

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

7 november 2017

WETSONTWERP

**houdende instemming met het Internationaal
verdrag van 1995 betreffende de normen
inzake opleiding, diplomering en wachtdienst
van personeel van vissersvaartuigen, gedaan
te Londen op 7 juli 1995**

Blz.

INHOUD

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	5
Voorontwerp	10
Advies van de Raad van State	11
Wetsontwerp	15
Verdrag	17

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

7 novembre 2017

PROJET DE LOI

**portant assentiment à la Convention
internationale de 1995 sur les normes de
formation du personnel des navires de pêche,
de délivrance des brevets et de veille, faite à
Londres le 7 juillet 1995**

Pages

SOMMAIRE

Résumé	3
Exposé des motifs	5
Avant-projet	10
Avis du Conseil d'État	11
Projet de loi	15
Convention	17

De regering heeft dit wetsontwerp op 7 november 2017 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 7 novembre 2017.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 13 november 2017 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 13 novembre 2017.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)

PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

SAMENVATTING

Het ontwerp beoogt de instemming van de Kamer van volksvertegenwoordigers met het Internationaal verdrag van 1995 betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen (het STCW-F), dat door de Internationale Maritieme Organisatie ("IMO") werd aangenomen op 7 juli 1995.

Het STCW-F is op 7 juli 1995 aangenomen op een internationale conferentie die van 26 juni tot en met 7 juli 1995 in Londen is gehouden.

Het STCW-F heeft tot doel ervoor te zorgen dat de bemanning van vissersvaartuigen bevoegd is (zoals aangetoond door een officieel certificaat) en geschikt voor het werk (na medisch onderzoek), zodat mogelijke risico's voor de veiligheid van mensenlevens en/of zaken op zee of voor het mariene milieu tijdens activiteiten aan boord van zeeschepen tot een minimum worden beperkt. Het STCW-F schrijft voor dat bemanning over een minimumkennis van specifieke aangelegenheden moet beschikken en gedurende een minimumperiode taken aan boord van een vaartuig moet hebben uitgevoerd.

Het STCW-F is er ook op gericht in de visserij-sector een gelijk speelveld te bereiken en in stand te houden door beroepsopleiding te bevorderen. De beroepsbekwaamheden van de bemanning van vissersvaartuigen moeten worden gecertificeerd overeenkomstig het STCW-F.

Het STCW-F is op 29 september 2012 in werking getreden omdat het minimum aantal ratificerende landen werd bereikt. België heeft nog niet ingestemd met het STCW-F aangezien er nog geen machtiging was van de Europese Commissie om over te gaan tot ratificatie. Op 18 mei 2015 is er echter het besluit (EU) 2015/799 verschenen van de Europese Commissie die de lidstaten machtigt om het STCW-F te ratificeren.

De vereisten opgenomen in het STCW-F zijn in België echter al omgezet door het koninklijk besluit van 13 november 2009 inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor de zeevisserijvaart. Maar het is belangrijk dat België instemt met het STCW-F:

RÉSUMÉ

Le projet vise l'assentiment de la Chambre des représentants à la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (la STCW-F), qui a été adoptée par l'Organisation maritime internationale ("OMI") le 7 juillet 1995.

La STCW-F a été adoptée le 7 juillet 1995 lors de la conférence internationale qui s'est tenue à Londres du 26 juin au 7 juillet 1995.

La STCW-F a pour objectif de garantir que le personnel travaillant à bord des navires de pêche est qualifié (et titulaire d'un certificat officiel l'attestant) et apte au travail (après examen médical) et, partant, de limiter au maximum les risques pour la sécurité des personnes et/ou des biens en mer, ou encore pour le milieu marin, durant les opérations à bord des navires de mer. La STCW-F dispose que le personnel doit posséder des connaissances minimales dans des domaines précis et avoir exercé des fonctions à bord d'un navire pendant une période minimale.

