



PREZES RADY MINISTRÓW

Warszawa, dnia 19 listopada 2014 r.

RM-10-97-14

Pan Radosław SIKORSKI  
Marszałek Sejmu

*Szanowny Panie Marszałku*

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi

projekt ustawy o ratyfikacji Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykszolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1995 r.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury i Rozwoju.

Z poważaniem

**U S T A W A**

z dnia

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

**Art. 1.** Wyraża się zgodę na dokonanie przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej ratyfikacji Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykszolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1995 r.

**Art. 2.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej  
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 7 lipca 1995 r. została sporządzona w Londynie Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich.

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

- została ona uznana za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych,
- jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona,
- będzie niezmiennie zachowywana.

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

Dano w Warszawie dnia

PREZYDENT  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

PREZES RADY MINISTRÓW

## UZASADNIENIE

1. Potrzeba i cel związania się Międzynarodową konwencją o wymaganiach w zakresie wykształcenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich

Międzynarodowa Organizacja Morska (*International Maritime Organization – IMO*) należy do systemu Narodów Zjednoczonych. Członkami IMO jest obecnie 170 państw. IMO promuje współpracę państw w zakresie bezpieczeństwa morskiego, bezpieczeństwa na morzu oraz ochrony środowiska, w tym zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki, przez działania o charakterze legislacyjnym. Celami IMO są: stworzenie mechanizmu współpracy państw w zakresie współtworzenia standardów i zalecanych metod postępowania w sprawach bezpieczeństwa i efektywności żeglugi.

Dla Polski szczególne znaczenie mają konwencje i standardy IMO w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, w tym szkolenia załóg statków morskich i ochrony środowiska morskiego.

Dnia 7 lipca 1995 r. w siedzibie IMO w Londynie, podczas konferencji dyplomatycznej, przyjęto Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wykształcenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1995 r., zwaną dalej „Konwencją STCW-F” (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995*).

Zgodnie z artykułem 12 Konwencji STCW-F wejdzie ona w życie 12 miesięcy po dniu, w którym nie mniej niż 15 państw podpisze ją bez zastrzeżeń odnośnie do ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia albo złoży niezbędne dokumenty ratyfikacyjne, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia. Warunek ten został spełniony dnia 29 września 2011 r., z chwilą jej ratyfikacji przez Republikę Palau. Konwencja STCW-F weszła w życie z dniem 29 września 2012 r.

Konwencja STCW-F jest pierwszym prawnie wiążącym instrumentem, ustanawiającym na poziomie globalnym jednolite standardy wykształcenia oraz certyfikacji załóg statków rybackich o długości powyżej 24 m. Określono w niej wymagania minimalne, których państwa zobowiązane są przestrzegać i które mogą podwyższyć, zgodnie z własną

polityką szkolenia kadr morskich. Uchwalono ją w celu zagwarantowania możliwie wysokiego poziomu bezpieczeństwa żeglugi, a w szczególności bezpieczeństwa statków rybackich oraz pracujących na nich rybaków.

Ratyfikacja Konwencji STCW-F umożliwi harmonizację polskiego systemu szkolenia i certyfikowania marynarzy pracujących na statkach rybackich z systemem uchwalonym przez IMO w 1995 r. i obowiązującym od dnia 29 września 2012 r. Biorąc pod uwagę fakt, iż około 3000 osób posiada świadectwa lub dyplomy w rybołówstwie morskim, wydane przez polską administrację morską, ratyfikacja Konwencji STCW-F, a co za tym idzie – realizacja programów szkoleń z nią zgodnych oraz uzyskiwanie dyplomów morskich uprawniających do pełnienia odpowiednich funkcji na statkach rybackich o długości powyżej 24 m – umożliwi polskim rybakom pracę u armatorów polskich i zagranicznych.

## 2. Stan prawny

Zagadnienia unormowane w Konwencji STCW-F w prawie polskim regulowane są rozporządzeniami wykonawczymi do ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o bezpieczeństwie morskim”. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie wykszolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937), rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych w rybołówstwie morskim (Dz. U. poz. 499), jak i rozporządzenie z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie audytów morskich jednostek edukacyjnych (Dz. U. poz. 698) zawierają już rozwiązania, do których zobowiązuje stronę polską ratyfikacja Konwencji STCW-F. Wspomniane wyżej rozwiązania, w stosunku do poprzednio obowiązującego stanu prawnego, wprowadzają stosowne modyfikacje, które umożliwią załogom statków rybackich odbywanie szkoleń, zdawanie egzaminów oraz otrzymywanie dyplomów zgodnych z Konwencją STCW-F.

W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie wykszolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich, w stosunku do poprzednio obowiązujących uregulowań, wprowadzono nowe definicje: „wód ograniczonych i nieograniczonych” oraz „łodzi rybackiej”. Natomiast

w dziale IV, określającym warunki przyznawania dokumentów potwierdzających kwalifikacje zawodowe w rybołówstwie morskim, wprowadzono dyplom szypra żeglugi nieograniczonej. Osoby posiadające taki dyplom będą uprawnione do dowodzenia statkami rybackimi o długości powyżej 24 m w żegludze nieograniczonej. Dotychczas funkcjonującym dyplomom szypra 1 i 2 klasy rybołówstwa morskiego przyporządkowano nowe uprawnienia, wynikające z Konwencji STCW-F. Szypra 2 klasy rybołówstwa morskiego upoważniono do dowodzenia jednostkami o długości do 24 m w żegludze ograniczonej i jednostkami do 15 m, bez względu na zasięg żeglugi, oraz do zajmowania stanowiska oficera wachtowego na statkach rybackich do 24 m, bez względu na rodzaj żeglugi, oraz na wszystkich statkach w żegludze ograniczonej. Szypra 1 klasy upoważniono natomiast do zajmowania stanowiska kapitana na wszystkich statkach rybackich na wodach ograniczonych i na statkach o długości do 24 m na wodach nieograniczonych oraz do zajmowania stanowiska oficera wachtowego na każdym statku rybackim, bez względu na rodzaj żeglugi. Zgodnie z wymaganiami Konwencji STCW-F wprowadzono obowiązek odnawiania dyplomów szypra klasy 1 i 2 (dotychczas dyplomy te były bezterminowe) oraz dyplomu szypra żeglugi nieograniczonej co 5 lat.

W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych w rybołówstwie morskim poprzednio obowiązujące programy szkoleń szypra 1 i 2 klasy rybołówstwa morskiego zastąpiono ramowymi programami szkoleń:

- oficera wachtowego statku rybackiego o długości powyżej 24 m uprawiającego żeglugę na wodach ograniczonych, którego ukończenie umożliwił będzie ubieganie się o dyplom szypra 2 klasy rybołówstwa morskiego,
- szypra statku rybackiego o długości powyżej 24 m uprawiającego żeglugę na wodach ograniczonych, upoważniającego do ubiegania się o dyplom szypra 1 klasy rybołówstwa morskiego,

oraz wprowadzono nowy program szkolenia: szypra statku rybackiego o długości powyżej 24 m uprawiającego żeglugę na wodach nieograniczonych. Dodatkowo w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych w rybołówstwie morskim proponuje się wprowadzenie zaktualizowanych, w oparciu o wymagania Konwencji STCW-F,

wymagań egzaminacyjnych na dyplomy szypra 1 i 2 klasy oraz ustanowienie wymagań egzaminacyjnych na dyplom szypra żeglugi nieograniczonej.

Natomiast w rozporządzeniu z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie audytów morskich jednostek edukacyjnych określono warunki i tryb uznania przez administrację morską morskich jednostek edukacyjnych, które prowadzić będą szkolenia w oparciu o nowe ramowe programy szkoleń w rybołówstwie morskim. Wymogi te są modyfikacją poprzednio obowiązujących kryteriów uznawania ośrodków szkoleniowych pod kątem prowadzenia szkoleń szypra 1 i 2 klasy rybołówstwa morskiego.

### 3. Skutki ratyfikacji

Skutki polityczne:

Ratyfikacja Konwencji STCW-F jest zgodna z polityką morską Rzeczypospolitej Polskiej i stanowi dostosowanie do zachodzących zmian w gospodarce morskiej w Europie i na świecie.

