiore a 24 metri	pag	50
Allegato		Allegato	pag	50
Risoluzione	5	Formazione del personale dei pescherecci nelle tecniche di sopravvivenza personale	pag	52
Allegato	5	Guida per la formazione del personale dei pescherecci nelle tecniche di sopravvivenza personale	pag	52
Risoluzione	6	Addestramento e certificazione del personale a bordo di grandi pescherecci.	pag	55
Risoluzione	7	Requisiti obbligatori per l'abilitazione a ufficiale responsabile di guardia in macchina	pag	55
Risoluzione	8	Promozione della partecipazione delle donne nel settore della pesca	pag	56
Risoluzione	9	Relazioni sociali	pag	56

Articolo 1. - Obblighi generali

1 - Le Parti si impegnano a dare effetto alle disposizioni della Convenzione e del relativo allegato, che costituisce parte integrante della Convenzione. Ogni riferimento alla Convenzione costituisce allo stesso tempo un riferimento al suo allegato.

2 - Le Parti si impegnano a promulgare tutte le leggi, i decreti, le ordinanze ed i regolamenti e ad adottare tutte le altre misure necessarie per dare alla Convenzione pieno e completo effetto, al fine di garantire che dal punto di vista della salvaguardia della vita, della proprietà e della protezione dell'ambiente marino, il personale imbarcato a bordo dei pescherecci sia qualificato e idoneo alle proprie funzioni.

Articolo 2. - Definizioni

Ai fini della Convenzione, se non espressamente e diversamente disposto :

1 - Parte : Lo Stato per il quale la Convenzione è entrata in vigore.

2 - Amministrazione : Il governo per il quale la nave è autorizzata a battere bandiera.

3 - Per certificato si intende un documento valido, qualunque sia il nome che può essere conosciuto, rilasciato o riconosciuto in conformità con le disposizioni della Convenzione, che autorizza il titolare a prestare servizio come dichiarato nel presente documento o come autorizzato dalle normative nazionali.

4 - Certificati significa correttamente essere in possesso di un certificato.

5 - Organizzazione indica l'Organizzazione marittima internazionale.

6 - Segretario generale: Il Segretario generale dell'Organizzazione.

7 - Peschereccio o nave: qualsiasi nave utilizzata commercialmente per la cattura di pesci o di altre risorse viventi del mare.

8 - Peschereccio marittimo: un peschereccio diverso da quelli che navigano esclusivamente in acque interne o in prossimità di acque protette o zone in cui si applicano i regolamenti portuali.

Articolo 3. - Applicazione

La convenzione si applica al personale in servizio a bordo di navi da pesca marittime abilitate a battere la bandiera di una parte.

Articolo 4. - Comunicazione di informazioni

Ciascuna delle parti comunica al segretario generale le seguenti informazioni:

Una relazione sulle misure adottate per dare pieno e completo effetto alle disposizioni della Convenzione, compreso un modello di certificati rilasciato in conformità della Convenzione; e altre informazioni che possono essere specificate o previste dalla regola I / 5

Articolo 5. - Altri trattati e interpretazione

1. - Tutti i trattati, le convenzioni e le convenzioni precedenti relativi agli standard di formazione, certificazione e controllo per il personale dei pescherecci in vigore tra le

Parti continuano ad avere pieno e completo effetto secondo i termini degli stessi per quanto riguarda:

- 1.1 - Il personale delle navi da pesca cui non si applica la presente convenzione;
- 1.2 - Il personale delle navi da pesca cui si applica la presente convenzione, per le materie espressamente previste.

2 - Tuttavia, nella misura in cui tali trattati, convenzioni o accordi sono in conflitto con le disposizioni della Convenzione, le Parti riesaminano gli impegni assunti in base a tali trattati, convenzioni e accordi al fine di garantire che non vi sia conflitto tra questi impegni e i loro obblighi previsti dalla Convenzione.

3. - Tutte le questioni che non sono espressamente previste nella Convenzione rimangono soggette alla legislazione delle Parti

Articolo 6. - Certificazione

Il personale dei pescherecci deve essere certificato conformemente alle disposizioni dell'allegato alla presente convenzione.

Articolo 7. - Disposizioni nazionali

1. - Ciascuna Parte stabilisce le procedure per l'indagine imparziale di qualsiasi incompetenza, atto o omissione segnalata che possa costituire una minaccia diretta per la sicurezza della vita, della proprietà in mare o per l'ambiente marino da parte dei titolari di certificati o convalide rilasciati da quella Parte in relazione all'esercizio delle proprie funzioni connesse ai loro certificati e per il ritiro, la sospensione e la cancellazione di tali certificati per tale causa e per la prevenzione delle frodi.

2. - Ciascuna delle Parti prescrive sanzioni o provvedimenti disciplinari nei casi in cui le norme della propria legislazione nazionale che danno effetto alla presente Convenzione non siano rispettate dalle navi aventi diritto di battere la propria bandiera o per il personale dei pescherecci debitamente certificati da tale Parte.

3. - In particolare, tali sanzioni o provvedimenti disciplinari devono essere prescritti e applicati nei casi in cui:

- 3.1 - un proprietario, un agente del proprietario o uno comandante abbia ingaggiato una persona che non detiene un certificato come richiesto dalla presente Convenzione;
- 3.2 - un comandante abbia consentito di svolgere qualsiasi funzione o servizio, per la quale è richiesto dal presente regolamento, un appropriato certificato sia stata eseguita da una persona non in possesso di tale certificato
- 3.3 - una persona ha ottenuto con la frode o documenti falsi un incarico per il quale è previsto un adeguato certificato

4. - Una Parte nella cui giurisdizione è situato un proprietario o un agente del proprietario o qualsiasi persona ritenuta responsabile o di essere a conoscenza di qualsiasi evidente inosservanza della Convenzione di cui al paragrafo 3, deve essere prestata la massima cooperazione possibile con qualsiasi Parte che la informi della sua intenzione di avviare un procedimento sotto la sua giurisdizione.

Articolo 8. - Controllo

1. - Le navi da pesca, quando si trovavano nel porto di un'altro stato, sono soggette al controllo di ufficiali debitamente autorizzati da tale Parte per verificare che tutte le persone che lavorano a bordo che devono essere certificate a norma della presente Convenzione siano correttamente certificate o in possesso di una dispensa appropriata.

2. - In caso di mancato adeguamento di qualsiasi carenza di cui al paragrafo 3 della regola I / 4 nella misura in cui rappresenta un pericolo per le persone, i beni o l'ambiente, la Parte che effettua il controllo deve provvedere affinché la nave non salpi fino a quando questi carenze non siano soddisfatte nella misura in cui il rischio sia stato rimosso. Le azioni riguardanti l'azione intrapresa dovranno essere segnalati tempestivamente al Segretario generale e all'amministrazione.

3. - Quando si esercita il controllo:

3.1 - devono essere compiuti tutti gli sforzi possibili per evitare che una nave sia indebitamente detenuta o fermata . Se una nave viene indebitamente detenuta o fermata, avrà diritto al risarcimento per eventuali perdite o danni da essa derivanti; e,

3.2 - il margine di discrezionalità consentito per il personale delle navi da pesca straniera non deve essere inferiore a quello concesso al personale delle navi battenti bandiera dello Stato di approdo.

4. - Il presente articolo si applica per garantire che non venga dato alcun trattamento più favorevole ad una nave battente bandiera di una Parte rispetto ad un'altra battente bandiera di un'altra Parte.

Articolo 9. - Promozione della cooperazione tecnica.

1. - Le Parti della Convenzione promuovono, con la consultazione e l'assistenza della Organizzazione, il sostegno agli Stati che richiedono assistenza tecnica per:

1.1 - Formazione del personale amministrativo e tecnico;

1.2 - Istituzione di istituzioni per la formazione del personale dei pescherecci ;

1.3 - Fornitura di attrezzature e strutture per istituti di formazione;

1.4 - Sviluppo di programmi di formazione adeguati, compresa la formazione pratica sui pescherecci marittimi;

1.5 - Facilitazione di altre misure e disposizioni per migliorare le qualifiche del personale dei pescherecci preferibilmente su base nazionale, sub-regionale o regionale, per promuovere gli scopi e le finalità della Convenzione, tenendo conto a questo riguardo delle esigenze specifiche dei paesi in via di sviluppo.

2. - Da parte sua, l'Organizzazione deve perseguire i suddetti sforzi, se necessari consultando o associandosi con altre organizzazioni internazionali, in particolare l'Organizzazione internazionale del lavoro e l'Organizzazione per l'alimentazione e l'agricoltura delle Nazioni Unite.

Articolo 10. - Emendamenti

1. - La Convenzione può essere modificata da una delle procedure specificate nel presente articolo.

2. - Emendamenti dopo l'esame all'interno dell'Organizzazione:

2.1 - Ogni emendamento proposto da una Parte deve essere presentato al Segretario Generale, che lo trasmette rispettivamente a tutti i Membri dell'Organizzazione, a tutte le Parti e ai Direttori Generali dell'Ufficio Internazionale del Lavoro e dell'Alimentazione e dell'Agricoltura Organizzazione delle Nazioni Unite, , almeno sei mesi prima della sua discussione.

2.2 - Qualsiasi emendamento proposto e diffuso come sopra deve essere sottoposto all'esame del Comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione.

2.3 - Parti membri o non membri dell'Organizzazione che abbiano o no diritto a partecipare ai lavori del comitato per la sicurezza marittima per l'esame e l'adozione di emendamenti.

2.4 - Gli emendamenti sono adottati alla maggioranza dei due terzi delle Parti presenti e votanti nel comitato per la sicurezza marittima, ampliato come previsto al paragrafo 2.3 (di seguito "comitato ampliato della sicurezza marittima"), a condizione che almeno un terzo delle Parti sia presente al momento del voto.

2.5 - Gli emendamenti adottati conformemente al paragrafo 2.4 sono comunicati dal segretario generale a tutte le parti.

2.6 - Un emendamento ad un articolo si considera accettato alla data in cui è accettato dai due terzi delle Parti.

2.7 - Una modifica all'allegato o ad un'appendice dell'allegato si considera accettata:

2.7.1 - al termine di due anni dalla data di adozione;

2.7.2 - al termine di un periodo diverso, che non può essere inferiore ad un anno, se così stabilito al momento della sua adozione da una maggioranza di due terzi delle Parti presenti e votanti nella riunione del Comitato per la sicurezza marittima. Se, entro il termine specificato, più di un terzo delle parti notifica al segretario generale di opporsi all'emendamento, si ritiene che non sia stato accettato.

2.8 - Una modifica di un articolo entra in vigore, nei confronti di quelle parti che l'hanno accettata, sei mesi dopo la data in cui si ritiene che sia stata accettata, e nei confronti di ciascuna delle parti che l'accetta dopo tale data, sei mesi dopo la data di accettazione di quella parte.

2.9 - Una modifica dell'allegato e dell'appendice dell'allegato entra in vigore nei confronti di tutte le parti, ad eccezione di quelle che hanno sollevato obiezioni alla modifica di cui al paragrafo 2.7- e che non hanno ritirato tali obiezioni, sei mesi dopo la data in cui si ritiene che sia stato accettato. Tuttavia, prima della data di entrata in vigore, ciascuna Parte può notificare al Segretario Generale che si esonera dall'effettuare tale modifica per un periodo non superiore a un anno dalla data della sua entrata in vigore, o per tale periodo o per un periodo più lungo, che può essere stabilito dalla maggioranza dei due terzi delle parti presenti e votanti nella riunione del Comitato per la sicurezza marittima al momento dell'adozione dell'emendamento.

3. - Emendamento da parte di una Conferenza:

3.1 - Su richiesta di una Parte sostenuta da almeno un terzo delle Parti, l'Organizzazione convoca una conferenza a cui partecipano le parti e i direttori generali dell'Ufficio internazionale del lavoro e dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura per prendere in considerazione emendamenti alla presente Convenzione.

3.2 - Ogni emendamento adottato in tale Conferenza con la maggioranza dei due terzi delle Parti presenti e votanti è comunicato dal Segretario Generale a tutte le Parti per accettazione.

3.3 - A meno che la Conferenza decida diversamente, la modifica si considera accettata ed entra in vigore conformemente alle procedure specificate ai paragrafi 2.6 e 2.8 o 2.7 e 2.9, a condizione che i riferimenti in tali paragrafi alla protezione marittima siano estesi al Comitato per la sicurezza marittima.

3.4 - Qualsiasi dichiarazione di accettazione o di obiezione a un emendamento o qualsiasi avviso di cui al paragrafo 2.9 deve essere presentato per iscritto al Segretario Generale che informa tutte le Parti di tali richieste e della data di ricezione.

3.5 - Il segretario generale informa tutte le parti di eventuali modifiche che entrano in vigore, precisandone la data in cui ciascun emendamento entra in vigore.

Articolo 11. - Firma, ratifica, accettazione, approvazione e adesione

1. - La Convenzione sarà disponibile per l'adesione e la firma presso la sede dell'Organizzazione dal 1 ° gennaio 1996 al 30 settembre 1996. Gli Stati possono diventare Parti della Convenzione:

1.1 - firmando senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione; o

1.2 - firmando e soggetta a ratifica, accettazione o approvazione, seguita da ratifica, accettazione o approvazione; o

1.3 - adesione

2. - La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione si effettuano mediante il deposito di uno strumento atto allo scopo presso il Segretario generale.

Articolo 12. - Entrata in vigore

1. - La Convenzione entrerà in vigore 12 mesi dopo la data in cui non meno di 15 Stati l'avranno firmata senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione, o abbiano depositato i necessari strumenti di ratifica, accettazione, approvazione o adesione in conformità con l'articolo 11.

2. - Per gli Stati che hanno depositato uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione in relazione alla Convenzione dopo che i requisiti per l'entrata in vigore sono stati soddisfatti ma prima della data di entrata in vigore, la ratifica, accettazione, approvazione o adesione entreranno in vigore alla data di entrata in vigore della Convenzione o tre mesi dopo la data di deposito dello strumento, a seconda di quale sia la data successiva.

3. - Per gli Stati che hanno depositato uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione dopo la data in cui la Convenzione è entrata in vigore, la Convenzione entrerà in vigore tre mesi dopo la data di deposito dello strumento.

4. - Dopo la data in cui si ritiene che un emendamento alla Convenzione sia stato accettato ai sensi dell'articolo 10, qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione depositato si applicherà alla Convenzione come modificata.

Articolo 13. - Denuncia

1. - La Convenzione può essere denunciata da una delle Parti in qualsiasi momento dopo la scadenza di cinque anni dalla data in cui la Convenzione entra in vigore per quella Parte.

2. - La denuncia deve essere effettuata mediante notifica scritta al Segretario Generale.
3. - La denuncia ha effetto 12 mesi dopo il ricevimento della denuncia da parte del Segretario generale o dopo la scadenza di un periodo più lungo che può essere indicato nella notifica

Articolo 14. - Depositario

1. - La Convenzione sarà depositata presso il Segretario Generale dell'Organizzazione (di seguito "il depositario").
2. - Il depositario:
 - 2.1 - informerà i governi di tutti gli Stati che hanno firmato la Convenzione o vi hanno aderito:
 - 2.1.1 - di ogni nuova firma o deposito di uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione, insieme alla data della stessa;
 - 2.1.2 - della data di entrata in vigore della Convenzione;
 - 2.1.3 - del deposito di ogni strumento di denuncia della Convenzione, insieme alla data in cui è stato ricevuto e dalla data in cui la denuncia ha effetto.
 - 2.2 - Dovrà trasmettere copie certificate e conformi della Convenzione ai Governi di tutti gli Stati che la hanno firmato o vi hanno aderito.
3. - Non appena la Convenzione entrerà in vigore, una copia certificata conforme sarà trasmessa dal depositario al Segretario Generale delle Nazioni Unite, per la registrazione e la pubblicazione in conformità all'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

Articolo 15. - Lingue

La Convenzione è costituita di un unico originale scritto nelle lingue araba, cinese, inglese, francese, russa e spagnola, ciascun testo facente fede ugualmente.