La STCW-F vise également à instaurer et maintenir des conditions équitables dans le secteur de la pêche, en promouvant la formation professionnelle. Les compétences professionnelles du personnel des navires de pêche seront certifiées conformément à la STCW-F.

La STCW-F est entrée en vigueur le 29 septembre 2012 étant donné que le nombre minimum d'États signataires a été atteint. La Belgique n'a pas encore adhéré à la STCW-F dans la mesure où la Commission européenne n'avait pas encore donné son autorisation pour la ratification. La décision 2015/799 du Conseil de l'Union européenne, autorisant les États membres à ratifier la STCW, a été publiée le 18 mai 2015.

Les conditions reprises dans la STCW ont toutefois déjà été transposées en Belgique dans l'arrêté royal du 13 novembre 2009 concernant des brevets pour la navigation de pêche maritime. Mais il est important que la Belgique adhère à la STCW-F.

— om actief te kunnen meewerken aan toekomstige wijzigingen van een sterk verouderd STCW-F is het belangrijk dat België Partij wordt bij het STCW-F. In de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) worden er reeds initiatieven opgestart om het STCW-F te herzien;

— o.a. Denemarken, IJsland, Noorwegen en Spanje hebben het STCW-F geratificeerd. Allemaal landen in wiens EEZ de Belgische vissersvloot actief is of wiens havens worden aangedaan. Omdat STCW-F een “no more favourable treatment” clausule kent moeten zeevarenden actief in de wateren van landen die partij zijn bij het STCW-F beschikken over certificaten die in overeenstemming met het verdrag zijn afgegeven. Zulke certificaten kunnen slechts worden afgegeven als België het STCW-F heeft geratificeerd.

— En effet, afin de pouvoir contribuer activement aux modifications futures d'une STCW-F dépassée, il est important que la Belgique soit Partie à la STCW-F. Différentes initiatives ont déjà été lancées au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) en vue de revoir la STCW-F;

— Le Danemark, l'Islande, la Norvège et l'Espagne, entre autres, ont ratifié la STCW-F. Il s'agit de pays où la flotte de pêche belge est active dans leur ZEE ou accoste dans leurs ports. Dans la mesure où la STCW-F contient une clause de “no more favourable treatment”, les gens de mer actifs dans les eaux des pays parties à la STCW-F doivent disposer des certificats délivrés conformément à la Convention. Ces certificats ne pourront être délivrés que si la Belgique ratifie la STCW-F.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

I. — HET DOEL VAN HET ONTWERP

Het ontwerp beoogt de instemming van de Kamer van volksvertegenwoordigers met het Internationaal verdrag van 1995 betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen (het STCW-F), dat door de Internationale Maritieme Organisatie ("IMO") werd aangenomen op 7 juli 1995.

II. — DE STCW-F

A. Voorafgaande uiteenzetting

Het STCW-F is op 7 juli 1995 aangenomen op een internationale conferentie die van 26 juni tot en met 7 juli 1995 in Londen is gehouden.

Er was een specifiek op de bemanning van vissersvaartuigen gericht verdrag nodig aangezien de bemanning van vissersvaartuigen is uitgesloten van de werkingssfeer van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van 1978 (het STCW).

Het STCW-F heeft tot doel ervoor te zorgen dat de bemanning van vissersvaartuigen bevoegd is (zoals aangetoond door een officieel certificaat) en geschikt voor het werk (na medisch onderzoek), zodat mogelijke risico's voor de veiligheid van mensenlevens en/of zaken op zee of voor het mariene milieu tijdens activiteiten aan boord van zeeschepen tot een minimum worden beperkt. Het STCW-F schrijft voor dat bemanning over een minimumkennis van specifieke aangelegenheden moet beschikken en gedurende een minimumperiode taken aan boord van een vaartuig moet hebben uitgevoerd.