Skutki prawne:

Postanowienia Konwencji STCW-F zostały implementowane do polskiego porządku prawnego, wyprzedzając proces ratyfikacji, i znajdują się w:

- rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (art. 68 ustawy o bezpieczeństwie morskim),
- rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych w rybołówstwie morskim (art. 74 ust. 4 ustawy o bezpieczeństwie morskim),
- rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie audytów morskich jednostek edukacyjnych (art. 76 ust. 4 ustawy o bezpieczeństwie morskim).

W związku z powyższym ratyfikacja Konwencji STCW-F nie spowoduje konieczności wprowadzenia zmian w polskim porządku prawnym.

Innym ważnym aspektem natury prawnej jest forma wprowadzania poprawek do Konwencji STCW-F. Obowiązuje tu procedura tak zwanej „milczącej akceptacji” (*tacit acceptance*), według której poprawki do Konwencji STCW-F, załącznika do Konwencji STCW-F lub dodatku do załącznika, przyjęte w trybie określonym w artykule 10 tej umowy, wchodzi w życie dla wszystkich stron Konwencji STCW-F, które nie zgłosiły sprzeciwu wobec danej poprawki, w trybie opisanym w artykule 10

Konwencji STCW-F. Wobec przyjęcia poprawek w tym trybie, konieczne będzie przeprowadzenie odpowiednich procedur wewnątrz krajowych wynikających z ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz. U. Nr 39, poz. 443, z późn. zm.).

Skutki społeczno-gospodarcze:

Ratyfikacja Konwencji STCW-F pozostaje w ścisłym związku z ustawą o bezpieczeństwie morskim i nie wymaga wprowadzania zmian w jej treści. Akty wykonawcze regulujące kwestie szkolenia, egzaminowania i wydawania dokumentów kwalifikacyjnych członkom załóg statków morskich zawierają rozwiązania zgodne z treścią Konwencji STCW-F. Rozporządzenia, o których mowa powyżej, wpływają bezpośrednio na system szkolenia, egzaminowania i certyfikacji rybaków w Rzeczypospolitej Polskiej, stymulując jego dostosowanie do światowych wymagań.

Regulacje wynikające z ustawy o bezpieczeństwie morskim, pozostające w zgodzie z postanowieniami Konwencji STCW-F, będą miały wpływ na każdy z elementów systemu szkolenia, egzaminowania i certyfikacji rybaków w Rzeczypospolitej Polskiej, począwszy od osób ubiegających się o dyplomy oficerskie w rybołówstwie morskim poprzez morskie jednostki edukacyjne, a także administrację morską, która wydawać będzie dokumenty kwalifikacyjne zgodne z nowymi wymogami.

Kandydaci do zajmowania stanowisk na statkach rybackich, oprócz zmian w treściach programów szkoleń, nie odczują różnicy w sposobie ubiegania się o dokumenty kwalifikacyjne. Chcąc uzyskać dyplom, w dalszym ciągu wykazać się będą musieli odbyciem odpowiedniego szkolenia oraz wymaganym stażem pływania na statku rybackim.

Uzyskiwanie dyplomów morskich uprawniających do pełnienia funkcji na statkach rybackich o długości powyżej 24 m umożliwi polskim rybakom pracę u armatorów polskich i zagranicznych, dysponujących flotą o dowolnej długości i w żegludze o dowolnym zasięgu.

Skutki finansowe:

Ratyfikacja Konwencji STCW-F nie spowoduje obciążeń dla budżetu państwa.

Morskie jednostki edukacyjne zobowiązane będą do aktualizacji programów oferowanych szkoleń dla rybaków, co wiązać się może z koniecznością modernizacji



bazy szkoleniowej, jednakże tego typu koszty wliczone są w zwykłą działalność szkoleniową oraz rozwój tego typu instytucji. Zmiany, o których tu mowa, będą miały wymiar niemal wyłącznie merytoryczny. Ponadto ich wprowadzenie związane jest z przyjętymi już aktami wykonawczymi do ustawy o bezpieczeństwie morskim.

Ratyfikacja Konwencji STCW-F wpłynie na podniesienie atrakcyjności oferty morskich jednostek edukacyjnych. Możliwość uzyskania kwalifikacji rybackich o zasięgu międzynarodowym, w oparciu o nowoczesne programy szkoleniowe, będzie miała pozytywny wpływ zarówno na funkcjonowanie morskich jednostek edukacyjnych, jak i na poprawę bezpieczeństwa i konkurencyjności polskich rybaków na międzynarodowym rynku pracy.

Administracja morska, głównie urzędy morskie wydające dokumenty kwalifikacyjne, stosować będzie nowe wzory dokumentów, wydawane według nowych wymogów. W związku z tym, że dokumenty kwalifikacyjne nie są drukowane na wcześniej zakupionych blankietach, nie przewiduje się zwiększenia kosztów dla administracji. Ponadto, w związku z zakończoną modyfikacją systemu wykorzystywanego do wydawania dokumentów kwalifikacyjnych przez urzędy morskie, nie będzie potrzeby przeprowadzania dodatkowych aktualizacji. Powyższe zmiany uwzględniają już nowe wzory dyplomów zakresu kwalifikacji zawodowych rybaków.

#### 4. Tryb związania Polski Konwencją STCW-F

Ratyfikacja Konwencji STCW-F w zakresie osób fizycznych dotyczy członków załóg statków rybackich (ok. 3000 osób posiada świadectwa lub dyplomy w rybołówstwie morskim, wydane przez polską administrację morską) i umożliwi polskim rybakom pracę u armatorów polskich i zagranicznych (uzyskanie dyplomów morskich uprawniających do pełnienia odpowiednich funkcji na statkach rybackich o długości powyżej 24 m). Natomiast w zakresie osób prawnych dotyczy morskich jednostek edukacyjnych, które opracują i będą realizowały programy szkoleń zgodnych z Konwencją STCW-F dla członków załóg statków rybackich ubiegających się o uzyskanie ww. dyplomów morskich.

Zgodnie z art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych ratyfikacji podlegają umowy międzynarodowe, o których mowa w art. 89 i art. 90 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, oraz inne umowy międzynarodowe, które przewidują wymóg ratyfikacji albo ją dopuszczają, a szczególnie

okoliczności to uzasadniają. Konwencja STCW-F spełnia przesłankę określoną w art. 89 ust. 1 pkt 5 Konstytucji RP, dotyczy bowiem spraw uregulowanych w ustawie. Jednocześnie należy wskazać, że Konwencja STCW-F nie reguluje zagadnień związanych z pokojem, sojuszami, układami politycznymi lub wojskowymi, nie dotyczy kwestii związanych z wolnością, prawami lub konstytucyjnymi obowiązkami obywateli RP, nie dotyczy też członkostwa RP w organizacjach międzynarodowych ani nie powoduje znacznego obciążenia państwa pod względem finansowym.

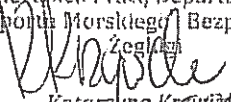
W związku z powyższym proponuje się, aby związanie RP Międzynarodową konwencją o wymaganiach w zakresie wykszolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1995 r., nastąpiło za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie, zgodnie z art. 14 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz. U. Nr 39, poz. 443, z późn. zm.).

#### 5. Zgodność Konwencji STCW-F z prawem Unii Europejskiej

Materia regulacji Konwencji STCW-F nie została do tej pory poddana prawu UE.

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

Za zgodność tłumaczenia z oryginałem.

ЗАСЕПЕА ДЫРЕКТОРА  
Кіруюца Працай Дэпартаменту  
Транспарту Морскіхы Безпечэньства  
Жэгітэй  
  
Katarzyna Krzywicka  
3500.14

# **Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykszolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzona w Londynie dnia 7 lipca 1978 r.**

Strony konwencji

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

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

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

Uzgodniły, co następuje:

## **Artykuł 1**

### *Ogólne zobowiązania*

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

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

## **Artykuł 2**

### *Definicje*

Dla celów tej konwencji, o ile nie zdefiniowano inaczej:

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

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

### **Artykuł 3**

#### *Zastosowanie*

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

### **Artykuł 4**

#### *Przekazywanie informacji*

Każda ze Stron konwencji przekaże Sekretarzowi Generalnemu następujące informacje:

- .1 sprawozdanie na temat środków, jakie Strona podjęła, aby w pełni wprowadzić w życie postanowienia konwencji, obejmujące wzory świadectw wydawanych zgodnie z konwencją; oraz
- .2 inne informacje, jakie określa lub zastrzega Prawidło I/5.