IN FEDE i sottoscritti, debitamente autorizzati dai rispettivi governi a tal fine, hanno firmato la Convenzione.

FIRMATO A LONDRA, il sette luglio millenovecentonovantacinque.

Firme omesse

CAPITOLO I

Disposizioni generali

Regola 1. - Definizioni

Ai fini del presente allegato si applicano le seguenti definizioni.

1. - *Regolamento* indica le regole contenute nell'allegato alla Convenzione.
2. - *Mezzi* sono quelli approvati dalla Parte in conformità con i regolamenti.
3. - *Skipper* la persona che ha il comando di un peschereccio.
4. - *Ufficiale*: è un membro dell'equipaggio, diverso dallo skipper, designato come tale dalla legge o dai regolamenti nazionali o, in assenza di tale designazione, da un accordo collettivo o da una consuetudine.
5. - *Ufficiale responsabile di guardia di navigazione* : è un ufficiale qualificato conformemente alla regola II / 2 o II / 4 della presente Convenzione.
6. - *Ufficiale di macchina* : è un ufficiale qualificato conformemente alla regola II / 5 della presente Convenzione.
7. - *Capo macchinista* : è l'ufficiale di macchina responsabile per la propulsione meccanica e il funzionamento e la manutenzione degli impianti meccanici ed elettrici della nave.
8. - *Secondo ufficiale di macchina* : è l'ufficiale di macchina di grado successivo al capo macchinista e sul quale cadrà la responsabilità per la propulsione meccanica e il funzionamento e la manutenzione degli impianti meccanici ed elettrici della nave in caso di incapacità del capo macchinista.
9. - *Operatore radio*: è una persona in possesso di un certificato appropriato rilasciato o riconosciuto da un'amministrazione ai sensi delle disposizioni dei regolamenti radio.
10. - *Regolamentazioni radiofoniche*: sono le regole radio allegate alla convenzione internazionale delle telecomunicazioni più recente, o che si ritiene siano state allegate, che possono essere in vigore in qualsiasi momento.
11. - *Convenzione STCW del 1978*: indica la Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, certificazione e guardia dei marittimi, 1978, come emendata.
12. - *Protocollo di Torremolinos 1993*: è il protocollo di Torremolinos del 1993 relativo alla convenzione internazionale di Torremolinos per la sicurezza dei pescherecci, 1977.
13. - Per potenza di propulsione s'intende la potenza totale massima in uscita continua espressa in kilowatt del motore principale della nave che figura sul certificato di immatricolazione della nave o altro documento ufficiale.
14. - Per acque limitate si intendono quelle acque nelle vicinanze di una Parte definite dalla sua amministrazione entro le quali si ritiene che esista un grado di sicurezza che consente di fissare i livelli di qualifica e certificazione per i comandanti e i comandanti di pescherecci a un livello inferiore rispetto al servizio al di fuori dei limiti definiti. Nel determinare l'estensione delle acque limitate, l'Amministrazione terrà conto delle linee guida elaborate dall'Organizzazione.(*).
15. - *Acque illimitate*: acque oltre le acque limitate.

16. - *La lunghezza (L)* deve essere presa al 96% della lunghezza totale su una linea di galleggiamento all' 85% dell'altezza minima misurata dalla linea della chiglia, oppure dalla parte anteriore del dritto del timone su quella linea di galleggiamento, se questa è più grande. Nelle navi progettate con rastrello della chiglia la linea di galleggiamento su cui viene misurata questa lunghezza deve essere parallela alla linea di galleggiamento progettata.

17. - L' altezza segnata è la distanza verticale misurata dalla linea della chiglia alla parte superiore della trave (baglio) del ponte di lavoro sul lato.

(*) Si fa riferimento all'allegato 1 della risoluzione A.539 (13) - Certificazione di skipper e ufficiali incaricati della guardia di navigazione su pescherecci di lunghezza uguale o superiore a 24 metri, adottati dall'Organizzazione.

Regola 2. - Applicazione

L'amministrazione di una parte, se ritiene irragionevole o inattuabile l'applicazione di tutti i requisiti delle norme II / 3, II / 4 e II / 5 e il requisito dell'uso della lingua inglese per il personale che serve a bordo di una nave da pesca di lunghezza inferiore o di lunghezza superiore a 45 metri che opera esclusivamente nei porti nazionali e pesca nelle sue acque limitate, può determinare quale di tali regolamenti non dovrebbe applicarsi, in tutto o in parte a tale personale, senza derogare ai principi di sicurezza contenuti nella Convenzione. In tal caso, l'Amministrazione interessata riferisce al Segretario Generale sui dettagli delle misure adottate in merito alla formazione e alla certificazione di tale personale.

Regola 3. - Certificati e specializzazioni

1. - I certificati per il personale dei pescherecci devono essere rilasciati solo se i requisiti di servizio, età, idoneità medica, formazione, qualifica ed esami sono soddisfatti in conformità con il presente regolamento.

2. - Un certificato rilasciato da una parte deve essere conforme al paragrafo 1. Deve essere vistato ed attestare che è conforme alla forma prescritta nell'appendice 1 o nell'appendice 2.

3. - I certificati e le convalide devono essere rilasciati nella lingua o nelle lingue ufficiali del paese emittente. Se la lingua ufficiale non è l'inglese, il certificato deve essere scritto nella lingua ufficiale e in inglese.

4. - Per quanto riguarda i radio-operatori, le parti possono:

4.1 - includere le conoscenze supplementari richieste dalla regola II / 6 nell'esame per il rilascio di un certificato conforme alle norme radio; o

4.2 - emettere un certificato separato che attesti che il titolare possiede le conoscenze supplementari richieste dalla regola II / 6

5. - L'Amministrazione che ha riconosciuto un certificato rilasciato da o sotto l'autorità di un'altra Parte in conformità alla Normativa 7 rilascia un visto che ne attesti la conformità nella forma prescritta nell'appendice 3.

6. - Il visto scade appena il certificato viene , ritirato, sospeso o annullato dalla Parte che lo ha rilasciato e in ogni caso, non più di cinque anni dopo la data di rilascio.

7. - Qualsiasi certificato rilasciato ai sensi delle disposizioni della convenzione STCW del

1978, al titolare di una qualifica di ingegnere capo, ufficiale di macchina o un operatore radio, è considerato un certificato corrispondente ai fini del paragrafo 1 per quanto riguarda le navi da pesca.

8. - In deroga alle variazioni consentite dalle appendici 1, 2 e 3, le Amministrazioni possono utilizzare un formato diverso da quello indicato in tali appendici purché tale formato contenga, come minimo, le informazioni richieste e che i dati siano inseriti in caratteri latini e arabe.

Regola 4. - Procedure di controllo

1. - Il controllo è esercitato da un funzionario regolarmente autorizzato ai sensi dell'articolo 8 nei seguenti limiti:

1.1 - verifica che tutto il personale dei pescherecci che opera a bordo deve essere in possesso di un certificato come previsto dalla Convenzione o diversamente deve essere in possesso della dispensa richiesta. I certificati sono ritenuti validi a condizione che non vi siano fondati motivi da ritenere che un certificato sia stato ottenuto fraudolentemente o che il marittimo che lo detiene non sia la persona a cui tale certificato è stato originariamente rilasciato; e

1.2 - valuta la capacità del personale dei pescherecci di mantenere gli standard di guardia come richiesto dalla Convenzione se vi sono fondati motivi per ritenere che tali standard non siano mantenuti, in quanto si siano verificati episodi come di seguito :

1.2.1 - Che la nave sia stata coinvolta in una collisione, incaglio o arenamento;

1.2.2 - che si sia verificato uno scarico di sostanze illegali secondo le convenzioni internazionali ,a mare , all'ancoraggio o in banchina;

1.2.3 - che la nave sia stata manovrata in modo irregolare e insicuro, per cui non siano state seguite le misure e le procedure di navigazione adottate dall'Organizzazione;

1.2.4 - che la nave sia altrimenti utilizzata in modo da costituire un pericolo per le persone, i beni o l'ambiente.

2. - Nel caso in cui siano riscontrate carenze ai sensi del paragrafo 1, l'agente che effettua il controllo deve informare immediatamente , per iscritto, il comandante della nave e l'amministrazione, al fine che possano essere prese le misure appropriate. Tale notifica specifica i dettagli delle carenze riscontrate e i motivi per i quali la Parte determina che tali carenze rappresentano un pericolo per le persone, i beni o l'ambiente.

3. - Le carenze che possono essere considerate pericolose per le persone, i beni o l'ambiente sono le seguenti:

3.1 - riscontro che il personale, tenuto a detenere un certificato, di avere un certificato o una dispensa appropriati;

3.2 - inosservanza da parte dell'Amministrazione dei regimi di navigazione o di guardia inerenti i requisiti specificati per la nave;

3.3 - assenza durante la guardia di una persona abilitata ad utilizzare apparecchiature essenziali per la sicurezza della navigazione, la sicurezza delle radiocomunicazioni o la prevenzione dell'inquinamento; o

3.4 - incapacità di fornire persone riposaste all'inizio di un viaggio per il primo turno di guardia e per i successivi .

Regola 5. - Comunicazione delle informazioni

5.1 - Il Segretario Generale, su richiesta, fornisce alle Parti ogni informazione ricevuta e comunicata ai sensi dell'articolo 4.

5.2 - Una Parte che non riesce a comunicare le informazioni richieste dall'articolo 4 entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore della Convenzione, non ha il diritto di reclamare i privilegi di questa Convenzione fino a quando le informazioni non siano state ricevute dal Segretario Generale.

Regola 6. Gestione degli accordi di certificazione

6.1 - Ciascuna Parte si impegna a stabilire e mantenere uno strumento che garantisca che i programmi che dettano le istruzioni e la formazione pratica necessarie per raggiungere gli standard di competenza siano regolarmente monitorati al fine di garantirne l'efficacia.

6.2 - Ciascuna Parte si impegna, per quanto possibile, a tenere un registro o registri di tutti i certificati e le convalide specificate nei regolamenti da 3 e da II a 1 a 6/6 che sono stati emessi, scaduti o riconvalidati, segnalati persi, sospesi o annullati, e delle dispense emesse, e fornire informazioni sul loro stato, convalide e deroghe quando richiesto da un'altra Parte.

Regola 7. Riconoscimento dei certificati

7.1 - Ciascuna Amministrazione assicura, al fine di riconoscere, con approvazione a norma della regola 3, un certificato rilasciato da o sotto l'autorità di un'altra Parte, che i requisiti relativi agli standard di competenza, nonché il rilascio e la convalida dei certificati da parte di tale Partito, sono pienamente rispettati.

7.2 - I certificati rilasciati da o sotto l'autorità di una non Parte non devono essere riconosciuti.

7.3 - Nonostante il disposto del paragrafo 1 della presente regola e il paragrafo 5 della regola 3, un'amministrazione può, se le circostanze lo richiedono, consentire a una persona di prestare servizio per un periodo non superiore a tre mesi a bordo di una nave autorizzata a battere la sua bandiera e certificato valido rilasciato da un'altra Parte senza che sia approvato come richiesto dal paragrafo 5 della regola 3 a condizione che sia fornita la prova documentata che la domanda di approvazione è stata presentata all'amministrazione.

Regola 8. - Disposizioni transitorie

8.1 - Un certificato di competenza, di servizio o di regolamento di comunicazioni radio richiesto dalla presente Convenzione che sia stato rilasciato da una Parte in conformità con le sue leggi, prima dell'entrata della stessa, deve essere riconosciuto valido per il servizio dopo l'entrata in vigore della convenzione per quella Parte.

8.2 - Dopo l'entrata in vigore della Convenzione per una Parte, può continuare a rilasciare certificati di idoneità conformi alle sue norme precedenti per un periodo non superiore a cinque anni. Tali certificati saranno riconosciuti come validi ai fini della Convenzione. Durante questo periodo transitorio tali certificati sono rilasciati solo alle persone che hanno iniziato il loro servizio marittimo prima dell'entrata in vigore della Convenzione per quella Parte all'interno del dipartimento specifico della nave cui tali certificati si riferiscono. La Parte dovrà garantire che tutti gli altri candidati per la certificazione siano esaminati e certificati conformemente alla Convenzione.

8.3 - Una Parte, entro due anni dall'entrata in vigore della Convenzione per tale Parte, può rilasciare un certificato di servizio al personale di pescherecci che non possiede un certificato appropriato ai sensi della Convenzione ma non un certificato di competenza rilasciato a norma delle sue leggi prima dell'entrata in vigore della Convenzione per quella Parte ma che hanno :

8.3.1- espletato per almeno tre anni in mare negli ultimi sette che precedono l'entrata in vigore della Convenzione per quella Parte il ruolo per il quale si richiede un certificato di servizio.

8.3.2 - abbiano prodotto la prova che hanno svolto tale servizio in modo soddisfacente; e

8.3.3 - abbiano soddisfatto la parte in merito all'idoneità medica, inclusa la vista e l'udito, tenendo conto della loro età al momento della domanda. Ai fini della convenzione, un certificato di servizio rilasciato ai sensi del presente paragrafo è considerato equivalente a un certificato rilasciato ai sensi della Convenzione.

Regola 9. - Dispensa

1 In circostanze di eccezionale necessità, un'Amministrazione, se a suo avviso ciò non comporterà pericolo a persone, proprietà o ambiente, può emettere una dispensa che consente a una persona di operare a bordo di una specifica nave da pesca per un periodo non superiore a sei mesi in un ruolo diverso da quello della radiotelegrafia, salvo nei casi previsti dalle pertinenti norme radio, per le quali la persona non detiene il certificato appropriato, a condizione che la persona provvista di dispensa deve essere adeguatamente qualificata per coprire il posto vacante in modo sicuro, che soddisfi l'amministrazione.

2 Qualsiasi deroga concessa per un ruolo può essere concessa solo ad una persona adeguatamente certificata per coprire il posto immediatamente sotto di esso. Qualora la certificazione del posto di seguito non sia richiesta dalla Convenzione, una dispensa può essere rilasciata a una persona la cui competenza ed esperienza sono, a parere dell'Amministrazione, chiaramente equivalenti ai requisiti per il posto da coprire, a condizione che, se tale persona non possiede un certificato appropriato, è tenuta a superare un test accettato dall'Amministrazione a dimostrazione che tale dispensa può essere rilasciata in sicurezza. Inoltre, l'amministrazione assicura che il posto in questione sia occupato dal titolare di un certificato appropriato quanto prima possibile.

3 Ciascuna Parte deve, al più presto possibile, dopo il 1 ° gennaio di ogni anno, inviare una relazione al Segretario generale fornendo informazioni sul numero totale di erogazioni in relazione a ciascuna capacità per la quale è richiesto un certificato, compresi i resi nulli.

Regola 10. - Equivalenze

1 La convenzione non impedisce a una parte di mantenere o adottare altre disposizioni in materia di istruzione e formazione, comprese quelle relative al servizio marittimo e all'organizzazione di bordo particolarmente adattate agli sviluppi tecnici e ai tipi speciali di navi, a condizione che il livello del servizio di navigazione, la conoscenza e l'efficienza per quanto riguarda la navigazione e la gestione tecnica delle navi garantisca un grado di sicurezza in mare con un effetto preventivo per quanto riguarda l'inquinamento almeno equivalente ai requisiti della convenzione.