Het STCW-F is er ook op gericht in de visserijsector een gelijk speelveld te bereiken en in stand te houden door beroepsopleiding te bevorderen. De beroepsbekwaamheden van de bemanning van vissersvaartuigen moeten worden gecertificeerd overeenkomstig het STCW-F.

De bepalingen van het STCW-F zijn enkel bindend voor vaartuigen met een lengte van 24 meter en meer en met een voortstuwingsvermogen van 750 kW of meer en betreffen kapiteins, officiers, scheepswerktuigkundigen en radio-operators. Van de Belgische vissersvloot

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — OBJECTIF DU PROJET

Le projet vise l'assentiment de la Chambre des représentants à la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (la STCW-F), qui a été adoptée par l'Organisation maritime internationale ("OMI") le 7 juillet 1995.

II. — LA STCW-F

A. Note préliminaire

La STCW-F a été adoptée le 7 juillet 1995 lors de la conférence internationale qui s'est tenue à Londres du 26 juin au 7 juillet 1995.

L'adoption d'une convention s'appliquant spécifiquement au personnel des navires de pêche s'imposait étant donné que la Convention internationale de 1978 de l'OMI sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (la STCW) excluait de son champ d'application, entre autres, cette catégorie de personnel.

La STCW-F a pour objectif de garantir que le personnel travaillant à bord des navires de pêche est qualifié (et titulaire d'un certificat officiel l'attestant) et apte au travail (après examen médical) et, partant, de limiter au maximum les risques pour la sécurité des personnes et/ou des biens en mer, ou encore pour le milieu marin, durant les opérations à bord des navires de mer. La STCW-F dispose que le personnel doit posséder des connaissances minimales dans des domaines précis et avoir exercé des fonctions à bord d'un navire pendant une période minimale.

La STCW-F vise également à instaurer et maintenir des conditions équitables dans le secteur de la pêche, en promouvant la formation professionnelle. Les compétences professionnelles du personnel des navires de pêche seront certifiées conformément à la STCW-F.

Les dispositions de la STCW-F ne s'appliquent qu'aux navires d'une longueur supérieure ou égale à 24 mètres et dont la puissance de l'appareil propulsif est supérieure ou égale à 750 kW et concernent les capitaines, officiers, officiers mécaniciens et opérateurs

vallen er 77 vaartuigen onder het toepassingsgebied van STCW-F. Overheden worden echter aangemoedigd opleidingsprogramma's voor dekmatrozen op vaartuigen met een lengte van 24 meter of meer vast te stellen, terwijl basisopleiding inzake veiligheid voor alle bemanningsleden van vissersvaartuigen verplicht is.

Het STCW-F is op 29 september 2012 in werking getreden omdat het minimum aantal ratificerende landen werd bereikt. België heeft nog niet ingestemd met het STCW-F aangezien er nog geen machtiging was van de Europese Commissie om over te gaan tot ratificatie. Op 18 mei 2015 is er echter het besluit (EU) 2015/799 verschenen van de Europese Commissie die de lidstaten machtigt om het STCW-F te ratificeren.

De vereisten opgenomen in het STCW-F zijn in België echter al omgezet door het koninklijk besluit van 13 november 2009 inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor de zeevisserijvaart. Maar het is belangrijk dat België instemt met het STCW-F:

— om actief te kunnen meewerken aan toekomstige wijzigingen van een sterk verouderd STCW-F is het belangrijk dat België Partij wordt bij het STCW-F. In de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) worden er reeds initiatieven opgestart om het STCW-F te herzien;

— o.a. Denemarken, IJsland, Noorwegen en Spanje hebben het STCW-F geratificeerd. Allemaal landen in wiens EEZ de Belgische vissersvloot actief is of wiens havens worden aangedaan. Omdat STCW-F een “no more favourable treatment” clause kent moeten zeevarenden actief in de wateren van landen die partij zijn bij het STCW-F beschikken over certificaten die in overeenstemming met het verdrag zijn afgeven. Zulke certificaten kunnen slechts worden afgegeven als België het STCW-F heeft geratificeerd.