### **Artykuł 5**

#### *Inne traktaty i ich interpretacja*

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

- .1 członków załóg statków rybackich, do których konwencja nie ma zastosowania; oraz
- .2 członków załóg statków rybackich, do których konwencja ma zastosowanie w sprawach, które nie zostały wyraźnie określone.

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

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

### **Artykuł 6**

#### *Wydawanie świadectw*

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

### **Artykuł 7**

#### *Przepisy krajowe*

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

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

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

- .1 armator, agent armatora lub szyper zatrudnił osobę nieposiadającą świadectwa zgodnie z wymaganiami niniejszej konwencji;
- .2 szyper pozwolił osobie nieposiadającej odpowiedniego świadectwa lub uprawnienia pełnić funkcję lub służbę na dowolnym stanowisku, które według przepisów powinny być wykonywane przez osobę posiadającą odpowiednie świadectwo; lub
- .3 osoba uzyskała, przez oszustwo albo sfałszowanie dokumentów, zatrudnienie polegające na wykonywaniu funkcji lub pełnieniu służby na dowolnym stanowisku, na którym przepisy wymagają posiadania świadectwa lub zezwolenia.

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

## **Artykuł 8**

### *Kontrola*

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

2 W przypadku, gdy na statku nie zostaną wyeliminowane uchybienia, o których mowa w paragrafie 3 Prawidła I/4, przynajmniej w stopniu niezagrażającym ludziom, mieniu lub środowisku, Strona przeprowadzająca kontrolę podejmie kroki w celu zapewnienia, aby statek nie wypłynął, o ile i dopóki te wymagania nie zostaną spełnione w takim stopniu, w jakim zagrożenie to nie zostanie wyeliminowane. Fakty dotyczące podjętych działań zostaną zgłoszone niezwłocznie Sekretarzowi Generalnemu i Administracji.

3 Podczas przeprowadzania kontroli:

- .1 należy podjąć wszelkie wysiłki, aby uniknąć nieuzasadnionego zatrzymania lub opóźnienia statku. Jeśli statek zostanie w sposób nieuzasadniony zatrzymany lub opóźniony, będzie miał prawo do rekompensaty za wszelkie straty lub szkody z tego wynikające; oraz
- .2 swoboda uznania stosowana w przypadku załóg obcych statków rybackich nie powinna być mniejsza niż ta, z jaką podchodzi się do załóg statków pływających pod banderą państwa portu.

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

## **Artykuł 9**

### *Wspieranie współpracy technicznej*

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

- .1 szkolenia personelu administracyjnego i technicznego;
- .2 ustanowienia instytucji szkolącej załogi statków rybackich;
- .3 dostarczania wyposażenia i urządzeń dla instytucji szkoleniowych;
- .4 opracowania odpowiednich programów szkolenia, w tym szkolenia praktycznego na morskich statkach rybackich; oraz

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

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

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

## **Artykuł 10**

### *Poprawki*

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

2 Poprawki po ich rozważeniu w ramach Organizacji:

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

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

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

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

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

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

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

7.1 po upływie dwóch lat od daty jej przyjęcia; lub

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

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

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

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

od daty wejścia tej poprawki w życie, albo przez okres dłuższy, określony przez większość 2/3 Stron obecnych i głosujących w rozszerzonym Komitecie Bezpieczeństwa Morskiego, w czasie przyjęcia poprawki.

3 Poprawka dokonana przez konferencję:

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

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

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

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

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

## **Artykuł 11**

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

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

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

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

.3 przystąpienie.

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

## **Artykuł 12**

### *Wejście w życie*

1 Konwencja wejdzie w życie 12 miesięcy po dniu, w którym nie mniej niż 15 państw podpisze ją bez zastrzeżeń odnośnie ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia albo złoży niezbędne dokumenty ratyfikacyjne, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia zgodnie z artykułem 11.

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

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

4 Po dniu, w którym poprawkę do konwencji uzna się za przyjętą w myśl artykułu 10, wszelkie



dokumenty ratyfikacyjne, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, jakie zostaną złożone, będą miały zastosowanie do konwencji wraz z poprawkami.

### **Artykuł 13**

#### *Wypowiedzenie*

- 1 Strona może wypowiedzieć konwencję, w dowolnym czasie po upływie pięciu lat od dnia, w którym konwencja wejdzie w życie dla tej Strony.
- 2 Wypowiedzenia dokonuje się przez pisemne zawiadomienie Sekretarza Generalnego.
- 3 Wypowiedzenie nabierze mocy obowiązującej dwanaście miesięcy po otrzymaniu wypowiedzenia przez Sekretarza Generalnego, albo po upływie każdego dłuższego okresu zawartego w zawiadomieniu.

### **Artykuł 14**

#### *Depozytariusz*

- 1 Konwencja zostanie złożona u Sekretarza Generalnego Organizacji (zwanego dalej „depozytariuszem”).
- 2 Depozytariusz:
  - .1 poinformuje Rządy wszystkich państw, które podpisały konwencję lub do niej przystąpiły:
    - .1.1 o każdym nowym podpisaniu lub złożeniu dokumentu ratyfikacyjnego, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia wraz z odpowiednią datą;
    - .1.2 o dacie wejścia w życie konwencji;
    - .1.3 o złożeniu wszelkich dokumentów wypowiedzenia konwencji wraz z datą ich otrzymania i datą wejścia wypowiedzenia w życie; oraz
  - .2 przekaże uwierzytelnione kopie konwencji Rządom wszystkich państw, które podpisały obecną konwencję lub do niej przystąpiły.
- 3 Jeśli tylko konwencja wejdzie w życie, jej uwierzytelniona kopia zostanie przekazana przez depozytariusza Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, w celu rejestracji i publikacji zgodnie z artykułem 102 Karty Narodów Zjednoczonych.

### **Artykuł 15**

#### *Języki*

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

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

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

---

\* Podpisy pominięte

# ZAŁĄCZNIK

## Rozdział I Postanowienia ogólne

### **Prawidło 1**

#### *Definicje*

W niniejszym załączniku podane terminy mają następujące znaczenia:

- 1 „Prawidła” oznaczają przepisy zawarte w załączniku do konwencji.
- 2 „Zatwierdzone” oznacza zatwierdzone przez Stronę konwencji zgodnie z prawidłami.
- 3 „Szyper” oznacza osobę dowodzącą statkiem rybackim.
- 4 „Oficer” oznacza członka załogi statku rybackiego niebędącego szyprem, desygnowaną na to stanowisko zgodnie z ustawą krajową lub przepisami, a gdy takowe nie istnieją, zgodnie z umową zbiorową lub zwyczajowo.
- 5 „Oficer kierujący wachtą nawigacyjną” oznacza oficera o kwalifikacjach zgodnych z Prawidłem II/2 lub II/4 niniejszej Konwencji.
- 6 „Oficer mechanik” oznacza oficera o kwalifikacjach zgodnych z Prawidłem II/5 Konwencji.
- 7 „Starszy oficer mechanik” oznacza najwyższego stopniem oficera mechanika odpowiedzialnego za napęd mechaniczny, eksploatację i obsługę mechanicznych oraz elektrycznych instalacji statku.
- 8 „Drugi oficer mechanik” oznacza oficera mechanika następnego stopniem po starszym oficerze mechaniku, na którego spada odpowiedzialność za napęd mechaniczny oraz za działanie i obsługę mechanicznych i elektrycznych instalacji statku, w przypadku niezdolności do pracy starszego oficera mechanika.
- 9 „Radiooperator” oznacza osobę posiadającą odpowiednie świadectwo wydane lub uznane przez Administrację zgodnie z Regulaminem Radiokomunikacyjnym.
- 10 „Regulamin Radiokomunikacyjny” oznacza przepisy stanowiące załącznik lub uznawane za załącznik do najnowszej Międzynarodowej konwencji telekomunikacyjnej, jakie w danym czasie obowiązują.
- 11 „Konwencja STCW 1978” oznacza Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1978 r., z poprawkami.
- 12 „Protokół Torremolinos 1993” oznacza protokół z Konferencji w Torremolinos z roku 1993, odnoszący się do Międzynarodowej konwencji z Torremolinos o bezpieczeństwie statków rybackich z 1977 r.
- 13 „Moc napędu” oznacza całkowitą maksymalną moc znamionową w kW wszystkich maszyn napędu głównego statku, jaką podano w świadectwie rejestracji statku lub w innym oficjalnym dokumencie.
- 14 „Wody ograniczone” oznaczają te akweny w pobliżu Państwa-Strony, określone przez Administrację, na których zapewnione jest takie bezpieczeństwo w stopniu umożliwiającym obniżenie poziomu norm kwalifikacyjnych i certyfikacyjnych dla szyprów i oficerów statków rybackich do poziomu niższego niż dla służby poza określonymi granicami wód. Określając zakres wód ograniczonych Administracja powinna wziąć pod uwagę wskazówki opracowane przez Organizację.
- 15 „Wody nieograniczone” oznaczają wody poza granicą wód ograniczonych.
- 16 „Długość” (L) - należy przyjąć jako 96% całkowitej długości linii wodnej przy 85% najmniejszej