2 I dettagli di tali accordi devono essere inclusi nella relazione di cui all'articolo 4.

CAPITOLO II

CERTIFICAZIONE DI SKIPPER (Comandante), UFFICIALE DI COPERTA, UFFICIALE DI MACCHINA e OPERATORI RADIO.

Regola 1.

Requisiti minimi obbligatori per la certificazione di skipper su pescherecci con lunghezza uguale o maggiore a 24 metri che navigano in acque illimitate

1 - Ogni Skipper (Comandante) di un peschereccio di lunghezza pari o superiore a 24 metri e operante in acque illimitate deve possedere un certificato adeguato.

2 Ogni candidato alla certificazione deve:

2.1 - soddisfare i requisiti in termini di idoneità fisica previsti dallo stato, in particolare per quanto riguarda la vista e l'udito;

2.2 - soddisfare i requisiti per la certificazione di ufficiale responsabile della guardia di navigazione su pescherecci di lunghezza pari o superiore a 24 metri operanti in acque illimitate e avere un servizio di navigazione riconosciuto non inferiore a 12 mesi in qualità di ufficiale responsabile di guardia o skipper su pescherecci di lunghezza non inferiore a 12 metri. Tuttavia, la Parte può consentire la sostituzione di un periodo non superiore a sei mesi di servizio di navigazione riconosciuto come ufficiale responsabile di guardia di navigazione su navi marittime oggetto della convenzione STCW del 1978;

3 - aver superato un esame o esami appropriati per valutare la competenza in modo soddisfacente per la Parte. Tale esame o esami devono includere gli argomenti riportati nell'appendice del presente regolamento. Un candidato all'esame che possiede un certificato di competenza valido rilasciato conformemente alle disposizioni della convenzione STCW del 1978 non deve essere riesaminato per le materie elencate nell'appendice che sono state approvate per un livello più alto o equivalente al rilascio del certificato della Convenzione.

3.1 - soddisfare lo stato sulla sua idoneità fisica in particolare la vista e l'udito.

3.2 - soddisfare i requisiti per la certificazione di ufficiale responsabile della guardia in navigazione su navi da pesca di 24 metri di lunghezza o superiore che opera in acque limitate, e avere il servizio di navigazione riconosciuto non inferiore a 12 mesi come ufficiale responsabile della guardia di navigazione o Skipper su navi da pesca di non meno di 12 metri di lunghezza. La Parte può consentire la sostituzione di un periodo non superiore a sei mesi del servizio di navigazione riconosciuto in qualità di ufficiale responsabile della guardia di navigazione su navi soggette alla convenzione STCW del 78.

3.3 - Deve aver superato esami appropriati per la valutazione delle competenze come stabilito dallo Stato. Tali esami comprendono le materie citate nell'appendice della presente regola. In caso di possesso di un valido certificato di abilitazione rilasciato in conformità della convenzione STCW 1978 non deve essere riesaminato negli argomenti elencati nell'annesso alla presente regola in quanto si ritiene che abbia sostenuto esami di livello superiore.

Appendice alla Regola 1.

Conoscenze minime richieste per la certificazione degli skipper (comandanti) a bordo di pescherecci di e oltre 24 metri di lunghezza che operano in acque illimitate.

1 - Il programma indicato di seguito viene proposto per l'esame dei candidati per la certificazione come Skipper (Comandante) su navi da pesca di e oltre 24 metri di lunghezza che operano in acque limitate. Considerando che lo skipper è sempre il responsabile della sicurezza della nave in ogni momento anche durante le operazioni di pesca. L' esame su questi argomenti serve per testare se il candidato ha acquisito un livello di preparazione adeguato inerente gli argomenti del programma che riguardano la sicurezza della nave e il suo equipaggio.

2 - Navigazione e determinazione della posizione.

2.1 pianificazione, e navigazione in tutte le condizioni:

- 2.1.1 - mediante metodi adatti alla tracciamento di rotte oceaniche
- 2.1.2 - nelle acque ristrette
- 2.1.3 - se c'è presenza di ghiaccio
- 2.1.4 - con visibilità di limitata
- 2.1.5 - negli schemi di separazione del traffico
- 2.1.6 - in presenza di maree o dalle correnti.

2.2 determinazione della posizione:

- 2.2.1 - mediante osservazioni astronomiche
- 2.2.2 - con osservazioni terrestri, mediante il rilevamento di punti ed ausili alla navigazione quali fari, segnali e boe con l'utilizzo di appropriate carte nautiche, avvisi ai naviganti e altre pubblicazioni.
- 2.2.3 utilizzando, moderni aiuti elettronici alla navigazione come previsto per le navi da pesca, con particolare riferimento alla conoscenza dei loro principi di funzionamento, i limiti, le fonti di errore, il rilevamento di false informazioni e metodi di correzione per ottenere la posizione e data esatta.

3 - Servizio di guardia

3.1 - dimostrare perfetta conoscenza dei contenuti, applicazione e scopi del Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare, in particolare gli allegati 2 e 4 che si riferiscono alla navigazione sicura.

3.2 - dimostrare la conoscenza di principi di tenuta di una guardia di navigazione come prescritto nel capitolo 4.

4 - Navigazione radar

4.1 - dimostrare, utilizzando un simulatore radar o, se non disponibile, manovrando a bordo, la conoscenza dei fondamenti del radar e la capacità di saperlo utilizzare e saper interpretare ed analizzare le informazioni ottenute dalle apparecchiature, tra cui le seguenti:

- 4.4.1 - Fattori che influenzano le prestazioni e la precisione.
- 4.4.2 - Accensione e mantenimento del display.
- 4.4.3 - Rilevamento di false informazioni.
- 4.4.4 - Distanza e rilevamento.
- 4.4.5 - Identificazione di echi critici.

- 4.4.6 - Rotta e velocità di altre navi.
- 4.4.7 - Tempo e distanza di massimo avvicinamento di attraversamento, incontro o sorpasso di altre navi.
- 4.4.8 - Rilevare variazioni di rotta e velocità di altre navi.
- 4.4.9 - Effetti della variazione della rotta e della velocità della propria nave.
- 4.4.10 - Applicazione del Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare.

5 - Bussola magnetica e girobussola

- 5.1 - Capacità, utilizzando sistemi e strumenti terrestri e celesti, di determinare e gli errori delle bussole.

6 - Meteorologia e oceanografia.

- 6.1 - Conoscenza degli strumenti meteorologici e la loro applicazione.
- 6.2 - Saper utilizzare le informazioni meteorologiche disponibili.
- 6.3 - La conoscenza delle caratteristiche dei vari sistemi meteorologici, tra cui, cicloni tropicali e come evitare il centro dell'uragano e i settori pericolosi.
- 6.4 - Conoscenza delle condizioni atmosferiche come la nebbia che possono mettere in pericolo la nave.
- 6.5 - Possibilità di utilizzare pubblicazioni nautiche sulle maree e sulle correnti.
- 6.6 - Capacità di calcolare i tempi e le altezze di alta e bassa marea e di stimare la direzione e la velocità dei flussi di marea.

7 - Manovre e movimentazione di una nave da pesca.

- 7.1 - Manovra e gestione di un peschereccio in tutte le condizioni, incluse le seguenti:
 - 7.7.1 - Attracco, partenza dalla banchina e ancoraggio in varie condizioni di vento e marea.
 - 7.7.2 - Manovra in acque poco profonde.
 - 7.7.3 - Gestione manovra delle navi da pesca in caso di maltempo, tra cui la velocità adatta, in particolare assistere una nave o un velivolo in difficoltà in balia del mare agitato, cioè governare la nave al fine di diminuirne la deriva.
 - 7.7.4 - Governare la nave durante le operazioni di pesca, con particolare riguardo ai fattori che potrebbero influire negativamente sulla sicurezza durante tali operazioni.
 - 7.7.5 - Precauzioni nella manovra per il lancio di barche e zattere di salvataggio in caso di maltempo
 - 7.7.6 - Metodi per recuperare a bordo naufraghi da imbarcazioni e zattere di salvataggio.
 - 7.7.7 - Misure pratiche da adottare durante la navigazione con ghiaccio, iceberg o condizioni di accumulo di ghiaccio a bordo della nave.

7.7.8 - Manovre in schemi di separazione del traffico.

7.7.9 - Navigare a velocità ridotta per evitare danni causati dalle onde prodotte dalla propria prora o poppa.

7.7.10 - Trasferimento del pesce in mare verso nave officina o altre navi.

7.7.11 - Rifornimento di carburante in mare.

8 - Costruzione e stabilità delle navi da pesca.

8.1 - Conoscenza generale dei principali elementi strutturali di una nave dei nomi esatti delle varie componenti.

8.2 - Conoscenza delle teorie e dei fattori che influenzano l'assetto e stabilità, le misure necessarie per salvaguardare l'assetto e la stabilità stessa.

8.3 - Dimostrare la capacità di utilizzare i dati di stabilità, le tabelle di stabilità e di assetto le condizioni operative precalcolate.

8.4 - Conoscenza degli effetti sulle superfici liquide di accumuli di ghiaccio.

8.5 - Conoscenza degli effetti dell'acqua sul ponte di coperta.

8.6 - Conoscenza del significato di resistenza agli agenti atmosferici e all'acqua.

9 - Movimentazione e stivaggio del carico

9.1 - Lo stivaggio, il rizzaggio del pescato e attrezzi da pesca a bordo delle navi.

9.2 - Operazioni di carico e scarico delle attrezzature e del pescato con particolare riguardo ai momenti di sbandamento.

10 - Piani di propulsione .

10.1 - Principi di funzionamento degli impianti di propulsione marini in navi da pesca.

10.2 - Macchine ausiliarie della nave.

10.3 - Conoscenza generale dei termini nei motori marini.

11 - Prevenzione antincendio, impianti e apparecchiature antincendio.

11.1 - Esercitazioni antincendio.

11.2 - Classificazione degli incendi.

11.3 - Sistemi antincendio.

11.4 - Partecipazione ad un corso antincendio riconosciuto.

11.5 - Conoscenza delle disposizioni in materia di attrezzature antincendio.

12 - Procedure di emergenza.

12.1 - Precauzioni quando in caso di spiaggiamento .

12.2 - Manovre da eseguire subito dopo l'incaglio.

12.3 - Azioni da intraprendere rapidamente a causa del fondale e gli ostacoli presenti.

12.4 - Disincaglio con e senza assistenza.

12.5 - Azioni da intraprendere a seguito di una collisione.

12.6 - Tamponatura provvisoria di falle.

- 12.7 - Misure per la protezione e la sicurezza dell'equipaggio in caso di emergenza.
- 12.8 - Limitare i danni della nave a seguito di un incendio o una esplosione.
- 12.9 - Abbandono nave.
- 12.10 - Armamento e governo di un timone di emergenza.
- 12.11 - Salvataggio di persone da una nave in pericolo o da un relitto
- 12.12 - Procedure di Uomo in mare
- 12.13 - Rimorchio, rimorchiare ed essere rimorchiati.

13 - Cure mediche

- 13.1 - Conoscenza delle procedure di pronto soccorso.
- 13.2 - La conoscenza delle procedure per ottenere consulenza medica via radio
- 13.3 - Una conoscenza approfondita del l'uso delle seguenti pubblicazioni:
 - 13.3.1 - guida medica internazionale per le navi.
 - 13.3.2 - sezione medica del codice internazionale dei segnali.

14 - Diritto marittimo.

14.1 Adeguata conoscenza del diritto marittimo internazionale in merito agli accordi e convenzioni internazionali per quanto riguarda i doveri specifici e le responsabilità del comandante, In particolare quelli riguardanti la sicurezza e la protezione dell'ambiente Marino. Particolare attenzione va data ai seguenti soggetti:

- 14.1.1 - Certificati e altri documenti necessari dalle convenzioni internazionali per essere trasportati a bordo di pescherecci, il moto in cui sono stati ottenuti è il periodo della loro validità giuridica.
- 14.1.2 - Responsabilità secondo i requisiti pertinenti del protocollo di Torremolinos 1993;
- 14.1.3 - Responsabilità secondo le direttive del capitolo V della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974;
- 14.1.4 - Responsabilità di cui all'allegato I e l'allegato V della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, 1973, modificata dal protocollo del 1978.
- 14.1.5 - Dichiarazioni sanitaria dei marittimi secondo le norme e regolamenti internazionali.
- 14.1.6 - Responsabilità previste dalla Convenzione in merito al Regolamento per prevenire gli abbordi in mare 1972; e
- 14.1.7 - Responsabilità derivanti da altri strumenti internazionali che interessano la sicurezza della nave e l'equipaggio.

14.2 - Il grado di conoscenza della legislazione marittima nazionale è lasciato alla discrezione dello stato, ma deve comprendere le disposizioni nazionali di attuazione degli accordi e convenzioni internazionali vigenti.

15 - Lingua inglese.

Adeguata conoscenza della lingua inglese che permetta allo skipper di utilizzare le carte ed altre pubblicazioni nautiche, di comprendere le informazioni meteorologiche e le misure in materia di sicurezza e il funzionamento della nave, e di comunicare con le altre navi o stazioni costiere. Capacità di comprendere e utilizzare le IMO Standard Marine Communication Phrases.

16 - Comunicazioni.

- 16.1 - Conoscenza generale dei principi e dei fattori di base necessarie per l'uso sicuro ed efficace di tutti i sotto-sistemi e le attrezzature richieste dal sistema globale di soccorso e sicurezza in mare (GMDSS).
- 16.2 - Conoscenza dei sistemi di allarme di navigazione e meteorologici e la selezione dei servizi di comunicazione appropriati.
- 16.3 - Conoscenza degli effetti negativi di un uso improprio di tali apparecchi di comunicazione.
- 16.4 - Se i soggetti in questione abbiano già sostenuto esami nella loro Parte per un livello inferiore possono avere la possibilità di non ripetere l'esame in queste materie.
- 16.5 - Capacità di trasmettere e ricevere segnali Morse luminosi e di utilizzare il codice internazionale dei segnali.

17 - Salvataggio di vita umana.

- 17.1 - Conoscenza approfondita di mezzi e dispositivi di salvataggio.
- 17.2 - Conoscenza approfondita delle procedure di emergenza, punti di raccolta raccolta ed esercitazioni.

18 - Ricerca e salvataggio.

- 18.1 - Conoscenza approfondita del manuale di ricerca e salvataggio per le navi mercantili (*Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR)*).

19 - Il Codice FAO / ILO / IMO di sicurezza per i pescatori e dei pescherecci.

- 19.1 La conoscenza della parte A del Codice FAO / ILO / IMO di sicurezza per i pescatori e dei pescherecci

20 - Metodi per dimostrare la competenza.

- 20.1 - Navigazione,
 - 20.1.1 - dimostrare di saper usare il sestante, peloro, cerchio azimutale e saper tracciare rotta , rilevamento e la posizione.
 - 20.2 - Dimostrare perfetta conoscenza del contenuto, applicazione e scopi della Convenzione sul regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare del 1972,
 - 20.2.1 con l'uso di modellini che mostrino gli appropriati segnali o luci o con l'uso di un simulatore di luce di navigazione.
 - 20.3 - Radar,

20.3.1 - con l'osservazione di simulatori radar o lavagne di manovra.

20.4 - Azione antincendio,

20.4.1 - con la partecipazione a un corso antincendio riconosciuto.

20.5 - Comunicazioni

20.5.1 - con prova pratica.

20.6 - Salvataggio,

20.6.1 - con la gestione dei dispositivi di salvataggio, compreso l'utilizzo di cinture di salvataggio e, se è richiesto, tute d'immersione.

Regola 2. Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di ufficiali responsabili della guardia di navigazione su navi da pesca di 24 metri di lunghezza e oltre che operano in acque illimitate

1. - Ogni ufficiale responsabile della guardia di navigazione su un peschereccio di 24 metri di lunghezza e oltre che operano in acque illimitate deve possedere un certificato adeguato.