wysokości konstrukcyjnej mierzonej od linii stępki albo jako długość od przedniej części dziobnicy do osi trzonu sterowego na linii wodnej, jeśli ta będzie większa. Na statkach zaprojektowanych z przegłębieniem konstrukcyjnym (nachyloną stępką), linia wodna wzdłuż której długość ma być mierzona powinna być równoległa z zaprojektowaną linią wodną.

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

## **Prawidło 2**

### *Zastosowanie*

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

## **Prawidło 3**

### *Świadectwa i potwierdzenia*

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

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

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

4 W odniesieniu do radiooperatorów, Strony mogą:

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

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

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

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

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

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

## **Prawidło 4**

### *Procedury kontrolne*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Prawidło 5**

### *Przekazywanie informacji*

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

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

## **Prawidło 6**

### *Zarządzanie systemem wydawania świadectw*

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

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

## **Prawidło 7**

### *Uznanie świadectw*

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

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

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

## **Prawidło 8**

### *Przepisy przejściowe*

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

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

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

- .1 służył na stanowisku, odnośnie którego stara się o świadectwo pracy za okres nie krótszy niż trzy lata na statku w ciągu ostatnich siedmiu lat poprzedzających wejście w życie konwencji dla tej Strony;
- .2 udokumentował, że służbę na statku pełnił w sposób zadowalający; oraz
- .3 spełnił kryteria Strony konwencji dotyczące zdatowności zdrowotnej, w tym wzroku i słuchu, z uwzględnieniem wieku w chwili składania wniosku.

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

## **Prawidło 9**

### *Zezwolenia*

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

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

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

## **Prawidło 10**

### *Równoważniki*

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

2 Szczegółowe informacje na temat takich systemów powinny być ujęte w sprawozdaniu zgodnie z artykułem 4.

## **Rozdział II**

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

#### **Prawidło 1**

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

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

2 Każdy kandydat na świadectwo powinien:

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

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

Konwencją STCW 1978; oraz

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

### **Dodatek do Prawidła I**

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

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

## **2 Nawigacja i określanie pozycji**

2.1 Planowanie podróży i nawigacji we wszystkich warunkach:

- .1 przyjętymi metodami wyznaczania tras oceanicznych;
- .2 na wodach ograniczonych;
- .3 gdzie stosowne, w rejonach zalodzenia;
- .4 przy ograniczonej widzialności;
- .5 gdzie stosowne, w systemach rozgraniczenia ruchu;
- .6 na akwenach, gdzie występują pływy i prądy.

2.2 Określanie pozycji:

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

## **3 Pełnienie wachty**

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

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

## **4 Nawigacja radarowa**

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

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

## **5 Kompas magnetyczny i żyroskop**

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

## **6 Meteorologia i oceanografia**

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

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

7.1 Manewrowanie i prowadzenie statku rybackiego we wszystkich warunkach:

- .1 cumowania, odcumowania i kotwiczenia przy różnych wiatrach, prądach i stanie pływu;
- .2 manewrowania na płytkim akwenu;
- .3 zarządzania i prowadzenia statku rybackiego w trudnych warunkach pogodowych, doboru właściwej prędkości, zwłaszcza przy fali z rufy i fali skośnej, asystowanie statkowi lub samolotowi w niebezpieczeństwie, sposobów utrzymania statku, który stracił zdolność manewrową, poza doliną fali,



zmniejszenia dryfu;

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

.5 środków ostrożności podjętych podczas manewrowania w celu zwodowania łodzi lub tratw ratunkowych w złej pogodzie;

.6 metod podejmowania rozbitków z łodzi lub tratw ratunkowych;

.7 gdzie stosowne, praktycznych kroków, jakie należy podjąć podczas nawigacji w łodziach lub gdy następuje oblodzenie statku;

.8 korzystania ze stref rozgraniczenia ruchu i manewrowanie w nich;

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

.10 przeladunku ryb na morzu na statki przetwórcze i inne; oraz

.11 bunkrowania na morzu.

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

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

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

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

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

8.5 Znajomość skutków wody na pokładzie.

8.6 Znajomość znaczenia strugo szczelności kadłuba i niezatapialności statku.

## **9 Zagospodarowanie surowca i składowanie**

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

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

## **10 Siłownie statków rybackich**

10.1 Zasady eksploatacji siłowni na statkach rybackich.

10.2 Mechanizmy pomocnicze statku.

10.3 Ogólna znajomość okrętowej terminologii technicznej.

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

11.1 Organizacja ćwiczebnych alarmów pożarowych.

11.2 Kategorie pożarów i towarzyszące im zjawiska chemiczne.

- 11.3 Systemy walki z pożarami.
- 11.4 Udział w zatwierdzonym kursie przeciwpożarowym.
- 11.5 Znajomość przepisów dotyczących sprzętu przeciwpożarowego.

## **12 Procedury awaryjne**

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

## **13 Opieka medyczna**

- 13.1 Znajomość udzielania pierwszej pomocy.
- 13.2 Znajomość procedur uzyskiwania porady medycznej przez radio.
- 13.3 Gruntowna znajomość wykorzystywania następujących publikacji:
  - .1 Międzynarodowego przewodnika medycznego dla statków lub równoważnej publikacji krajowej; oraz
  - .2 Międzynarodowego kodu sygnałowego, w tym rozdziału poświęconego medycynie.

## **14 Prawo morskie**

- 14.1 Znajomość międzynarodowego prawa morza zawartego w międzynarodowych porozumieniach i konwencjach w stopniu, w jakim wpływa ono na powierzone obowiązki i odpowiedzialność szypra, zwłaszcza dotyczących bezpieczeństwa i ochrony środowiska morskiego. Szczególną uwagę należy zwrócić na następujące zagadnienia:
  - .1 świadectwa i inne dokumenty, jakie powinny znajdować się na statkach rybackich na mocy konwencji międzynarodowych, jak można je uzyskać i okres ich ważności;
  - .2 odpowiedzialność w świetle odpowiednich wymagań Protokołu Torremolinos 1993;
  - .3 odpowiedzialność w świetle odpowiednich wymagań zawartych w rozdziale V Międzynarodowej

konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r.;

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

.5 morskie świadectwa zdrowia; wymagania międzynarodowych przepisów zdrowotnych;

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

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

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

## **15 Język angielski**

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

## **16 Łączność**

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

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

16.3 Znajomość negatywnych skutków niewłaściwego zastosowania urządzeń łączności.

16.4 W przypadku, gdy kandydaci zaliczyli egzamin państwowy z tych przedmiotów na świadectwa niższych klas, Administracja może przyjąć opcję, w której ponowny egzamin z tych przedmiotów nie będzie wymagany.