2. - Ogni candidato all'abilitazione deve:

2.1 - Avere un'età non inferiore a 18 anni ;

2.2 - Deve avere un'idoneità fisica che soddisfi le norme della Parte , in particolare la vista e l'udito;

2.3 - Avere un servizio di navigazione riconosciuto non inferiore a due anni nella sezione di coperta su navi da pesca non inferiori a 12 metri di lunghezza. Tuttavia, l'amministrazione può permettere la sostituzione del servizio di navigazione per un periodo di addestramento speciale non superiore a un anno, purché il periodo del programma di addestramento speciale è almeno equivalente valore al periodo di servizio di navigazione richiesto o da un periodo di servizio di navigazione riconosciuto evidenziato da un registro approvato della convenzione STCW del 1978.

2.4 - Aver superato gli esami appropriati per la valutazione della competenza che soddisfino le norme dello stato. Tali esami comprendono le materie citate nell'appendice della presente regola. Un candidato per l'esame in possesso di un valido certificato di abilitazione rilasciato in conformità con le disposizioni della convenzione STCW del 1978 non deve essere riesaminato nelle discipline elencate in appendice, essendo state superate ad un livello superiore o equivalente per il rilascio del certificato di servizio ;

2.5 - Avere i requisiti previsti dalla regola 6, per espletare il servizio di radiocomunicazioni in conformità delle norme radiocomunicazione.

Appendice alla regola 2. Conoscenze minime richieste per l'abilitazione di ufficiali responsabili della guardia di navigazione su navi da pesca di o superiori a 24 metri di lunghezza che operano in acque illimitate

1 - Il programma indicato di seguito viene richiesto per l'esame dei candidati per la certificazione come ufficiali responsabili della guardia di navigazione su navi da pesca di 24 metri di lunghezza e oltre che operano in acque illimitate.

2 - Navigazione astronomica

Utilizzare un astro per determinare gli errori di bussola.

3 - Navigazione costiera

3.1 Capacità di determinare la posizione della nave mediante l'uso di:

- 3.1.1 - punti di riferimento;
- 3.1.2 - aiuti alla navigazione, compresi fari, mede e boe; e
- 3.1.3 - navigazione stimata, tenendo conto dei venti, le maree, le correnti, la velocità con i giri dell'elica al minuto .

3.2 - Conoscenza approfondita e capacità di utilizzare carte nautiche e pubblicazioni quali portolani, tavole delle maree, avvisi ai naviganti e radiofonici avvisi ai naviganti.

4 - Navigazione Radar

4.1 - Dimostrare utilizzando un simulatore radar o, se non disponibile utilizzandolo a bordo conoscenza dei fondamenti del radar e capacità di farlo funzionare, usare e interpretare ed analizzare le informazioni ottenute dalle apparecchiature, tra cui le seguenti:

- 4.1.1 - Fattori che influenzano le prestazioni e la precisione;
- 4.1.2 - Regolazione e gestione del display;
- 4.1.3 - Rilevamento di false o errate informazioni, echi falsi, echi del mare;
- 4.1.4 - Distanza e rilevamento
- 4.1.5 - Identificazione di echi critici;
- 4.1.6 - Rotta e la velocità di altre navi;
- 4.1.7 - Ora e la distanza di massimo avvicinamento di attraversamento, incontro o sorpasso di navi;
- 4.1.8 - Rilevare rotta e velocità e manovre di altre navi;
- 4.1.9 - Effetti della variazione di rotta, di velocità o di entrambe della propria nave;
- 4.1.10 - Applicazione del regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare del 1972.

5 - Servizio di guardia

5.1 - Dimostrare perfetta conoscenza del contenuto, applicazione e scopi del Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare del 1972, in particolare agli allegati II e IV che fanno riferimento alla sicurezza della navigazione.

5.2 - Dimostrare la conoscenza dei principi fondamentali da osservare nella tenuta della guardia di navigazione come prescritto nel capitolo IV.

6 - Sistemi elettronici di posizione.

Capacità di determinare la posizione della nave con l'uso di strumenti elettronici di ausilio alla navigazione .

7 - Meteorologia.

7.1 - Conoscenza degli strumenti meteorologici in dotazione a bordo e loro applicazione.

7.2 - Conoscenza delle caratteristiche dei vari sistemi meteorologici.

8 - Bussole magnetiche e girobussole

Cura ed utilizzo di bussole e attrezzature connesse.

9 - Comunicazioni.

9.1 - Conoscenza generale dei principi e dei fattori di base necessarie per l'uso sicuro ed efficace di tutti i sotto-sistemi e le attrezzature richieste Sistema Globale Marittimo di Sicurezza e Soccorso (GMDSS).

9.2 - Conoscenza dei sistemi di allarme di navigazione e meteorologici ei diversi circuiti di comunicazione appropriati.

9.3 - Conoscenza degli effetti negativi di un uso improprio di tali apparecchiature di comunicazione.

10 - Prevenzione e apparecchiature antincendio.

10.1 - Conoscenza delle classi e d'incendio.

10.2 - Conoscenza dei sistemi e delle procedure antincendio.

10.3 - Partecipazione a un corso antincendio riconosciuto.

11 - Salvataggio della vita umana.

Capacità di dirigere esercitazioni di abbandono nave e conoscenza delle operazioni per l'utilizzo dei mezzi di salvataggio e le loro attrezzature, tra cui l'apparato radio-telefono a due vie. Tecniche di sopravvivenza in mare partecipazione a un corso di sopravvivenza approvato .

12 - Procedure di emergenza e procedure di lavoro sicure per il personale delle navi da pesca.

Conoscenza degli elementi elencati nelle apposite sezioni del codice FAO / ILO / IMO di sicurezza per i pescatori e dei pescherecci, parte A, e nel capitolo VIII dell'allegato al protocollo di Torremolinos 1993.

13 - Navi da pesca manovra e maneggio.

13.1 - Conoscenze di base di manovra e di gestione di un peschereccio, tra cui:

13.1.1. - Attracco, partenza dalla banchina, ancoraggio e manovra insieme ad altre navi in mare;

13.1.2. - manovre durante le operazioni di pesca con particolare riguardo ai fattori che potrebbero influire negativamente sulla sicurezza della nave durante tali operazioni;

13.1.3 - effetti del vento, maree e correnti per l'utilizzo in nave;

13.1.4 - manovre in acque poco profonde;

13.1.5 - gestione di navi da pesca in caso di maltempo;

13.1.6 - salvataggio delle persone e assistenza di una nave o di un aereo in difficoltà;

13.1.7 - rimorchio e essere rimorchiata;

13.1.8 - Procedura in caso di uomo a mare;

13.1.9 - misure da adottare durante la navigazione in presenza di ghiaccio o in condizioni di accumulo di ghiaccio a bordo della nave.

14 - Costruzione di navi da pesca.

Conoscenza generale dei principali elementi strutturali di una nave.

15 - Stabilita'

Dimostrare la capacità di utilizzare i dati di stabilità, le tabelle di stabilità e di assetto e le condizioni operative pre-calcolate.

16 - Manipolazione cattura e stivaggio

La conoscenza di una manipolazione sicura e stivaggio del pescato e l'effetto di questi fattori sulla sicurezza della nave.

17 - Lingua inglese.

Avere un'adeguata conoscenza della lingua inglese che permetta all'ufficiale di utilizzare le carte ed altre pubblicazioni nautiche, per comprendere le informazioni meteorologiche e messaggi riguardanti la sicurezza e il funzionamento della nave. Capacità di comprendere e utilizzare gli IMO standard Marine Communication Phrases.

18 - Assistenza medica.

La conoscenza delle procedure di primo soccorso. Applicazione pratica delle guide mediche e consigli per radio.

19 - Ricerca e salvataggio.

Conoscenza approfondita del manuale di ricerca e salvataggio per le navi mercantili (*Merchant Ship Search and Rescue Manual* (MERSAR)).

20 Prevenzione dell'inquinamento dell'ambiente marino.

La conoscenza delle precauzioni da osservare per prevenire l'inquinamento dell'ambiente marino.

21 - Metodi per dimostrare le competenze.

Gli stati membri stabiliscono i metodi per la dimostrazione di quanto prescritto nel presente annesso.

Regola 3. Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di skipper (comandanti) su navi da pesca di o maggiori a 24 metri di lunghezza che operano in acque limitate.

1 - Ogni Skipper (Comandante) di un peschereccio di lunghezza pari o superiore a 24 metri e operante in acque limitate deve possedere un certificato adeguato.

2 - Ogni candidato alla certificazione deve:

2.1 - soddisfare i requisiti in termini di idoneità fisica previsti dallo stato, in particolare per quanto riguarda la vista e l'udito;

2.2 - soddisfare i requisiti per la certificazione di ufficiale responsabile della guardia di navigazione su pescherecci di lunghezza pari o superiore a 24 metri operanti in acque limitate e avere un servizio di navigazione riconosciuto non inferiore a 12 mesi in qualità di ufficiale responsabile di guardia o skipper su pescherecci di lunghezza non inferiore a 12 metri. Tuttavia, la Parte può consentire la sostituzione di un periodo non superiore a sei mesi di servizio di navigazione riconosciuto come ufficiale responsabile di guardia di navigazione su navi mercantili.

2.3 - Aver superato un esame o esami appropriati per valutare la competenza in modo soddisfacente per lo stato. Tale esame o esami devono includere gli argomenti riportati nell'appendice della presente regola.

3 - Lo stato, considerando la ricaduta sulla sicurezza di tutte le navi e strutture che potrebbero operare nelle stesse acque limitate, può in base alle definizioni dettate dalla regola 1/1 stabilire ulteriori argomenti da richiedere agli esami.

4 - Un candidato agli esami in possesso di un valido certificato di abilitazione rilasciato in conformità delle disposizioni della convenzione STCW del 1978 non deve essere riesaminato per quegli argomenti elencati in appendice in quanto tale certificazione si considera un livello superiore o equivalente certificato in oggetto.

Appendice al regola 3. conoscenza minima richiesta per la certificazione dei comandanti a bordo dei pescherecci di e oltre 24 metri di lunghezza che operano in acque limitate.

1 - Il programma indicato di seguito viene richiesto per l'esame dei candidati per la certificazione come skipper su navi da pesca di 24 metri di lunghezza e oltre che operano in acque limitate. Tenendo presente che lo skipper ha la responsabilità ultima per la sicurezza della nave e del suo equipaggio in ogni momento anche durante le operazioni di pesca, l'esame su questi argomenti deve essere strutturato per testare se il candidato ha assimilato correttamente tutte le informazioni disponibili che riguardano la sicurezza della nave e il suo equipaggio così come previsto dal programma.

2 - Navigazione e determinazione della posizione.

2.1 - Pianificazione del viaggio e navigazione in tutte le condizioni:

2.1.1 - Mediante metodi accettabili di tracciamento delle rotte ;

2.1.2 - nelle acque ristrette;

2.1.3 -in presenza di ghiaccio;

2.1.4 - in condizioni di visibilità limitata;

2.1.5 - in schemi di separazione del traffico;

2.1.6 - nelle zone interessate dalle maree o correnti.

2.2 - Determinazione della Posizione:

2.2.1 - Da osservazioni terrestri, tra cui la possibilità di utilizzare rilevamenti di punti ed ausili alla navigazione quali fari, punti cospicui e boe in utilizzando le appropriate carte nautiche, avvisi ai naviganti e altre pubblicazioni. Valutare l'accuratezza del punto nave risultante;

2.2.2 -utilizzando, secondo le norme dello stato, moderni aiuti alla navigazione elettronici, come previsto per i pescherecci interessati.

3 - Il servizio di guardia.

3.1 Dimostrare perfetta conoscenza del contenuto, applicazione e scopi del Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare del 1972, in particolare degli allegati II e IV che si riferiscono alla navigazione sicura.

3.2 Dimostrare la conoscenza dei principi di base da osservare nella tenuta della guardia di navigazione come prescritto nel capitolo IV.

4 - Navigazione Radar.

4.1 - Lo stato decide o meno di inglobare il programma del radar nei requisiti generali richiesti per la certificazione di skipper. Se lo stato decide di non includere il programma nei requisiti generali, bisogna assicurarsi che il programma venga preso in considerazione ai fini della certificazione, dei comandanti in servizio su navi dotate di apparecchiature radar e che navigano nelle acque limitate.

4.2 - Dimostrare utilizzando un simulatore radar o, quando non è disponibile, un radar a bordo, la conoscenza dei principi del radar e la capacità di metterlo in funzione ed utilizzarlo. Interpretare e analizzare le informazioni ottenute dalle apparecchiature tra cui le seguenti:

4.2.1 - fattori che influenzano le prestazioni e la precisione;

4.2.2 - accensione, settaggio e gestione del display;

4.2.3 - rilievo di false rappresentazioni di informazioni, falsi echi , echi del mare;

4.2.4 - distanza e rilevamento;

4.2.5 - identificazione di echi critici;

4.2.6 - rotta e velocità di altre navi;

4.2.7. - ora e distanza di massimo avvicinamento di attraversamento, incontro o sorpasso di navi;

8. - rilevare variazioni di rotta e velocità di altre navi;

9. - effetti della variazione di rotta o di velocità della propria nave o di entrambe;

10. - applicazione del regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare del 1972.

5 - Bussole.

5.1 Capacità di determinare e correggere gli errori della bussola.

6 - Meteorologia e oceanografia

6.1 - Conoscenza degli strumenti meteorologici e la loro applicazione.

- 6.2 - Capacità di utilizzare le informazioni meteorologiche disponibili.
- 6.3 - Conoscenza delle caratteristiche dei vari sistemi meteorologici che interessano le acque limitate in questione, a discrezione dello stato.
- 6.4 - Conoscenza delle condizioni meteorologiche che interessano le acque limitate quando queste rischiano di pregiudicare la nave, a discrezione dello stato.
- 6.5 - Se necessario capacità di utilizzare adeguati pubblicazioni nautiche sulle maree e correnti.

7 - Navi da pesca manovra e maneggio.

7.1 manovra e la gestione di un peschereccio in tutte le condizioni tra cui le seguenti:

- 7.1.1 - attracco, partenza dalla banchina e ancoraggio in varie condizioni di vento e marea;
- 7.1.2 - manovre in acque poco profonde;
- 7.1.3 - gestione e manovra delle navi da pesca in caso di maltempo, tra cui la velocità nel caso, in particolare in seguito e aumento dell'altezza delle onde del mare, assistere una nave o un aereo in difficoltà, governare la nave in modo tale da diminuire la deriva;
- 7.1.4 - manovra della nave durante le operazioni di pesca con particolare riguardo ai fattori che potrebbero influire negativamente sulla sicurezza della nave durante tali operazioni;
- 7.1.5 - precauzioni nella manovra per il lancio di barche e zattere di salvataggio in mare in caso di maltempo;
- 7.1.6 - metodi per prendere a bordo naufraghi da imbarcazioni e zattere di salvataggio;
- 7.1.7 - misure pratiche da adottare durante la navigazione tra i ghiacci o condizioni di accumulo di ghiaccio a bordo della nave;
- 7.1.8 - manovre in schemi di separazione del traffico;
- 7.1.9 - l'importanza di navigare a velocità ridotta per evitare danni causati dalle onde della propria prora e di poppa;
- 7.1.10 - il trasferimento di pesce in mare verso navi officina o altre imbarcazioni.

8 - Costruzione di navi da pesca e stabilità.