16.5 Umiejętność nadawania i odbioru sygnałów świetlnych alfabetem Morse'a i stosowania Międzynarodowego kodu sygnałowego.

## **17 Ratowanie życia**

17.1 Gruntowna znajomość środków i urządzeń ratunkowych.

17.2 Gruntowna znajomość procedur awaryjnych, zbiórek i alarmów ćwiczebnych.

## **18 Poszukiwanie i ratowanie**

18.1 Gruntowna znajomość podręcznika MERSAR.

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

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

## **20 Sposoby demonstracji umiejętności**

20.1 *Nawigacja*

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

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

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

20.3 *Radar*

.1 dzięki obserwacji na symulatorach radarowych lub pulpitach manewrowych.

20.4 *Walka z pożarami*

.1 przez udział w zatwierdzonym kursie przeciwpożarowym.

20.5 *Łączność*

.1 dzięki testowi praktycznemu.

20.6 *Ratowanie życia*

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

## **Prawidło 2**

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

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

2 Każdy kandydat na świadectwo powinien:

.1 mieć ukończone przynajmniej 18 lat;

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

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

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

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

## **Dodatek do Prawidła 2**

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

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

#### **2 Astronawigacja**

Umiejętność wykorzystania ciała niebieskiego do wyznaczenia błędów kompasu.

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

3.1 Umiejętność wyznaczenia pozycji statku dzięki stosowaniu:

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

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

#### **4 Nawigacja radarowa**

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

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

#### **5 Pełnienie wacht**

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

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

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

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

## **7 Meteorologia**

7.1 Znajomość statkowych przyrządów meteorologicznych i ich zastosowania.

7.2 Znajomość charakterystyk różnych układów pogodowych.

## **8 Kompas magnetyczny i żyrokompas**

Obsługa i stosowanie kompasów i związanych z nimi urządzeń.

## **9 Łączność**

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

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

9.3 Znajomość negatywnych skutków niewłaściwego użycia urządzeń łączności.

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

10.1 Znajomość kategorii pożarów i towarzyszących im zjawisk chemicznych.

10.2 Znajomość systemów walki z pożarami i procedur.

10.3 Udział w zatwierdzonym kursie przeciwpożarowym.

## **11 Ratowanie życia**

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

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

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

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

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

- .1 cumowania, odcumowania, kotwiczenia i manewrów podejścia do burty innego statku na morzu;
- .2 manewrowania podczas operacji połowowych, ze szczególnym uwzględnieniem czynników, które mogłyby negatywnie wpływać na bezpieczeństwo statku podczas takich operacji;
- .3 wpływu wiatru, prądu i pływu na prowadzenie statku;

- .4 manewrowania na akwenu płytkim;
- .5 kierowania statkami rybackimi w trudnych warunkach pogodowych;
- .6 ratowania osób i asystowania statkowi lub samolotowi w niebezpieczeństwie;
- .7 holowania innego statku i przez inny statek;
- .8 procedur w akcji „człowiek za burtą”; oraz
- .9 w stosownych przypadkach, praktyczne kroki, jakie należy podjąć podczas nawigacji w rejonach lodowych lub kiedy następuje oblodzenie statku.

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

Ogólna znajomość podstawowych elementów konstrukcyjnych statku.

#### **15 Stateczność statku**

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

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

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

#### **17 Język angielski**

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

#### **18 Pomoc medyczna**

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

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

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

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

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

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

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

### **Prawidło 3**

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

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

- 2 Każdy kandydat na świadectwo powinien:
- .1 spełniać kryteria zdrowotne ustalone przez Stronę, zwłaszcza dotyczące wzroku i słuchu;
  - .2 spełniać wymagania na świadectwo oficera kierującego wachtą nawigacyjną na statkach rybackich o długości 24 metrów i powyżej, operujących na wodach ograniczonych lub nieograniczonych i mieć zatwierdzoną praktykę morską nie krótszą niż 12 miesięcy na stanowisku oficera kierującego wachtą nawigacyjną, lub jako szyper na statkach rybackich o długości nie mniejszej niż 12 metrów. Jednakże Strona może pozwolić, aby zamiast praktyki morskiej na statkach rybackich nie dłuższej niż 6 miesięcy kandydat odbył taki sam okres praktyki jako oficer kierujący wachtą nawigacyjną na statkach handlowych;
  - .3 zdać odpowiedni egzamin lub egzaminy w celu oceny jego kompetencji zgodnie z wymaganiami Strony. Taki egzamin lub egzaminy powinny obejmować zagadnienia podane w dodatku do tego prawidła.
- 3 Strona, uwzględniając wpływ na bezpieczeństwo wszystkich statków i obiektów, jakie mogą operować na tych samym wodach ograniczonych, powinna rozważyć zasięg wód ograniczonych, jaki określiła zgodnie z definicją podaną w Prawidło I/1 i wskazać wszelkie dodatkowe zagadnienia, które powinny być przedmiotem egzaminu lub egzaminów.
- 4 Kandydat na egzamin posiadający ważne świadectwo kwalifikacyjne, wydane zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW 1978, nie musi ponownie zdawać przedmiotów, wyszczególnionych w dodatku, które zaliczył na wyższym czy równoważnym poziomie w celu wydania mu świadectwa zgodnego z konwencją.

### **Dodatek do Prawidła 3**

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

- 1 Zakres tematyczny podany poniżej został opracowany w celu egzaminowania kandydatów na świadectwa szyprów statków o długości 24 metrów i powyżej, operujących na wodach ograniczonych. Pamiętając o tym, że szyper bezustannie ponosi ostateczną odpowiedzialność za bezpieczeństwo statku i jego załogę, łącznie z okresem operacji połowowych, egzamin powinien być opracowany tak, aby sprawdzić zdolność kandydata do przyswajania wszelkich dostępnych informacji, jakie mogą wpływać na bezpieczeństwo statku i jego załogi, zgodnie z zakresem tematycznym.
- 2 Nawigacja i określanie pozycji**
- 2.1 Planowanie podróży i nawigacji we wszystkich warunkach:
- .1 przyjętymi metodami wyznaczania tras;
  - .2 na wodach ograniczonych;
  - .3 gdzie stosowne, w rejonach lodowych;
  - .4 przy ograniczonej widzialności;
  - .5 gdzie stosowne, w systemach rozgraniczenia ruchu; oraz
  - .6 na akwenach, gdzie występują pływy i prądy.
- 2.2 Określanie pozycji:
- .1 dzięki obserwacjom terestrycznym, obejmującym umiejętność brania namiarów na znaki lądowe i wykorzystanie oznakowania nawigacyjnego latarni morskich, staw i pław w połączeniu z odpowiednimi mapami, Wiadomościami Żeglarskimi i innymi publikacjami morskimi oraz oceną dokładności określonej pozycji; oraz



.2 zgodnie z wymaganiami Administracji, nowoczesnych elektronicznych urządzeń nawigacyjnych, w jakie statki rybackie są wyposażone.

### **3 Pełnienie wachty**

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

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

### **4 Nawigacja radarowa**

4.1 Strona zadecyduje, czy włączyć poniższy zakres tematyczny dotyczący radarów do ogólnych wymagań na świadectwo szypra. Jeśli Strona nie podejmie decyzji o włączeniu tego zakresu zagadnień do wymagań ogólnych, powinna zagwarantować, aby był on uwzględniany w wymaganiach na świadectwo szypra służącego na statku wyposażonym w urządzenia radarowe i operującym na wodach ograniczonych.

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

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

### **5 Kompas**

5.1 Umiejętność określania błędów kompasów magnetycznych i zastosowania poprawek.

### **6 Meteorologia i oceanografia**

6.1 Znajomość instrumentów meteorologicznych i ich zastosowania.

6.2 Umiejętność wykorzystania dostępnych informacji meteorologicznych.

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

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

6.5 W stosownych przypadkach, umiejętność korzystania z właściwych publikacji nawigacyjnych

o pływach i prądach.

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

7.1 Manewrowanie i prowadzenie statku rybackiego we wszystkich warunkach:

- .1 cumowania, odcumowania i kotwiczenia przy różnych wiatrach, prądach i stanie pływu;
- .2 manewrowania na płytkim akwenu;
- .3 zarządzania i prowadzenia statku rybackiego w trudnych warunkach pogodowych, doboru właściwej prędkości, zwłaszcza przy fali z rufy i fali skośnej, asystowania statkowi lub samolotowi w niebezpieczeństwie, sposobów utrzymania statku, który stracił zdolność manewrową, poza doliną fali, zmniejszenia dryfu;
- .4 manewrowania statkiem podczas operacji połowowych, ze szczególnym uwzględnieniem czynników, które mogą zagrażać bezpieczeństwu statku podczas takich operacji;
- .5 środków ostrożności podjętych podczas manewrowania, w celu zwodowania jednostki ratunkowej w złej pogodzie;
- .6 metod podejmowania rozbitków z łodzi ratowniczych oraz łodzi lub tratw ratunkowych;
- .7 gdzie stosowne, praktyczne kroki, jakie należy podjąć podczas nawigacji w łodziach lub gdy następuje oblodzenie statku;
- .8 gdzie stosowne, korzystanie ze stref rozgraniczenia ruchu i manewrowanie w nich;
- .9 znaczenie nawigacji ze zmniejszoną prędkością, w celu unikania szkód powodowanych falami z dziobu i rufy generowanymi przez własny statek; oraz
- .10 przeładunku ryb na morzu na statki przetwórcze i inne.

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

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

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

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

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

8.5 Znajomość skutków wody na pokładzie.

8.6 Znajomość znaczenia strugoszczelności kadłuba i niezatapialności statku.

## **9 Zagospodarowanie surowca i składowanie**

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

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

## **10 Siłownie statków rybackich**

10.1 Zasady eksploatacji siłowni na statkach rybackich.

10.2 Mechanizmy pomocnicze statku.

10.3 Ogólna znajomość okrętowej terminologii technicznej.

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

11.1 Organizacja ćwiczebnych alarmów pożarowych.

11.2 Kategorie pożarów i towarzyszące im zjawiska chemiczne.

11.3 Systemy przeciwpożarowe.

11.4 Udział w zatwierdzonym kursie przeciwpożarowym.

11.5 Znajomość przepisów dotyczących sprzętu przeciwpożarowego.

## **12 Procedury awaryjne**

12.1 Środki ostrożności przy wprowadzaniu statku na mieliznę.

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

12.3 Działania, jakie należy podjąć przy zaczepach narzędziem połowu o dno lub inną przeszkodę.

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

12.5 Działania, jakie należy podjąć po zderzeniu.

12.6 Tymczasowe zaczopowanie przecieku.

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

12.8 Ograniczenie szkód i ratowanie statku po pożarze lub eksplozji.

12.9 Opuszczenie statku.

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

12.11 Ratowanie osób w niebezpieczeństwie ze statku lub wraku.

12.12 Procedury w akcji „człowiek za burtą”.

12.13 Holowanie innego statku i przez inny statek.

## **13 Opieka medyczna**

13.1 Znajomość procedur udzielania pierwszej pomocy.

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

## **14 Prawo morskie**

14.1 Biorąc pod uwagę wody ograniczone określone przez Stronę, znajomość międzynarodowego prawa morza zawartego w międzynarodowych umowach i konwencjach w stopniu, w jakim wpływają na powierzone obowiązki i odpowiedzialność sypna na odnośnych wodach, zwłaszcza tych dotyczących bezpieczeństwa i ochrony środowiska morskiego.

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

## **15 Ratowanie życia**

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

## **16 Poszukiwanie i ratowanie**

Znajomość procedur poszukiwania i ratowania.

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

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

## **18 Sposoby demonstracji umiejętności**

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

### **Prawidło 4**

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

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

2 Każdy kandydat na świadectwo powinien:

1. mieć ukończone przynajmniej 18 lat;
2. spełniać kryteria zdrowotne ustalone przez Stronę, zwłaszcza dotyczące wzroku i słuchu;
3. mieć zatwierdzoną praktykę morską nie krótszą niż dwa lata w dziale pokładowym na statkach rybackich o długości nie mniejszej niż 12 metrów. Jednakże Administracja może pozwolić, aby okres praktyki morskiej na statkach rybackich do 12 miesięcy zastąpić okresem specjalnego szkolenia, pod warunkiem że okres specjalnego programu szkolenia będzie przynajmniej tak długi, jak zastępowany okres wymaganej praktyki morskiej albo okresem zatwierdzonej praktyki morskiej poświadczonej w zatwierdzonym dzienniku praktyk na statkach objętych Konwencją STCW 1978;
4. zdać odpowiedni egzamin lub egzaminy w celu oceny jego kompetencji zgodnie z wymaganiami Administracji Strony. Taki egzamin lub egzaminy powinny obejmować zagadnienia podane w dodatku do tego prawidła. Kandydat na egzamin, który posiada ważne świadectwo kwalifikacyjne, wydane zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW 1978, nie musi ponownie zdawać z przedmiotów, wyszczególnionych w dodatku, które zaliczył na wyższym czy równoważnym poziomie w celu wydania mu świadectwa zgodnego z konwencją; oraz
5. spełniać stosowne wymagania Prawidła 6, dotyczące wykonywania wyznaczonych obowiązków radiowych (radiooperatora) zgodnie z Regulaminem Radiokomunikacyjnym.

### **Dodatek do Prawidła 4**

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

1 Zakres tematyczny podany poniżej stanowi zestaw wymagań egzaminacyjnych dla kandydatów na

świadczenie oficera kierującego wachtą nawigacyjną na statkach o długości 24 metrów i powyżej, operujących na wodach ograniczonych.

## **2 Nawigacja terestryczna i przybrzeżna**

2.1 Umiejętność wyznaczania pozycji statku za pomocą:

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

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

## **3 Nawigacja radarowa**

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

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

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

## **4 Pełnienie wachty**

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

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

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

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

## **6 Meteorologia**

6.1 Znajomość statkowych przyrządów meteorologicznych i ich zastosowania.

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

## **7 Kompas**

7.1 Umiejętność wyznaczania błędów kompasów magnetycznych i zastosowania poprawek.

## **8 Walka z pożarami**

8.1 Wiedza o ochronie przeciwpożarowej i stosowaniu sprzętu przeciwpożarowego.

8.2 Udział w zatwierdzonym kursie przeciwpożarowym.

## **9 Ratowanie życia**

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

9.2 Udział w zatwierdzonym kursie indywidualnych technik ratunkowych.

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

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

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

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

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

## **12 Stateczność statku**

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

## **13 Zagospodarowanie surowca**

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

## **14 Konstrukcja statku rybackiego**

14.1 Ogólna znajomość podstawowych elementów konstrukcyjnych statku.

## **15 Pomoc medyczna**

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

## **16 Poszukiwanie i ratowanie**

16.1 Znajomość procedur poszukiwania i ratowania.

## **17 Zapobieganie zanieczyszczeniu środowiska morskiego**

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

## **18 Sposoby demonstracji umiejętności**

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

### **Prawidło 5**

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

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

2 Każdy kandydat na świadectwo powinien:

.1 mieć ukończone przynajmniej 18 lat;

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

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

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

.5 wziąć udział w zatwierdzonym praktycznym kursie przeciwpożarowym; oraz

.6 zdać odpowiedni egzamin zgodnie z wymaganiami Strony. Taki egzamin powinien obejmować zagadnienia podane w dodatku do tego prawidła, z tym że Administracja może zróżnicować wymagania egzaminacyjne i dotyczące praktyki morskiej dla oficerów statków rybackich zatrudnionych na wodach

ograniczonych, uwzględniając moc maszyn napędowych i wpływ na bezpieczeństwo wszystkich statków rybackich, jakie mogą operować na tych samych wodach.

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

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

### **Dodatek do Prawidła 5**

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

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

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

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

- .1 procesów spalania,
- .2 wymiany ciepła,
- .3 mechaniki i hydromechaniki,
- .4 odpowiednio:
  - .4.1 okrętowych silników wysokoprężnych;
  - .4.2 okrętowych siłowni o napędzie parowym;
  - .4.3 okrętowych turbin gazowych;
- .5 systemów urządzeń sterowych;
- .6 właściwości paliw i smarów;
- .7 właściwości materiałów;
- .8 środków gaśniczych;
- .9 okrętowych urządzeń elektrycznych;
- .10 automatyki, przyrządów i systemów sterowania;
- .11 konstrukcji statku rybackiego, w tym stateczności i obrony przeciwwawaryjnej;
- .12 systemów pomocniczych; oraz



.13 systemów chłodniczych.