- 8.1 - Conoscenza generale dei principali elementi strutturali di una nave ed i nomi esatti delle varie parti.
- 8.2 - Conoscenza delle teorie e dei fattori che influenzano l'assetto e la stabilità e le misure necessarie per salvaguardare l'assetto e la stabilità.
- 8.3 - Dimostrare la capacità di utilizzare i dati di stabilità, le tabelle di stabilità e assetto condizioni operative pre-calcolate.
- 8.4 - dove applicabile, la conoscenza degli effetti di superfici libere e accumulo di ghiaccio.
- 8.5 - Conoscenza degli effetti d'acqua sul ponte.

8.6 - Conoscenza del significato di resistenza agli agenti atmosferici e all'acqua.

9 - Maneggio e stivaggio.

9.1 - Stivaggio e rizzaggio del pescato e attrezzi da pesca a bordo delle navi.

9.2 - Operazioni di carico e scarico, con particolare riguardo al governo degli attrezzi e del pescato.

10 - Impianti di propulsione dei pescherecci.

10.1 - Principi di funzionamento degli impianti di propulsione marini sulle navi da pesca.

10.2 - Macchine ausiliarie della nave.

10.3 - Conoscenza generale dei termini di macchina.

11 - Prevenzione e utilizzo dei sistemi antincendio.

11.1 - Organizzazione delle esercitazioni antincendio.

11.2 - Classificazione degli incendi.

11.3 - Sistemi antincendio.

11.4 - La partecipazione a un corso antincendio riconosciuto.

11.5 - Conoscenza delle disposizioni in materia di attrezzature antincendio.

12 - Procedure di emergenza.

12.1 - Precauzioni quando avviene uno spiaggiamento della nave.

12.2 - Azione da prendere prima e dopo, lo spiaggiamento.

12.3 - Azioni da intraprendere quando bisogna manovrare rapidamente per le condizioni del fondale o di ostacoli.

12.4 - Disincaglio di una nave, con e senza assistenza.

12.5 - Azioni da intraprendere a seguito di una collisione.

12.6 - Tamponatura provvisoria di falle.

12.7 - Misure per la protezione e la sicurezza dell'equipaggio in caso di emergenza.

12.8 - Limitare i danni e salvataggio della nave a seguito di un incendio o di esplosione.

12.9 - Abbandonare la nave.

12.10 - Armamento e governo con un timone di emergenza.

12.11 - Salvataggio di persone da una nave in pericolo o da un relitto.

12.12 - Procedure di uomo in mare.

12.13 - Rimorchiare o essere rimorchiati.

13 - Cure mediche.

13.1 - Conoscenza delle procedure di primo soccorso. Applicazione pratica delle guide mediche e consigli per radio.

13.2 - Applicazione pratica delle guide mediche e consigli via radio, tra cui la possibilità di agire efficacemente sulla base di tale conoscenza nel caso di incidenti o malattie che possono verificarsi a bordo della nave.

14 - Diritto marittimo

14.1 - Tenendo conto delle acque limitate come definito dallo stato, la conoscenza del diritto marittimo internazionale contenuto negli accordi e convenzioni internazionali per quanto riguarda i doveri specifici e le responsabilità del comandante nelle acque in questione, in particolare quelle relative alla sicurezza e alla protezione dell'ambiente marino.

14.2 - La conoscenza della legislazione marittima nazionale è lasciato alla discrezione dello stato, ma dovrebbe includere disposizioni nazionali per l'attuazione degli accordi internazionali vigenti della convenzioni.

15 - Salvataggio.

Conoscenza dei mezzi di salvataggio previsti a bordo dei pescherecci. Organizzazione di esercitazioni di abbandono nave e l'utilizzo delle attrezzature.

16 - Ricerca e salvataggio.

Conoscenza delle procedure di ricerca e soccorso.

17 - Il codice FAO / ILO / IMO di sicurezza per i pescatori e le navi di pesca, Parte A

La conoscenza di tali sezioni del codice FAO / ILO / IMO di sicurezza per i pescatori e dei pescherecci può essere richiesta dallo stato.

18 - Metodi per dimostrare la competenza

Lo stato membro prescrive metodi appropriati per la dimostrazione di conoscenza della degli argomenti pertinenti le prescrizioni della presente appendice.

Regola 4. Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di ufficiali responsabili della guardia di navigazione su navi da pesca di o maggiori di 24 metri di lunghezza operano in acque limitate

1. - Ogni ufficiale responsabile della guardia di navigazione su un peschereccio di o maggiore di 24 metri di lunghezza che opera in acque limitate deve essere in possesso di un certificato rilasciato in conformità con la Regola 2 o possedere un certificato adeguato rilasciato nel rispetto almeno alle disposizioni di questo regolamento.

2. - Ogni candidato all'abilitazione deve:

2.1 - avere un'età non inferiore a 18 anni.;

2.2 - la sua idoneità fisica deve soddisfare i requisiti previsti dallo stato, con particolare riguardo alla vista e l'udito;

2.3 - Avere un servizio di navigazione riconosciuto non inferiore a due anni nella sezione di coperta su navi da pesca non inferiori a di 12 metri di lunghezza. Tuttavia, l'amministrazione può permettere la sostituzione del servizio di

navigazione per un periodo di addestramento speciale non superiore a un anno, purché il periodo del programma di addestramento speciale è almeno equivalente valore al periodo di servizio di navigazione richiesto o da un periodo di servizio di navigazione riconosciuto evidenziato da un registro approvato della convenzione STCW del 1978.

2.4 - Aver superato gli esami appropriati per la valutazione della competenza che soddisfino le norme dello stato. Tali esami comprendono le materie citate nell'appendice della presente regola. Un candidato per l'esame in possesso di un valido certificato di abilitazione rilasciato in conformità con le disposizioni della convenzione STCW del 1978 non deve essere riesaminato nelle discipline elencate in appendice, essendo state superate ad un livello superiore o equivalente per il rilascio del certificato di servizio ;

2.5 - Avere i requisiti previsti dalla regola 6, per espletare il servizio di radiocomunicazioni in conformità delle norme radiocomunicazione.

Appendice al regola 4.

Conoscenze minime richieste per l'abilitazione di ufficiali responsabili della guardia di navigazione su navi da pesca di e maggiori di 24 metri di lunghezza che operano in acque limitate

1. Il programma indicato di seguito viene richiesto per l'esame dei candidati per la certificazione come ufficiali responsabili della guardia di navigazione su navi da pesca di e oltre 24 metri di lunghezza operano in acque limitate.

2 - Navigazione terrestre e costiera

2.1 Capacità di determinare la posizione della nave mediante l'uso di:

2.1.1 - punti di riferimento;

2.1.2 - aiuti alla navigazione, compresi fari, mede e boe;

2.1.3 - navigazione stimata, tenendo conto dei venti, le maree, le correnti, la velocità con i giri dell'elica al minuto .

2.2 - Conoscenza approfondita e capacità di utilizzare carte nautiche e pubblicazioni quali portolani, tavole delle maree, avvisi ai naviganti e radiofonici avvisi ai naviganti.

3 - Navigazione Radar

3.1 - Lo stato decide o meno di incorporare il programma del radar tra i requisiti generali per la certificazione degli ufficiali responsabili della guardia di navigazione. Se lo stato ha deciso di non includere il programma nei requisiti generali, ci si deve assicurare che il programma venga preso in considerazione ai fini della certificazione di ufficiali responsabili di una guardia di navigazione se prestano servizio su navi dotate di apparecchiature radar.

3.2 - Dimostrare utilizzando un simulatore radar o, se non disponibile utilizzandolo a bordo conoscenza dei fondamenti del radar e capacità di farlo funzionare, usare, interpretare ed analizzare le informazioni ottenute dalle apparecchiature, tra cui le seguenti:

3.1.1 - Fattori che influenzano le prestazioni e la precisione;

3.1.2 - Regolazione e gestione del display;

3.1.3 - Rilevamento di false o errate informazioni, echi falsi, echi del mare;

3.1.4 - Distanza e rilevamento

- 3.1.5 - Identificazione di echi critici;
 - 3.1.6 - Rotta e la velocità di altre navi;
 - 3.1.7 - Ora e la distanza di massimo avvicinamento di attraversamento, incontro o sorpasso di navi;
 - 3.1.8 - Rilevare rotta e velocità e manovre di altre navi;
 - 3.1.9 - Effetti della variazione di rotta, di velocità o di entrambe della propria nave;
 - 3.1.10 - Applicazione del regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare del 1972.*
- * In riferimento alla risoluzione 2 della Conferenza STCW-F 1995

4 - Servizio di guardia

- 4.1 - Dimostrare perfetta conoscenza del contenuto, applicazione e scopi del Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare del 1972, in particolare agli allegati II e IV che fanno riferimento alla sicurezza della navigazione.
- 4.2 - Dimostrare la conoscenza dei principi fondamentali da osservare nella tenuta della guardia di navigazione come prescritto nel capitolo IV.

5 - Sistemi elettronici di posizione.

Capacità di determinare la posizione della nave con l'uso di strumenti elettronici di ausilio alla navigazione .

6 - Meteorologia.

- 6.1 - Conoscenza degli strumenti meteorologici in dotazione a bordo e loro applicazione.
- 6.2 - Conoscenza delle caratteristiche dei vari sistemi meteorologici che interessano le acque limitate in questione.

7 - Bussole

- 7.1. - Capacità di calcolare ed applicare gli errori della bussola.

8 - Prevenzione antincendio

- 8.1 - Conoscenza della prevenzione degli incendi e l'uso di mezzi di estinzione .
- 8.2 - La partecipazione a un corso antincendio riconosciuto.

9 - Salvataggio vita umana

- 9.1 - Conoscenza dei mezzi di salvataggio previsti a bordo dei pescherecci.
Organizzazione di esercitazioni di abbandono nave e utilizzo delle attrezzature.
- 9.2 - Partecipazione a un corso appropriato di sopravvivenza in mare.

10 - Procedure di emergenza e procedure di lavoro sicure per il personale delle navi da pesca.

Conoscenza degli elementi elencati nelle apposite sezioni del codice FAO / ILO / IMO di sicurezza per i pescatori e dei pescherecci, parte A, e nel capitolo VIII dell'allegato al protocollo di Torremolinos 1993.

11 - Navi da pesca manovra e maneggio.

- 11.1 - Conoscenze di base di manovra e di gestione di un peschereccio, tra cui:

- 11.1.1. - Attracco, partenza dalla banchina, ancoraggio e manovra insieme ad altre navi in mare;
- 11.1.2. - manovre durante le operazioni di pesca con particolare riguardo ai fattori che potrebbero influire negativamente sulla sicurezza della nave durante tali operazioni;
- 11.1.3 - effetti del vento, maree e correnti per l'utilizzo in nave;
- 11.1.4 - manovre in acque poco profonde;
- 11.1.5 - gestione di navi da pesca in caso di maltempo;
- 11.1.6 - salvataggio delle persone e assistenza di una nave o di un aereo in difficoltà;
- 11.1.7 - rimorchio e essere rimorchiata;
- 11.1.8 - Procedura in caso di uomo a mare;
- 11.1.9 - misure da adottare durante la navigazione in presenza di ghiaccio o in condizioni di accumulo di ghiaccio a bordo della nave.

12 - Stabilita'

- 12.1 - Dimostrare la capacità di utilizzare i dati di stabilità, le tabelle di stabilità e di assetto e le condizioni operative pre-calcolate.

13 - Maneggio del pescato.

- 13.1 - Conoscenza di una manipolazione sicura e stivaggio del pescato e l'effetto di questi fattori sulla sicurezza della nave.

14 - Costruzione di navi da pesca.

- 14.1 - Conoscenza generale delle principali parti strutturali delle navi.

15 - Assistenza medica.

Conoscenza delle procedure di primo soccorso. Applicazione pratica delle guide mediche e consigli per radio.

16 - Ricerca e salvataggio.

- 16.1 - Conoscenza approfondita delle procedure di ricerca e salvataggio.

17 - Prevenzione dell'inquinamento dell'ambiente marino.

- 17.1 - Conoscenza delle precauzioni da osservare per prevenire l'inquinamento dell'ambiente marino.

18 - Metodi per dimostrare le competenze.

- 18.1 - Gli stati membri stabiliscono i metodi per la dimostrazione di quanto prescritto nel presente annesso.

Regola 5.

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di Capo macchinista (direttore di macchina) e primo ufficiale di macchina su navi da pesca con apparato motore di propulsione principale di o superiore a 750 kW potenza.

1. Ogni direttore di macchina e primo ufficiale di macchina in servizio su una nave da pesca marittima con apparato motore di propulsione principale di o superiore a 750 kW deve possedere un certificato adeguato.

2. Ogni candidato all'abilitazione deve:

2.1. - avere un età inferiore a 18 anni;

2.2. - la sua idoneità fisica deve soddisfare i requisiti richiesti dallo stato con particolare riguardo alla vista ed udito i;

2.3. - per l'abilitazione quale primo ufficiale di macchina, sono richiesti non meno di 12 mesi servizio di navigazione riconosciuto nella sala macchine; tuttavia questo periodo può essere ridotto a non meno di 6 mesi se lo stato richiede un addestramento specifico che è considerato e riconosciuto equivalente al servizio di navigazione. ;

2.4. - per l'abilitazione in qualità di direttore di macchina, sono richiesti non meno di 24 mesi servizio di navigazione riconosciuto, di cui non meno di 12 mesi con la qualifica di primo ufficiale di macchina;

2.5. - aver partecipato ad un corso pratico antincendio approvato;

2.6. - aver superato un esame appropriato per la valutazione della competenza come previsto dallo stato . Tale esame deve comprendere le materie citate nell'appendice della presente regola. Lo stato può variare i requisiti per l' esame e il servizio di navigazione per ufficiali di navi che effettuano viaggi in acque limitate tenendo conto della potenza del motore principale e della sicurezza di tutte le navi da pesca che potrebbero essere operanti nelle stesse acque.

3. La formazione per acquisire la conoscenza teorica necessaria e l'esperienza pratica deve tener conto dei relativi regolamenti e raccomandazioni internazionali.

4. Il livello di conoscenza richiesto per i diversi paragrafi dell'appendice può essere variato a seconda se il certificato viene rilasciato al direttore di macchina o al primo ufficiale di macchina.

Appendice alla regola 5.

Conoscenze minime richieste per la certificazione di capo macchinista (direttore di macchina) e primo ufficiale di macchina su navi da pesca con apparato motore di propulsione principale di o superiore 750 kW di potenza.

1. Il programma indicato di seguito viene richiesto per l'esame dei candidati all'abilitazione come direttore di macchina o primo ufficiale di macchina di navi da pesca con apparato motore principale di o superiore a 750 kW. Tenendo presente che un primo ufficiale di macchina sarà in grado di assumere le responsabilità del direttore di macchina in qualsiasi momento, l'esame dei seguenti argomenti deve essere strutturato per valutare se il candidato ha assimilato correttamente tutte le informazioni disponibili che riguardano la sicurezza del funzionamento dei macchinari del peschereccio.

2. Per quanto riguarda i paragrafi 3.4 e 4.1 di seguito, lo stato può non richiedere la conoscenza di alcuni tipi di macchinari di propulsione ma per i quali il certificato da rilasciare deve essere valido. Un certificato rilasciato su tali basi non è valido per tutti i tipi di macchine che sono state omesse fino a quando l'ufficiale di macchina non dimostri di avere competenze su questi argomenti soddisfacenti per lo stato. Qualsiasi limitazione deve essere indicata nel certificato.

3. Ogni candidato deve possedere una sufficiente conoscenza teorica elementare per comprendere i principi di base inerenti i seguenti argomenti:

3.1 - processi di combustione;

3.2 - trasmissione del calore;

3.3 - meccanica ed idromeccanica,

3.4 - a seconda dei casi:

3.4.1 - Motori marini diesel;

3.4.2 - impianti marini di propulsione a vapore;

3.4.3 - turbine a gas marine;

3.5 - impianti di governo;

3.6 - caratteristiche dei combustibili e lubrificanti

3.7 - proprietà dei materiali;

3.8 - agenti estinguenti;

3.9 - apparecchiature elettriche marine;

3.10 - sistemi di automazione, strumentazione e controllo;

3.11 - costruzione delle navi da pesca tra cui la stabilità e controllo dei danni;

3.12 - sistemi ausiliari;

3.13 - sistemi di refrigerazione.

4. - Ogni candidato deve possedere una conoscenza pratica adeguata almeno per le seguenti materie:

4.1 - esercizio e manutenzione di, a seconda dei casi:

4.1.1 - motori marini diesel;

4.1.2 - impianti marini di propulsione a vapore;

4.1.3 - turbine a gas marine;

4.2 - funzionamento e manutenzione dei sistemi ausiliari, compresi gli impianti di governo;

4.3 - funzionamento, verifica e manutenzione delle apparecchiature elettriche e di controllo;

4.4 - manutenzione e movimentazione delle macchine del ponte;

4.5 - individuazione di malfunzionamenti dei macchinari, localizzazione dei guasti e azioni per evitare danni;

- 4.6 - organizzazione delle procedure di manutenzione e riparazione sicuri;
 - 4.7 - metodi e mezzi per la prevenzione degli incendi, rilevazione ed estinzione;
 - 4.8 - osservare normative in materia di inquinamento operativo o accidentale dell'ambiente marino, metodi e mezzi per prevenire tale inquinamento;
 - 4.9 - pronto soccorso relativo ad infortuni che potrebbero verificarsi nei locali macchine ed impiego dell'equipaggiamento di pronto soccorso;
 - 4.10 - funzioni e utilizzo di dispositivi di salvataggio;
 - 4.11 - metodi di controllo del danno con specifico riferimento alle azioni da intraprendere in caso di allagamento di acqua di mare nel sala macchine;
 - 4.12 - pratiche di lavoro sicure.
5. - Ogni candidato deve possedere una conoscenza del diritto internazionale, in accordo alle convenzioni internazionali per quanto riguarda i doveri specifici e le responsabilità nel reparto motori, in particolare quelli riguardanti la sicurezza e la protezione dell'ambiente marino. Il grado di conoscenza della legislazione marittima nazionale è lasciato alla discrezione dello stato, ma deve comprendere le disposizioni per l'attuazione degli accordi e delle convenzioni internazionali.
6. - Ogni candidato deve possedere una conoscenza della gestione del personale, organizzazione e formazione a bordo delle navi da pesca.

Regola 6.

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di personale preposto o incaricato alle radiocomunicazioni a bordo dei pescherecci

Nota esplicativa

Le disposizioni obbligatorie relative al servizio di guardia alla radio sono stabilite dalle norme radio e dal Protocollo di Torremolinos 1993. Disposizioni per la manutenzione delle apparecchiature radio figurano nel suddetto protocollo e nelle linee guida adottate dall'Organizzazione.

Applicazione

1. Salvo quanto previsto al paragrafo 2, le disposizioni della presente regola si applicano al personale incaricato all'esecuzione della guardia di radiocomunicazione su una nave sulla quale sono installate apparecchiature radio che utilizzano le frequenze marittime e la tecnologia G.M.D.S.S. così come previsto dagli accordi internazionali o dal diritto nazionale.
2. Il personale, sulle navi per le quali dove in virtù di accordi internazionali o della legislazione nazionale non è obbligatorio l'installazione di apparecchiature radio non è tenuto a rispettare le disposizioni della presente regola, ma è comunque tenuto a rispettare le norme radio. L'amministrazione provvede affinché i certificati adeguati che soddisfano i requisiti delle norme radio siano emessi o riconosciuti in relazione a tale personale.

Requisiti minimi per la certificazione del personale operatore radio GMDSS

1. - Chiunque sia responsabile dell'esecuzione di compiti di radiocomunicazione su una nave deve possedere un certificato o i certificati rilasciati o riconosciuti dall'amministrazione ai sensi delle disposizioni delle appropriate norme radio.

2. - La conoscenza minima, la comprensione e la competenza necessarie per la certificazione ai sensi della presente regola, devono essere sufficienti per il personale radio per esercitare le loro funzioni in modo sicuro ed efficiente.

3. Ogni candidato all'abilitazione deve:

3.1 - avere un età non inferiore a 18 anni,

3.2 - la sua idoneità fisica deve soddisfare i requisiti previsti dallo stato, con particolare riguardo alla vista e l'udito;

3.3. - soddisfare i requisiti previsti nell' appendice a questa regola.

4. - Ogni candidato all'abilitazione è tenuto a superare un esame o gli esami in modo soddisfacente i programmi dello stato.

5. - Per l'approvazione di tutti i tipi di certificati rilasciati ai sensi delle disposizioni delle norme radio, i requisiti previsti dalla Convenzione, le conoscenze richieste, la comprensione e la competenza sono descritte in appendice alla presente regola. Nel determinare il livello adeguato di conoscenza e formazione, lo stato deve anche tener conto delle pertinenti raccomandazioni dell'Organizzazione.

Appendice alla regola 6.

Requisiti di conoscenza e di formazione aggiuntivi minimi per il personale operatore radio e GMDSS.

1. Oltre a soddisfare i requisiti per il rilascio di un certificato in conformità alle norme radio, ogni candidato all'abilitazione deve conoscere:

1.1 - i servizi radiofonici in situazioni di emergenza;

1.2 - ricerca e soccorso con radiocomunicazioni, comprese le procedure del manuale di ricerca e salvataggio per le navi mercantili (MERSAR)

1.3 - I sistemi per prevenire la trasmissione di falsi allarmi di soccorso e le procedure per mitigare gli effetti di falsi allarmi di soccorso;

1.4 - sistemi di segnalazione delle navi;

1.5 - servizi medici radiofonici;

1.6 - uso del Codice Internazionale dei Segnali e lo standard Marine Communication Phrases

1.7 - misure preventive per la sicurezza della nave e del personale in relazione ai pericoli connessi alle apparecchiature radio, compresi i pericoli di radiazioni elettriche non ionizzanti.

Regola 7.

Requisiti minimi obbligatori per garantire la competenza continua e l'aggiornamento delle conoscenze per skipper (comandanti), ufficiali e ufficiali di macchina

1. Ad ogni skipper o ufficiale in possesso di un certificato che lavora in mare o intende tornare in mare dopo un periodo trascorso a terra, al fine di continuare a imbarcare con la qualifica di servizio di navigazione, per soddisfare l'Amministrazione è richiesto, ad intervalli regolari, non superiori a cinque anni :

1.1 - idoneità fisica, in particolare la vista e l'udito; e

1.2 - periodo di navigazione come skipper (comandante) o ufficiale di almeno un anno nel corso degli ultimi cinque anni; o

1.3 - capacità di svolgere sul peschereccio mansioni operative relative ai compiti adatti al grado del certificato posseduto che sono considerate almeno essere equivalenti al servizio di navigazione di cui al punto 1.2, oppure:

1.3.1 - superando una prova riconosciuta; o

1.3.2 - aver completato con successo un corso riconosciuto o un corso adeguato, per skipper o ufficiali che prestano servizio su navi da pesca, in particolare per quelli che rientrano al servizio di navigazione su queste navi; o

1.3.3 - aver completato il servizio di navigazione riconosciuto in qualità di ufficiale per un periodo non inferiore a tre mesi su una nave da pesca in soprannumero, immediatamente prima di assumere la posizione per cui il certificato è valido.

2. I corsi di aggiornamento (refresher) richiesti dalla presente regola devono essere approvati dall'Amministrazione e devono comprendere il testo delle recenti variazioni ai regolamenti internazionali in materia di sicurezza della vita in mare e di tutela dell'ambiente marino.

3. L'Amministrazione deve assicurare che i testi delle recenti variazioni ai regolamenti internazionali in materia di sicurezza della vita in mare e la tutela dell'ambiente marino siano messi a disposizione delle navi sotto la sua giurisdizione.

Regola 8.

Requisiti minimi obbligatori per garantire la competenza continua e l'aggiornamento delle conoscenze per il personale di radio GMDSS

1. Il personale operatore radio in possesso di un certificato GMDSS o certificati rilasciati o riconosciuti dallo stato, al fine di continuare a beneficiare di servizio di navigazione, è tenuto a soddisfare i requisiti previsti dallo stato come segue :

1.1 - idoneità fisica, con particolare riguardo alla vista e l'udito, a intervalli regolari, non superiori a cinque anni; e

1.2 - competenze professionali:

- 1.2.1 - un servizio di navigazione riconosciuto di radiocomunicazione di almeno un anno in totale nel corso dei cinque anni precedenti; o
- 1.2.2 - di aver assolto funzioni relative ai compiti adatti al grado del certificato posseduto che siano considerate essere almeno equivalenti al servizio di navigazione richiesto nel paragrafo 1.2.1; o
- 1.2.3 - superando una prova riconosciuta o il completamento con successo di un corso di formazione approvato in mare o a terra, che comprendono gli elementi che sono direttamente rilevanti per la sicurezza della vita in mare, e che sono applicabili al certificato la persona possiede, in conformità con i requisiti del protocollo Torremolinos 1993.

2. - Quando nuove modalità, attrezzature o metodologie diventano obbligatorie a bordo di navi autorizzate a battere la bandiera di uno stato, questi può richiedere al personale operatore radio GMDSS di superare una prova riconosciuta o di completare con successo un corso di formazione adeguato in mare o a terra , con particolare riferimento alle funzioni di sicurezza.

3. - L'Amministrazione deve garantire che i testi delle recenti variazioni ai regolamenti internazionali in materia di radiocomunicazioni e rilevanti per la sicurezza della vita in mare sono a disposizione delle navi battenti la loro bandiera.

CAPITOLO III

FORMAZIONE SULLA SICUREZZA DI BASE PER TUTTO IL PERSONALE DEI PESCHERECCI

Regola 1.

La formazione di base di sicurezza per tutto il personale delle navi da pesca

1. Il personale dei pescherecci, prima di essere assegnato ad eventuali compiti a bordo, deve ricevere una formazione di base approvata dall' Amministrazione nelle seguenti aree:

- 1.1- Tecniche di sopravvivenza personali, tra le quali indossare i giubbotti di salvataggio e tute d' immersione;
- 1.2 - prevenzione incendi e lotta antincendio;
- 1.3 - procedure di emergenza;
- 1.4 - Primo soccorso elementari;
- 1.5 - prevenzione dell'inquinamento marino; e
- 1.6 - prevenzione degli incidenti a bordo.

2. In attuazione delle disposizioni del paragrafo 1, l'amministrazione decide se e in quale misura, tali disposizioni si applicano al personale dei pescherecci di piccole dimensioni o personale già imbarcato su navi da pesca.

CAPITOLO IV - IL SERVIZIO DI GUARDIA

Regola 1.

Principi fondamentali da osservare nella tenuta della guardia di navigazione a bordo dei pescherecci.

1. - Le Amministrazioni devono orientare l'attenzione degli armatori, gestori dei pescherecci, skipper (comandante) e personale della tenuta della guardia ai seguenti principi, che devono essere osservati per garantire in ogni momento della navigazione una guardia sicura.

2. - Lo skipper (comandante) di ogni nave da pesca deve garantire che le apparecchiature siano adeguate a mantenere una guardia di navigazione sicura. Gli ufficiali di guardia, sotto la direzione dello skipper (comandante), durante la loro guardia sono responsabili per la sicurezza della navigazione in modo particolare pronti ad evitare collisioni e incaglio.

3. - I principi di base, inclusi ma non limitati a quanto segue, devono essere presi in considerazione a bordo di tutti i pescherecci. Tuttavia, uno stato può escludere pescherecci molto piccoli che operano in acque limitate dal pieno rispetto dei principi di base.

4. - Lungo il percorso verso o da zone di pesca.

4.1 - Disposizioni della guardia di navigazione.

4.1.1 - La composizione della guardia deve essere sempre adeguata e appropriata alle circostanze e alle condizioni prevalenti, e deve tener conto della necessità di mantenere un appropriato servizio di vedetta.

4.1.2 - Al momento di decidere la composizione della guardia bisogna tener conto dei seguenti fattori e condizioni :

4.1.2.1 - in nessun momento deve essere lasciato incustodito il timone;

4.1.2.2 - condizioni atmosferiche, visibilità e se è vi è chiarore o oscurità ;

4.1.2.3 - la vicinanza di pericoli per la navigazione che possono rendere necessario per l'ufficiale responsabile della guardia di assumere comportamenti maggiormente attenti alla navigazione;

4.1.2.4 - utilizzare gli aiuti alla navigazione, quali dispositivi indicanti la posizione, radar e di qualsiasi altra apparecchiatura elettronica che aiuti la navigazione sicura della nave;

4.1.2.5 - se la nave è munita di governo automatico; e

4.1.2.6 - eventuali attività inerenti la guardia di navigazione che possono sorgere a causa di particolari circostanze operative.

4.2 - Idoneità al servizio.

L'organizzazione della guardia deve essere tale che l'efficienza del personale non sia menomata dalla fatica. I compiti devono essere organizzati in modo tale che quelli della prima guardia all'inizio di un viaggio e i successivi cambi siano sufficientemente riposati e comunque idonei al servizio.

4.3 - navigazione.

4.3.1 - Il viaggio previsto deve, per quanto possibile, essere programmato in anticipo prendendo in considerazione tutte le informazioni pertinenti e qualsiasi rotta prevista deve essere controllata prima dell'inizio del viaggio.

4.3.2 - Durante la guardia, devono essere controllate ad intervalli sufficientemente frequenti, la variazione di rotta, la posizione e la velocità utilizzando qualsiasi ausilio alla navigazione disponibile necessario a garantire che la nave segua il percorso programmato.

4.3.3 - L'ufficiale responsabile della guardia deve avere piena conoscenza della posizione e il funzionamento di tutte le apparecchiature di sicurezza e di navigazione a bordo della nave e deve essere consapevole e tenere conto delle limitazioni operative di tali apparecchiature.

4.3.4 - All'ufficiale responsabile della guardia di navigazione non devono essere assegnati o intraprendere servizi che possano interferire con la navigazione sicurezza della navigazione.

4.4 - Apparecchiature di navigazione.

4.4.1 - Gli ufficiali responsabili della guardia devono utilizzare nel modo più efficace tutte le apparecchiature di navigazione a loro disposizione.

4.4.2 - Quando si utilizza il radar l'ufficiale responsabile della guardia deve tener presente la necessità di rispettare in ogni momento le disposizioni sull'uso del radar contenute nelle normative vigenti per la prevenzione delle collisioni in mare.

4.4.3 - In caso di bisogno l'ufficiale di guardia non deve esitare ad usare l'apparato timone, motori, suono e di segnalazione luminosa.

4.5 - Compiti e responsabilità di navigazione.

4.5.1 - L'ufficiale responsabile della guardia deve:

4.5.1.1 - tenere la guardia nella timoneria;

4.5.1.2 - in nessun caso lasciare la timoneria fino a quando non sia correttamente rilevato;

4.5.1.3 - continuare ad essere responsabile della navigazione sicura della nave, nonostante la presenza del comandante nella timoneria fin quando che non sia formalmente informato che il comandante abbia assunto tale responsabilità e questo sia compreso reciprocamente;

4.5.1.4 - notificare allo (skipper) comandante quando abbia un qualsiasi dubbio su un'azione da intraprendere nell'interesse della sicurezza; e

4.5.1.5 - Non consegnare la guardia a un ufficiale che rileva se v'è ragione di credere che quest'ultimo non sia in grado di svolgere il turno di guardia in modo efficace, in quel caso deve informare lo skipper (comandante).