4 Każdy kandydat powinien posiadać odpowiednią praktyczną znajomość, przynajmniej następujących zagadnień:

.1 eksploatacji i obsługi, odpowiednio:

.1.1 okrętowych silników wysokoprężnych;

.1.2 okrętowej siłowni o napędzie parowym;

.1.3 okrętowych turbin gazowych;

.2 eksploatacji i obsługi systemów pomocniczych, w tym systemów urządzeń sterowych;

.3 eksploatacji, sprawdzania i obsługi urządzeń elektrycznych i sterowania;

.4 obsługi urządzeń do zagospodarowania ryb i urządzeń pokładowych;

.5 wykrywania wadliwych działań maszyn, lokalizacji usterek i czynności w celu uniknięcia awarii;

.6 organizacji bezpiecznych procedur obsługi i napraw;

.7 metod i środków zapobiegania pożarom, wykrywania i gaszenia;

.8 przestrzegania przepisów dotyczących eksploatacyjnego czy przypadkowego zanieczyszczenia środowiska morskiego oraz metod i środków zapobiegania takiemu zanieczyszczeniu;

.9 pierwszej pomocy związanej z obrażeniami, jakich można doznać w pomieszczeniach siłowni oraz użycia wyposażenia apteczki pierwszej pomocy;

.10 funkcji i użycia środków ratunkowych;

.11 metod obrony przeciwwawaryjnej, ze szczególnym odniesieniem do działań, jakie należy podjąć w przypadku zalania siłowni wodą morską; oraz

.12 zasad bezpieczeństwa pracy.

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

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

## **Prawidło 6**

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

## **Wyjaśnienie**

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

## **Zastosowanie**

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

2 Członkowie załogi statków, dla których wyposażenie w urządzenia radiowe nie jest obowiązkowe w świetle umów międzynarodowych czy przepisów krajowych, nie muszą stosować się do przepisów tego prawidła, ale muszą stosować się do Regulaminu Radiokomunikacyjnego. Administracja powinna zapewnić wydawanie lub uznawanie odpowiednich świadectw spełniających wymagania Regulaminu Radiokomunikacyjnego.

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

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

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

3 Każdy kandydat na świadectwo powinien:

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

4 Zdać egzamin lub egzaminy zgodnie z wymaganiami Strony.

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

## **Dodatek do Prawidła 6**

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

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

- .1 zapewnienia obsługi radiowej w sytuacjach awaryjnych;
- .2 łączności radiowej w akcji poszukiwania ratowania, w tym procedur zawartych w Poradniku poszukiwania i ratowania dla statków handlowych (MERSAR);
- .3 środków zapobiegania transmisji fałszywych sygnałów wzywania pomocy i procedur zmniejszenia skutków fałszywych sygnałów wzywania pomocy;
- .4 statkowych systemów meldowania;
- .5 radiowych służb medycznych;
- .6 stosowania Międzynarodowego kodu sygnałowego i Standardowych zwrotów porozumiewania się na morzu; oraz

.7 środków zapobiegawczych dla bezpieczeństwa statku i załogi w związku z zagrożeniami związanymi z urządzeniami radiowymi, w tym zagrożenia elektryczne i zagrożenia promieniowaniem niejonizującym.

## **Prawidło 7**

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

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

- .1 zdatności zdrowotnej, zwłaszcza odnośnie wzroku i słuchu; oraz
- .2 praktyki morskiej na stanowisku szypra lub oficera przez okres przynajmniej jednego roku podczas ostatnich pięciu lat; lub
- .3 zdolności do wykonywania obowiązków związanych z eksploatacją statków rybackich związanych z takimi obowiązkami odpowiadającymi klasie posiadanego świadectwa, jakie uważa się za co najmniej równoważne z praktyką morską wymaganą w paragrafie 1.2, lub:
  - .3.1 zaliczenia zatwierdzonego testu; lub
  - .3.2 pomyślnego zakończenia zatwierdzonego kursu lub kursów właściwych dla szyprów i oficerów, którzy są zatrudnieni na statkach rybackich, zwłaszcza dla osób przystępujących do pracy na tych statkach po przerwie; lub
  - .3.3 zakończenia potwierdzonej praktyki morskiej na statku rybackim trwającej nie krócej niż trzy miesiące, na stanowisku oficerskim wyższym niż jego świadectwo, w okresie bezpośrednio przed podjęciem stanowiska na jakie świadectwo jest wystawione.

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

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

## **Prawidło 8**

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

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

- .1 zdatności zdrowotnej, zwłaszcza odnośnie wzroku i słuchu, w odstępach nie krótszych niż pięć lat; oraz
- .2 kompetencje zawodowe:
  - .2.1 przez potwierdzoną praktykę morską obejmującą obowiązki w zakresie łączności radiowej o łącznym czasie jednego roku w ciągu ostatnich pięciu lat; lub
  - .2.2 na podstawie pełnienia funkcji związanych z obowiązkami właściwymi dla klasy posiadanego świadectwa, jakie uważa się za co najmniej równoważne z praktyką morską wymaganą w paragrafie 1.2.1; lub

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

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

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

### **Rozdział III**

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

##### **Prawidło 1**

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

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

- .1 indywidualnych technik ratunkowych obejmujących zakładanie kamizelek ratunkowych i, gdzie to uzasadnione, kombinezonów ratunkowych;
- .2 ochronie przeciwpożarowej i walki z pożarami;
- .3 procedurach awaryjnych;
- .4 podstawowej pierwszej pomocy;
- .5 zapobieganiu zanieczyszczeniom morza; oraz
- .6 zapobieganiu wypadkom na statku.

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

### **Rozdział IV**

#### **Pełnienie wachty**

##### **Prawidło 1**

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

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

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

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

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

##### 4.1 Organizacja wachty nawigacyjnej

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

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

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

##### 4.2 Zdolność do służby

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

##### 4.3 Nawigacja

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

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

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

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

##### 4.4 Urządzenia nawigacyjne

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

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

4.4.3 Jeśli zajdzie potrzeba, oficer kierujący wachtą powinien bez wahania użyć steru, maszyn, dźwiękowych

i świetlnych urządzeń sygnalizacyjnych.

#### 4.5 Obowiązki i odpowiedzialność nawigatora

##### 4.5.1 Oficer kierujący wachtą powinien:

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

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

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

#### 4.6 Obserwacja

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

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

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

- .1 widzialność, pogodę i stan morza;
- .2 natężenie ruchu statków i działania mające miejsce na akwenu, gdzie statek nawiguje;
- .3 zachowanie czujności koniecznej podczas nawigacji w/lub pobliżu stref rozgraniczenia ruchu i innych systemów regulujących ruch statków;
- .4 wykonywanie dodatkowych prac wynikających z charakteru funkcji statku, natychmiastowych potrzeb eksploatacyjnych oraz przewidywanych manewrów;
- .5 urządzenia kontrolne steru i śruby napędowej oraz właściwości manewrowe statku;
- .6 zdolność do podjęcia obowiązków każdego członka załogi spośród przydzielonych do wachty na wezwanie;

- .7 znajomość i zaufanie do zawodowych kompetencji oficerów i załogi;
- .8 doświadczenie oficera pełniącego wachtę nawigacyjną i jego znajomość wyposażenia, procedur i zdolności manewrowych statku;
- .9 prace, jakie w danym czasie są wykonywane na statku oraz możliwość otrzymania natychmiastowej pomocy na mostku w przypadku takiej konieczności;
- .10 eksploatacyjny stan wyposażenia i urządzeń kontrolnych w sterówce, w tym także systemów alarmowych;
- .11 wymiary statku i pole widzenia ze stanowiska kierowania statkiem;
- .12 konfiguracja sterówki, zwłaszcza takich jego elementów, które mogłyby utrudniać wachtowemu dostrzeżenie lub usłyszenie wydarzeń zewnętrznych; oraz
- .13 wszelkie odnośne normy, procedury i wytyczne dotyczące pełnienia wachty i zdolności do służby, jakie zostały przyjęte przez Organizację.