4.5.2 - Al passaggio di consegne all'ufficiale montante, bisogna confermare la posizione stimata o vera, la rotta e velocità della nave e avvertire di eventuali pericoli per la navigazione che si potrebbero incontrare durante la guardia.

4.5.3 - Ogni qualvolta sia possibile deve essere mantenuta una corretta registrazione delle manovre e delle attività in essere durante la guardia relativa alla navigazione.

4.6 - Vedetta.

- 4.6.1 - In conformità con l'articolo 5 del Regolamento internazionale per prevenire li abbordi in mare, 1972 , deve essere mantenuto un appropriato servizio di vedetta. Esso deve servire allo scopo di:
 - 4.6.1.1. - Mantenere una condizione di continua vigilanza visiva e uditiva così come previsto per tutte le apparecchiature per quanto riguarda i cambiamenti significativi del contesto operativo;
 - 4.6.1.2 - valutare pienamente la situazione e il rischio di collisione, arenamento ed altri pericoli per la navigazione; e
 - 4.6.1.3 - rilevare navi o aerei in difficoltà, naufraghi, relitti e detriti.
- 4.6.2 - Per stabilire se la composizione della guardia di navigazione è sufficiente per garantire che può essere mantenuto un appropriato servizio di vedetta , lo skipper (comandante) deve tenere conto di tutti i fattori rilevanti, compresi quelli descritti ai sensi del paragrafo 4.1 del presente regolamento, così come i seguenti fattori:
 - 4.6.2.1 - La visibilità, lo stato del tempo e del mare;
 - 4.6.2.2 - densità di traffico, e altre attività che si verificano nella zona in cui la nave è navigazione;
 - 4.6.2.3 - l'attenzione necessaria quando si naviga nella zona di schemi di separazione del traffico e di altre misure di percorso;
 - 4.6.2.4 - il carico di lavoro aggiuntivo causato dalla natura delle funzioni della nave, esigenze operative immediate e manovre anticipate;
 - 4.6.2.5 - il controllo del timone ed elica e caratteristiche del peschereccio in manovra;
 - 4.6.2.6 - l'idoneità al servizio di tutti i membri dell'equipaggio che possono essere assegnati come componenti del servizio di guardia;
 - 4.6.2.7 - conoscenza e fiducia nella competenza professionale degli ufficiali e dell'equipaggio della nave;
 - 4.6.2.8 - l'esperienza dell'ufficiale della guardia di navigazione e la familiarità di quell'ufficiale con le apparecchiature della nave, le procedure, e la capacità di manovra;
 - 4.6.2.9 - attività che si svolgono a bordo della nave in un determinato momento, e la disponibilità ad essere convocato immediatamente in timoneria in caso di necessità;
 - 4.6.2.10 - lo stato di funzionamento della strumentazione e controlli in timoneria , compreso i sistemi di allarme;
 - 4.6.2.11 - la dimensione della nave e il campo visivo disponibile dalla postazione di comando;
 - 4.6.2.12 - la configurazione della timoneria, per la quale si potrebbe inibire ad un membro della guardia di rilevare a vista o udire eventuali segnali esterni;

- 4.6.2.12 - eventuali norme, procedure e linee guida in materia di modalità di tenuta della guardia e l'idoneità al servizio che sono state adottate dall'Organizzazione.

4.7 - Tutela dell'ambiente marino.

Lo skipper (comandante) e l'ufficiale responsabile della guardia devono essere consapevoli dei gravi effetti dell'inquinamento operativo o accidentale sull'ambiente marino, e adottare tutte le precauzioni possibili per prevenirlo, in particolare nel complesso delle pertinenti norme internazionali e portuali.

4.8 - Le condizioni meteo.

L'ufficiale responsabile della guardia deve prendere le misure pertinenti e informare lo skipper (comandante) quando le avverse variazioni climatiche potrebbero compromettere la sicurezza della nave, compreso le condizioni che portano alla formazioni di ghiaccio.

5 - Navigazione con pilota a bordo

La presenza di un pilota a bordo non solleva lo skipper (comandante) o l'ufficiale responsabile della guardia dai loro doveri e obblighi per la sicurezza della nave. Lo skipper e il pilota si scambiano informazioni riguardanti le procedure di navigazione, le condizioni locali e le caratteristiche della nave. Lo skipper e l'ufficiale responsabile della guardia devono cooperare strettamente con il pilota e mantenere un controllo accurato della posizione della nave.

6 - I pescherecci impegnati nella pesca o alla ricerca del pesce.

6.1 - In aggiunta alle regole elencate nel paragrafo 4, l'ufficiale responsabile della guardia deve tenere in considerazione i seguenti fattori :

6.1.1. - le altre navi che esercitano pesca e dei loro attrezzi, caratteristiche di manovra della propria nave, in particolare il suo spazio di arresto e il diametro di accostata a velocità di navigazione con gli attrezzi in mare;

6.1.2. - sicurezza dell'equipaggio sul ponte;

6.1.3 - effetti negativi sulla sicurezza della nave e il suo equipaggio a causa della diminuzione della stabilità e del bordo libero causata da forze straordinarie derivanti da operazioni di pesca, la manipolazione cattura e lo stivaggio, e insolite condizioni del mare e del tempo;

6.1.4 - la vicinanza delle strutture in mare aperto, con particolare riguardo alle zone di sicurezza; e

6.1.5 - relitti e altri ostacoli sommersi che potrebbero essere pericolosi per gli attrezzi da pesca.

6.2 - Durante lo stivaggio del pescato, bisogna prestare particolare attenzione ai requisiti necessari per un adeguato bordo libero, sufficiente stabilità e tenuta stagna in ogni momento durante il viaggio fino al porto di sbarco, considerando i consumi di carburante e le provviste, il rischio di condizioni meteorologiche avverse e, soprattutto in inverno, il rischio di formazioni di ghiaccio sui ponti o al di sopra, nelle zone esposte in cui è probabile che si verifichi accumulo di ghiaccio.

7 - Servizio di guardia all' Ancora.

Lo skipper (comandante) deve garantire, la sicurezza della nave e l'equipaggio, mantenendo dalla timoneria una guardia corretta in ogni momento controllando visivamente le navi da pesca all'ancora .

8 - Guardia alla radio.

Il comandante tenendo conto delle esigenze delle norme radio , deve garantire che sia mantenuta un adeguata guardia alla radio sulle frequenze previste mentre la nave è in mare.

ALLEGATO 1

Il modulo utilizzato per attestare il rilascio di un certificato deve essere quello indicato di seguito. Su retro si dovranno indicare le seguenti diciture "o fino alla data di scadenza di qualsiasi proroga della validità del presente certificato " dicitura che nel modello sottostante figura nella parte anteriore, e le disposizioni per la registrazione dell'estensione della validità che figurano sul retro del modulo devono essere omesse se il certificato deve essere sostituito al momento della sua scadenza.

(Official Seal)

(Country)

CERTIFICATE ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR FISHING VESSEL PERSONNEL, 1995

The Government ofcertifies that the holder of this certificate has been found duly qualified in accordance with the provisions of regulation of the above Convention and has been found competent to serve as specified below, subject to any limitations indicated until or until the date of expiry of any extension of the validity of this certificate as may be shown overleaf:

The lawful holder of this certificate may serve in the following capacity or capacities:

CAPACITY	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

Certificate No..... issued on
(Official Seal)

.....
Signature of duly authorized official

.....
Name of duly authorized official

Date of birth of the holder of the certificate

Signature of the holder of the certificate

The validity of this certificate is hereby extended until

(Official seal)

.....
Signature of duly authorized official

Date of revalidation

.....
Name of duly authorized official

ALLEGATO 2

Il modulo utilizzato per attestare il rilascio di un certificato deve essere come indicato di seguito, ma le parole "o fino alla data di scadenza di qualsiasi proroga della validità di tale convalida " devono essere scritte sul retro mentre sulla parte anteriore le disposizioni per la registrazione dell'estensione della validità che figurano sul retro del modulo che devono essere omesse se la girata deve essere sostituita alla sua

(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

The validity of this endorsement is hereby extended until

(Official seal)

.....
Signature of duly authorized official

Date of revalidation

.....
Name of duly authorized official

ALLEGATO 3

Il modulo utilizzato per attestare il riconoscimento di un certificato deve essere come indicato di seguito, ad eccezione del fatto che le parole "o fino alla data di scadenza di qualsiasi proroga della validità di questo visto " possono essere visualizzate sul retro" e le disposizioni per la registrazione dell'estensione della validità che figurano sul retro devono figurare sul lato anteriore o devono essere omesse se la girata deve essere sostituita alla sua scadenza.

(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

FOR FISHING VESSEL PERSONNEL, 1995

The Government of certifies that Certificate No..... issued to by or on behalf of the Government ofis duly recognized in accordance with the provisions of regulation I/7 of the above Convention, and the lawful holder is authorized to serve as specified below, subject to any limitations indicated untilor until the date of expiry of any extension of the validity of this endorsement as may be shown overleaf:

The lawful holder of this endorsement may serve in the following capacity or capacities specified in the safe manning requirements of the Administration:

CAPACITY	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

Endorsement No. issued on

(Official Seal)

.....
Signature of duly authorized official

.....
Name of duly authorized official

Date of birth of the holder of the certificate

Signature of the holder of the certificate

The validity of this endorsement is hereby extended until

(Official seal)

.....
Signature of duly authorized official

Date of revalidation.....

.....
Name of duly authorized official

RISOLUZIONE 1

Formazione per gli operatori radio per il sistema globale di soccorso e sicurezza marittima (GMDSS)

LA CONFERENZA,

Che ha adottato la convenzione internazionale sugli standard di formazione, certificazione e guardia del personale dei pescherecci (STCW-F), 1995, e in particolare la regola II / 6 - Requisiti minimi obbligatori per la certificazione del personale incaricato della prestazione di servizi di radiocomunicazione navi da pesca a bordo,

RICONOSCENDO l'importanza di un'efficace sorveglianza e manutenzione radio per la sicurezza della vita, della proprietà in mare e la protezione dell'ambiente marino,

TENENDO PRESENTE le esigenze del sistema globale di soccorso e sicurezza marittima (GMDSS) prescritto dai regolamenti sulle radiocomunicazioni e dal protocollo di Torremolinos del 1993 relativo alla convenzione internazionale di Torremolinos per la sicurezza delle navi da pesca del 1977 (protocollo di Torremolinos del 1993),

CONSTATANDO che per le navi mercantili il GMDSS sarà attuato entro il 1 ° febbraio 1999,

RILEVANDO ANCHE che, se il Protocollo di Torremolinos entrerà in vigore il 1° febbraio 1999 o prima di esso, ogni peschereccio a cui si applica il capo IX del protocollo, dovrà conformarsi a tutti i requisiti applicabili, in conformità con la regola 1 di tale capitolo, e quindi il GMDSS sarà pienamente implementato,

RILEVANDO INOLTRE che la regola 15, capitolo IX del protocollo di Torremolinos del 1993 impone a ogni nave cui si applica il protocollo di trasportare personale qualificato per le situazioni di emergenza e di radiocomunicazione in modo soddisfacente per l'amministrazione,

RICORDANDO che la risoluzione 8 della Conferenza internazionale sulla sicurezza dei pescherecci, 1993:

- esortato le parti del protocollo di Torremolinos del 1993 ad attuare i requisiti GMDSS per quanto riguarda le navi da pesca esistenti entro il 1° febbraio 1999, senza attendere l'entrata in vigore del protocollo di Torremolinos del 1993; e
- invitato l'Organizzazione marittima internazionale, in consultazione o in associazione con altre agenzie specializzate delle Nazioni Unite e organizzazioni intergovernative interessate, a seconda dei casi, a intraprendere le misure necessarie per attuare i requisiti GMDSS per quanto riguarda le navi da pesca esistenti come raccomandato in precedenza,

ULTERIORI NOTIFICA che il GMDSS fornirà anche i mezzi per condurre comunicazioni di emergenza e di sicurezza per la maggior parte delle altre navi da pesca non soggette al protocollo di Torremolinos del 1993 e la necessità di addestrare e certificare le persone a bordo in conformità delle Regolamentazioni radio e la convenzione STCW-F del 1995,

RICONOSCENDO ANCHE che ciò richiede la formazione e la certificazione di un considerevole numero di skipper esistenti, di ufficiali incaricati di sorvegliare la navigazione e di altro personale di radiocomunicazione di svolgere funzioni di operatore radio GMDSS a bordo di pescherecci prima del 1° febbraio 1999,

ESSERE DEL PARERE che, se tale formazione e certificazione sia in ritardo, potrebbe verificarsi una carenza di operatori radio GMDSS in tutto il mondo quando il GMDSS sarà pienamente attuato,

INVOCA FORTEMENTE i governi a prendere misure per:

.1 attuare le disposizioni della convenzione STCW-F del 1995 relative alla formazione e alla certificazione del personale radiofonico dei pescherecci, senza attendere l'entrata in vigore della convenzione;

.2 garantire che il personale dei pescherecci incaricato del funzionamento delle apparecchiature radio GMDSS sia adeguatamente formato e certificato, a seconda dei casi;

.3 garantire che un numero sufficiente di persone che si assumono la responsabilità delle comunicazioni di soccorso e di sicurezza sulle loro navi da pesca siano addestrate e certificate come operatori radio GMDSS prima del 1° febbraio 1999 e,

.4 portare la questione all'attenzione dei proprietari dei pescherecci, del personale dei pescherecci e di tutti gli altri che potrebbero aver bisogno di utilizzare, o le cui navi potrebbero aver bisogno di usare, i servizi GMDSS per trasmettere o ricevere comunicazioni di pericolo e di sicurezza.

RISOLUZIONE 2

Addestramento al simulatore radar

LA CONFERENZA,

RICONOSCENDO l'importanza vitale di un'adeguata formazione radar per quanto riguarda la sicurezza della vita e della proprietà in mare e la protezione dell'ambiente,

CONSIDERANDO che alcuni metodi di istruzione nell'uso del radar non raggiungono il livello desiderato di padronanza di comandanti e ufficiali incaricati della guardia di navigazione,

RILEVANDO che la convenzione internazionale sugli standard di formazione, certificazione e controllo dei lavoratori delle navi da pesca, 1995, richiede che tali ufficiali possiedano un livello adeguato di padronanza delle operazioni dei pescherecci in tutte le condizioni di servizio,

1. RISOLVE raccomandando l'addestramento al simulatore radar a tutti gli skipper e gli ufficiali incaricati di una guardia di navigazione;

2. INVITA l'Organizzazione marittima internazionale a comunicare questa risoluzione a tutti i governi invitati alla Conferenza;

3. INVITA tutti i governi interessati a tenere debitamente conto della presente risoluzione.

RISOLUZIONE 3

Linee guida e raccomandazioni per il personale dei pescherecci

LA CONFERENZA,

RICONOSCENDO l'importanza di pratiche e procedure operative sicure ed efficienti per la sicurezza della vita in mare e la protezione dell'ambiente marino in generale, e in particolare per la sicurezza dei pescherecci,

RILEVANDO che il codice di formazione, certificazione e controllo dei marittimi (STCW) adottato dalla Conferenza delle parti del 1995 sulla convenzione internazionale sugli standard di formazione, certificazione e guardia per la gente di mare, 1978, contiene le linee guida per i marittimi, tra cui:

- l'uso di simulatori,
- formazione di operatori radio,
- competenza sui mezzi di salvataggio e imbarcazioni di salvataggio,
- funzioni di emergenza, sicurezza sul lavoro, assistenza medica e sicurezza,
- prevenzione dell'affaticamento,

PRESENTANDO ANCHE il documento di orientamento sulla formazione e certificazione dei pescatori, che si applica al personale delle navi da pesca di lunghezza pari o superiore a 12 metri,

INVITA il Comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale a:

.1 rivedere le linee guida sopra indicate e preparare linee guida e raccomandazioni specifiche indirizzate al personale sui pescherecci;

.2 esaminare i requisiti e le raccomandazioni sulla prevenzione dell'affaticamento e preparare linee guida per la prevenzione dell'affaticamento del personale dei pescherecci; e

.3 rivedere, in collaborazione con l'Organizzazione internazionale del lavoro e l'Organizzazione per l'alimentazione e l'agricoltura delle Nazioni Unite, il Documento di orientamento e preparare linee guida e raccomandazioni per la formazione e la certificazione del personale a bordo di pescherecci di o oltre 12 metri in lunghezza ma minori di 24.