#### 4.7 Ochrona środowiska morskiego

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

#### 4.8 Warunki pogodowe

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

### 5 Nawigacja z pilotem na pokładzie

Obecność pilota na statku nie zwalnia szypra ani oficera kierującego wachtą nawigacyjną z obowiązków i odpowiedzialności za bezpieczeństwo statku. Szyper i pilot powinni wymienić między sobą informacje dotyczące procedur nawigacyjnych, warunków lokalnych i właściwości statku. Szyper i oficer kierujący wachtą nawigacyjną powinni blisko współpracować z pilotem i dokładnie kontrolować pozycję i ruch statku.

### 6 Statki zaangażowane w połowy lub poszukiwanie ryb

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

- .1 obecność innych statków zaangażowanych w połowach i wydane przez nich narzędzia połowu, charakterystykę manewrową własnego statku, zwłaszcza drogę zatrzymywania, średnicę cyrkulacji statku przy prędkości eksploatacyjnej i z narzędziami połowu za burtą;
- .2 bezpieczeństwo załogi na statku;
- .3 niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo statku i załogi spowodowany zmniejszeniem się stateczności i wolnej burty na skutek wyjątkowych sił powstałych przy operacjach połowowych, zagospodarowanie surowca i jego składowanie w nadzwyczajnych warunkach pogodowych i stanie morza;
- .4 bliskość konstrukcji przybrzeżnych, w szczególności stref bezpieczeństwa; oraz
- .5 wraki i inne podwodne przeszkody, które mogą być niebezpieczne dla narzędzi połowu.

6.2 Składując surowiec rybny należy zwrócić uwagę na istotne wymagania odnośnie wolnej burty, odpowiedniej stateczności i niezatapialności statku, które należy utrzymywać przez cały czas podczas rejsu do

portu wyładunku, uwzględniając przy tym zużycie paliwa i zapasów, ryzyko niesprzyjającej pogody, a szczególnie zimą ryzyko oblodzenia odkrytych pokładów lub miejsc powyżej nich, na akwenach, gdzie oblodzenie jest prawdopodobne.

#### **7 Wachta kotwiczna**

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

#### **8 Nasłuch radiowy**

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



## Dodatek 1

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

(Pieczęć urzędowa)

(KRAJ)

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

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

Prawny posiadacz niniejszego świadectwa może zajmować następujące stanowisko lub stanowiska:

STANOWISKO	STOSOWNE OGRANICZENIA (JEŚLI SĄ)

Świadectwo nr ..... wydane dnia .....

(urzędowa pieczęć)

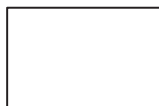
.....  
Podpis upoważnionego urzędnika

.....  
Nazwisko upoważnionego urzędnika

Data urodzenia posiadacza świadectwa .....

Podpis posiadacza świadectwa.....

Fotografia posiadacza świadectwa



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

(urzędowa pieczęć)

.....  
Podpis upoważnionego urzędnika

Data wznowienia ważności.....

.....  
Nazwisko upoważnionego urzędnika

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

(urzędowa pieczęć)

.....  
Podpis upoważnionego urzędnika

Data wznowienia ważności .....

.....  
Nazwisko upoważnionego urzędnika

## Dodatek 2

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

(Pieczęć urzędowa)

(KRAJ)

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

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

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

STANOWISKO	STOSOWNE OGRANICZENIA (JEŚLI SĄ)

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

(urzędowa pieczęć)

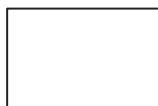
.....  
Podpis upoważnionego urzędnika

.....  
Nazwisko upoważnionego urzędnika

Data urodzenia posiadacza świadectwa .....

Podpis posiadacza świadectwa.....

Fotografia posiadacza świadectwa



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

(urzędowa pieczęć)

.....  
Podpis upoważnionego urzędnika

Data wznowienia ważności.....

.....  
Nazwisko upoważnionego urzędnika

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

(urzędowa pieczęć)

.....  
Podpis upoważnionego urzędnika

Data wznowienia ważności .....

.....  
Nazwisko upoważnionego urzędnika

### Dodatek 3

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

(Pieczęć urzędowa)

(KRAJ)

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

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

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

STANOWISKO	STOSOWNE OGRANICZENIA (JEŚLI SĄ)

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

(urzędowa pieczęć)

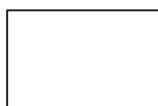
.....  
Podpis upoważnionego urzędnika

.....  
Nazwisko upoważnionego urzędnika

Data urodzenia posiadacza świadectwa .....

Podpis posiadacza świadectwa.....

Fotografia posiadacza świadectwa



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

(urzędowa pieczęć)

.....  
Podpis upoważnionego urzędnika

Data wznowienia ważności.....

.....  
Nazwisko upoważnionego urzędnika

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

(urzędowa pieczęć)

.....  
Podpis upoważnionego urzędnika

Data wznowienia ważności .....

.....  
Nazwisko upoważnionego urzędnika

The instrument of accession by Denmark was accompanied by the following reservation:

*"It should be noted that a decision as to the applicability of the provisions of the Convention to Greenland and the Faroe is pending the completion of the international procedures prescribed in this respect. The ratification of Denmark is therefore, until further notice, subject to reservation with regard to the obligations of Greenland and the Faroe under the Convention".*

The depositary received a communication dated 14 October 1998 from the Royal Danish Embassy stating:

*"... that the reservation made with regard to the obligations of the Faroe in connection with Denmark's ratification has been lifted in accordance with a recommendation submitted by the local government of the Faroe.  
This notice does not affect the reservation made with respect to Greenland."*

Do dokumentu ratyfikacyjnego Danii załączono następujące zastrzeżenie:

*„Należy zwrócić uwagę iż decyzja co do zastosowania przepisów Konwencji wobec Grenlandii i Wysp Owczych wymaga zakończenia międzynarodowych procedur w tym zakresie. Ratyfikacja Konwencji przez Królestwo Danii jest zatem, aż do odwołania, przedmiotem zastrzeżenia w odniesieniu do zobowiązań Grenlandii i Wysp Owczych w ramach Konwencji."*

Depozytariusz Konwencji otrzymał komunikat Ambasady Królestwa Danii, opatrzony datą 14 października 1998, stwierdzający:

*„...że zastrzeżenie złożone w sprawie zobowiązań Wysp Owczych w związku z ratyfikacją Konwencji przez Danię, zostało zniesione zgodnie z zaleceniem przedstawionym przez władze lokalne Wysp Owczych.*

*Obwieszczenie to, pozostaje bez wpływu na zastrzeżenie wniesione w stosunku do Grenlandii".*

Za zgodność tłumaczenia z oryginałem:

ZASTĘPCA DYREKTORA  
Kierownika Prac Biurowych Departamentu  
Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa

*Katarzyna Krzywicka*  
Katarzyna Krzywicka 06.14

The instrument of accession of the Syrian Arab Republic contained the following declaration:

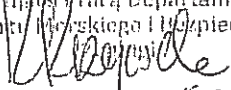
*"Under no circumstances shall the accession of the Syrian Arab Republic to this Convention, as amended, imply recognition of Israel or occasion its entry with the latter into any of the transactions regulated by the provisions of the same, as amended."*

Dokument ratyfikacyjny Syryjskiej Republiki Arabskiej zawierał następującą deklarację:

*„Przystąpienie Syryjskiej Republiki Arabskiej do tej Konwencji, z późniejszymi zmianami, nie będzie w żadnym wypadku oznaczać uznania Izraela, lub w przypadku jego przystąpienia do Konwencji, uznania jakiegokolwiek jego transakcji, regulowanej przepisami tej konwencji, z późniejszymi zmianami.”*

Za zgodność tłumaczenia z oryginałem:

ZASTĘPCA DYREKTORA  
Kierującą Pracą Departamentu  
Transportu Wzrostkiego i Bezpieczeństwa

  
Katarzyna Krywicka 06.14