RISOLUZIONE 4

Addestramento del personale di coperta a bordo di pescherecci di lunghezza uguale o superiore a 24 metri

LA CONFERENZA,

CONSAPEVOLE del possibile rischio del lavoro di maneggio in coperta a bordo delle navi da pesca.

RICONOSCENDO l'importanza e l'urgenza di stabilire requisiti per il personale addetto al maneggio a bordo dei pescherecci,

RICONOSCENDO INOLTRE che disposizioni adeguate per l'addestramento "pre-marino" non sono ampiamente disponibili per l'addestramento del maneggio in coperta a bordo dei pescherecci,

1. ADOTTA la raccomandazione sulla formazione del personale addetto al maneggio che lavora in coperta a bordo di pescherecci di lunghezza uguale o superiore a 24 metri, il cui testo è riportato nell'allegato alla presente risoluzione;

2. ESORTA i governi interessati a rendere operativo il contenuto di detta raccomandazione non appena possibile, preferibilmente istituendo un "corso di addestramento pre-marino" per il personale dei pescherecci o, se ciò non è attuabile, con altri mezzi, vale a dire istruzioni del consiglio di amministrazione;

3. INVITA l'Organizzazione marittima internazionale:

3.1 a tenere sotto controllo questa raccomandazione e sottoporre eventuali modifiche future all'attenzione di tutti i governi interessati; e

3.2 comunicare la presente risoluzione a tutti i governi invitati alla Conferenza.

ALLEGATO

Raccomandazione sull'addestramento del personale addetto al maneggio in coperta che lavora su pescherecci di lunghezza uguale o superiore a 24 metri

1- manuale di coperta: un membro dell'equipaggio della nave diverso dal comandante o da un ufficiale.

2 - Oltre ai requisiti di formazione di base del capitolo III della Convenzione, i manuali di coperta dovrebbero:

2.1 - avere familiarità con i termini e gli ordini marinar comunemente usati a bordo dei pescherecci e

2.2 - Avere familiarità con i pericoli associati alle operazioni di pesca, come gettare gli attrezzi da pesca nell'acqua, trasportare gli attrezzi da pesca e sbarcare le catture a bordo.

3. - I manuali di coperta dovrebbero avere:

3.1 - la conoscenza dei pericoli causati dai movimenti e dalle accelerazioni

della nave;

3.2 - la conoscenza dei pericoli causati dalle superfici scivolose a bordo;

3.3 - la conoscenza del comportamento corretto di bordo, in particolare per ridurre al minimo i rischi di incendio; e

3.4 - conoscenza dell'uso dei dispositivi di protezione individuale.

4 - I manuali di coperta devono avere familiarità con la costruzione, l'applicazione e lo scopo di ciascuna attrezzatura di coperta associata a un particolare tipo di attrezzatura da pesca. Tale equipaggiamento di coperta include, ma non dovrebbe essere limitato a:

4.1 - ganci da traino;

4.2 - carriponte;

4.3 - bitte;

4.4 - Blocchi di potenza;

4.5 - blocchi a scorrimento;

4.6 - argani e bracci;

4.7 - bighi;

4.8 - tamburi e rulli laterali; e

4.9 - tiranti da traino trappola.

5 - Per quanto riguarda la stabilità e la relativa navigabilità delle navi, i manuali di coperta dovrebbero avere:

5.1 - la conoscenza generale dell'integrità e tenuta stagna all'intemperie dei comuni tipi di pescherecci;

5.2 - la conoscenza del funzionamento dei dispositivi di chiusura per porte e altre aperture relative all'integrità stagna all'intemperie del peschereccio;

5.3 - conoscenza dello stivaggio delle catture, attrezzi da pesca; e

5.4 - conoscenza della funzionamento delle porte libere.

6 - I manuali di coperta dovrebbero anche avere.

6.1- conoscenza della manipolazione e della manutenzione di apparecchi e attrezzature di coperta quali argani, torri, bracci, tappi, catene, e i vari tipi di cavi;

6.2 - conoscenza della di giunzioni e gasse con i vari tipi di cavi;

6.3 - conoscenza generale delle operazioni di ormeggio e della gestione dei cavi d'ormeggio, springs, cavi di prua, di poppa e traversini; e

6.4 - conoscenza degli ordini al timone, comandi per l'ormeggio, l'ancoraggio e il rimorchio.

RISOLUZIONE 5

Formazione del personale dei pescherecci nelle tecniche di sopravvivenza personale

LA CONFERENZA,

HA ADOTTATO la Convenzione internazionale sugli standard di formazione, certificazione e guardia per il personale dei pescherecci (STCW-F), 1995,

RILEVANDO che il capitolo III (Formazione di base sulla sicurezza per tutto il personale dei pescherecci), tra l'altro, contiene disposizioni che impongono alle amministrazioni di approvare una formazione di base sulle tecniche di sopravvivenza personale,

NOTANDO ANCHE le disposizioni contenute nel documento FAO / OIL / OMI per orientamenti in materia di formazione e certificazione dei pescatori,

RILEVANDO INOLTRE che la regola VIII / 4 del protocollo di Torremolinos del 1993 contiene disposizioni che richiedono una formazione in procedure di emergenza,

ADOTTA le indicazioni contenute nell'allegato alla presente risoluzione,

INVITA tutti i governi a seguire le linee guida contenute nell' allegato alla presente risoluzione quando approvano l'addestramento di base sulla sicurezza nelle tecniche di sopravvivenza personale.

ALLEGATO

Guida per la formazione del personale dei pescherecci nelle tecniche di sopravvivenza personale

1 - Tutto il personale dei pescherecci deve essere istruito nel modo seguente:

- 1.1 - tipi di emergenze che possono verificarsi, come collisione, incendio e cause ;
- 1.2 - tipi di apparecchi salvavita normalmente trasportati su pescherecci;
- 1.3 - necessità di aderire ai principi di sopravvivenza;
- 1.4 - valore della formazione e delle esercitazioni;
- 1.5 - devono essere pronti per qualsiasi emergenza e essere costantemente consapevoli di:
 - 1.5.1 - le informazioni del ruolo d'appello, in particolare:
 - 1.5.1.1 - i loro compiti specifici in ogni emergenza;
 - 1.5.1.2 - la propria postazione di sopravvivenza; e
 - 1.5.1.3 - i segnali che avvisano tutto l'equipaggio di recarsi al loro mezzo di salvataggio o alle stazioni antincendio;

- 1.5.2 - collocazione dei giubbotti di salvataggio propri e di ricambio;
- 1.5.3 - collocazione dei comandi di allarme antincendio;
- 1.5.4 - vie di fuga;
- 1.5.5 - conseguenze del panico;
- 1.6 - azioni da intraprendere quando si è chiamati alle stazioni di sopravvivenza, tra cui:
 - 1.6.1 - indossare indumenti adeguati;
 - 1.6.2 - indossare un giubbotto di salvataggio; e se appropriato, tuta da immersione;
 - 1.6.3 - tempo permettendo, raccogliere ulteriori protezioni come coperte;
- 1.7 - azioni da intraprendere quando è necessario abbandonare un peschereccio, quali:
 - 1.7.1 - come imbarcarsi su mezzi di salvataggio dal peschereccio e dall'acqua; e
 - 1.7.2 - come saltare in mare dall'alto e ridurre il rischio di lesioni quando si entra in acqua;
 - 1.7.3 - azioni da intraprendere nell'ambito di operazioni di salvataggio da parte di un elicottero;
- 1.8 - azioni da intraprendere in acqua, come ad esempio:
 - 1.8.1 - come sopravvivere in circostanze di:
 - 1.8.1.1 - fuoco o olio sull'acqua;
 - 1.8.1.2 - condizioni di freddo; e
 - 1.8.1.3 - acque infestate da squali;
 - 1.8.2 - come raddrizzare una zattera di salvataggio capovolta;
- 1.9 - azioni da intraprendere a bordo di un mezzo di salvataggio, come ad esempio:
 - 1.9.1 - liberare rapidamente il mezzo di salvataggio dal peschereccio e dagli attrezzi da pesca;
 - 1.9.2 - protezione contro il freddo o il caldo estremo;
 - 1.9.3 - utilizzo di un paracadute o un'ancora galleggiante;
 - 1.9.4 - mantenere una vedetta;
 - 1.9.5 - recupero e cura dei sopravvissuti;
 - 1.9.6 - facilitare il rilevamento da parte di altri;
 - 1.9.7 - controllo dell'attrezzatura disponibile per l'uso del mezzo di salvataggio e utilizzo corretto;
 - 1.9.8 - rimanere, per quanto possibile, nelle vicinanze;

- 1.10 - principali pericoli per i sopravvissuti e i principi generali di sopravvivenza
 - 1.10.1 - precauzioni da adottare in climi freddi;
 - 1.10.2 - precauzioni da adottare nei climi tropicali;
 - 1.10.3 - esposizione al sole, vento, pioggia e mare;
 - 1.10.4 - importanza di indossare indumenti adatti;
 - 1.10.5 - misure protettive nei mezzi di salvataggio;
 - 1.10.6 effetti di immersione in acqua e di ipotermia;
 - 1.10.7 - importanza della conservazione dei liquidi corporei;
 - 1.10.8 - protezione contro il mal di mare;
 - 1.10.9 - uso corretto di acqua e alimenti freschi;
 - 1.10.10 - effetti del bere acqua di mare;
 - 1.10.11 - mezzi disponibili per facilitare il rilevamento da parte di altri; e
 - 1.10.12 - importanza del mantenimento del morale.
- 2 - Tutto il probabile personale dei pescherecci dovrebbe ricevere istruzioni pratiche almeno nei seguenti casi:
 - 2.1 - indossare correttamente un giubbotto di salvataggio o una tuta da immersione o entrambi ;
 - 2.2 - entrare in acqua dall'alto indossando un giubbotto di salvataggio o una tuta da immersione o entrambi;
 - 2.3 - nuotare indossando un giubbotto di salvataggio o una tuta da immersione o entrambi;
 - 2.4 - tenersi a galla senza giubbotto di salvataggio o tuta da immersione;
 - 2.5 - entrare su una zattera di salvataggio da una nave da pesca o dall'acqua indossando un giubbotto di salvataggio o una tuta da immersione o entrambi;
 - 2.6 - assistere gli altri a imbarcarsi su mezzi di salvataggio;
 - 2.7 - funzionamento delle attrezzature del mezzo di salvataggio, compreso il funzionamento di base delle apparecchiature radio portatili; e
 - 2.8 - utilizzo di un paracadute o ancora galleggiante

RISOLUZIONE 6

Addestramento e certificazione del personale a bordo di grandi pescherecci

LA CONFERENZA,

HA ADOTTATO la Convenzione internazionale sugli standard di formazione, certificazione e guardia per il personale dei pescherecci (STCW-F), 1995,

RILEVANDO che la convenzione internazionale sugli standard di formazione, certificazione e sorveglianza per il personale dei pescherecci (STCW-F) promuove la sicurezza della vita, della proprietà in mare e protezione dell'ambiente marino stabilendo standard internazionali di formazione, certificazione e sorveglianza per il personale che presta servizio a bordo delle navi da pesca,

RILEVANDO ANCHE che le dimensioni dei pescherecci, rispetto alla loro lunghezza o potenza di propulsione, sono in aumento e che le navi di grandi dimensioni potrebbero, in termini di costruzione e equipaggiamento, essere confrontate con le navi mercantili,

RICONOSCENDO l'importanza della formazione del personale delle grandi navi per promuovere ulteriormente la sicurezza della vita, della proprietà in mare e la protezione dell'ambiente marino,

1. INVITA il comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale a sviluppare orientamenti sulle norme in materia di formazione, certificazione e controllo del personale dei pescherecci che prestano servizio a bordo di grandi pescherecci il più presto possibile, tenendo conto delle disposizioni della convenzione internazionale sulle norme di formazione, certificazione e guardia per la gente di mare, 1978, e successive modifiche;

2. INVITA tutti i governi a prestare particolare attenzione a tali orientamenti nel definire gli standard di formazione, certificazione e sorveglianza del personale sulle grandi navi da pesca.

RISOLUZIONE 7

Requisiti obbligatori per l'abilitazione a ufficiale responsabile di guardia in macchina

LA CONFERENZA,

HA ADOTTATO la Convenzione internazionale sugli standard di formazione, certificazione e guardia per il personale dei pescherecci (STCW-F), 1995,

CONSTATANDO che la convenzione internazionale sugli standard di formazione, certificazione e sorveglianza per il personale di pescherecci da pesca (STCW-F) non contiene requisiti per gli ufficiali responsabili delle disposizioni del servizio di guardia in macchina,

INVITA il Comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale a sviluppare, se del caso, l'eventuale inclusione nella convenzione STCW-F del 1995, requisiti per gli ufficiali responsabili della guardia in macchina e di disposizioni relative alla guardia.

RISOLUZIONE 8

Promozione della partecipazione delle donne nel settore della pesca

LA CONFERENZA,

HA ADOTTATO la Convenzione internazionale sugli standard di formazione, certificazione e guardia per il personale dei pescherecci (STCW-F), 1995,

RILEVANDO il piano dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) per l'integrazione delle donne nel settore marittimo ed esprimendo il sostegno agli obiettivi dell'Organizzazione volti a promuovere la formazione delle donne nel settore marittimo,

DESIDERANDO raggiungere la parità di accesso per uomini e donne alla formazione marittima e all'occupazione a bordo delle navi da pesca,

INVITA tutti i governi a:

- .1 prestare particolare attenzione alla parità di accesso di uomini e donne nel settore della pesca; e
- .2 sottolineare il ruolo delle donne nel settore della pesca e promuovere la loro maggiore partecipazione alla formazione marittima a tutti i livelli nel settore della pesca.

RISOLUZIONE 9

Relazioni sociali

LA CONFERENZA,

HA ADOTTATO la Convenzione internazionale sugli standard di formazione, certificazione e guardia per il personale dei pescherecci (STCW-F), 1995,

RICONOSCENDO che non solo il funzionamento sicuro del peschereccio e delle sue attrezzature, ma anche che i buoni rapporti umani tra il personale a bordo migliorerebbero notevolmente la sicurezza della vita in mare,

CONSTATANDO che la convenzione STCW del 1978, come modificata, contiene disposizioni relative alla conoscenza della gestione del personale, dell'organizzazione e della formazione a bordo per la certificazione del personale di vigilanza,

INVITA tutti i governi a:

- .1 Riconoscere l'importanza della gestione del personale, dell'organizzazione e della formazione a bordo nei programmi degli ufficiali sui pescherecci;
- .2 istituire o incoraggiare la creazione di programmi di formazione volti a salvaguardare i buoni rapporti umani a bordo delle navi da pesca;
- .3 adottare misure adeguate per ridurre al minimo qualsiasi elemento di solitudine e isolamento tra il personale dei pescherecci; e
- .4 assicurarsi che il personale dei pescherecci sia sufficientemente riposato prima di iniziare i propri compiti.