Het advies van de Raad van State werd integraal gevolgd.

B. De inhoud van het STCW-F

Voor de staten die een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring van of toetreding tot het Verdrag hebben neergelegd, nadat voldaan werd aan de voorwaarden voor de inwerkingtreding ervan maar vóór de inwerkingtreding ervan, heeft de bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding uitwerking op de datum van de inwerkingtreding van het Verdrag of drie maanden na de datum van de neerlegging van de akte, als die datum later is.

radio. 77 navires de la flotte de pêche belge relèvent du champ d'application de la STCW-F. Les autorités nationales sont toutefois encouragées à prévoir une formation pour les matelots travaillant à bord des navires d'une longueur supérieure ou égale à 24 mètres, la formation de base en matière de sécurité étant obligatoire pour l'ensemble du personnel des navires de pêche.

La STCW-F est entrée en vigueur le 29 septembre 2012 étant donné que le nombre minimum d'États signataires a été atteint. La Belgique n'a pas encore adhéré à la STCW-F dans la mesure où la Commission européenne n'avait pas encore donné son autorisation pour la ratification. La décision 2015/799 du Conseil de l'Union européenne, autorisant les États membres à ratifier la STCW, a été publiée le 18 mai 2015.

Les conditions reprises dans la STCW ont toutefois déjà été transposées en Belgique dans l'arrêté royal du 13 novembre 2009 concernant des brevets pour la navigation de pêche maritime. Mais il est important que la Belgique adhère à la STCW-F:

— En effet, afin de pouvoir contribuer activement aux modifications futures d'une STCW-F dépassée, il est important que la Belgique soit Partie à la STCW-F. Différentes initiatives ont déjà été lancées au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) en vue de revoir la STCW-F;

— Le Danemark, l'Islande, la Norvège et l'Espagne, entre autres, ont ratifié la STCW-F. Il s'agit de pays où la flotte de pêche belge est active dans leur ZEE ou accoste dans leurs ports. Dans la mesure où la STCW-F contient une clause de “no more favourable treatment”, les gens de mer actifs dans les eaux des pays parties à la STCW-F doivent disposer des certificats délivrés conformément à la Convention. Ces certificats ne pourront être délivrés que si la Belgique ratifie la STCW-F.

L'avis du Conseil d'État a été suivi intégralement.

B. Le contenu de la STCW-F

Pour les États qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation de la Convention ou d'adhésion à celle-ci après que les conditions régissant son entrée en vigueur ont été remplies mais avant son entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la Convention ou trois mois après la date du dépôt de l'instrument, si cette dernière date est postérieure.

Het STCW-F is van toepassing op het personeel dat tewerkgesteld is op zeevissersvaartuigen die gerechtigd zijn de vlag van een partij te voeren.

Het personeel van de vissersvaartuigen moet gediplomeerd zijn overeenkomstig de bepalingen van de bijlage bij het Verdrag.

Elke partij moet voorzien in straf- of tuchtsancties voor de gevallen waarin de bepalingen van haar nationale wetgeving ter uitvoering van dit Verdrag niet worden nageleefd met betrekking tot vaartuigen die gerechtigd zijn haar vlag te voeren of personeelsleden van vissersvaartuigen die door deze partij naar behoren gediplomeerd zijn. In België is de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart bevoegd om tuchtsancties op te leggen.

Vissersvaartuigen die zich in de havens van een andere partij bevinden, zijn onderworpen aan controles door naar behoren door deze partij gemachtigde ambtenaren die nagaan of alle personen die aan boord werken en op grond van het Verdrag in het bezit moeten zijn van een bewijs, effectief houder zijn van dat bewijs of over een passende dispensatie beschikken.

Bij de uitoefening van de controle:

1. moet zo veel mogelijk worden vermeden dat het schip onnodig wordt opgehouden of vertraagd. Voor elk schip dat onnodig werd opgehouden of vertraagd ten gevolge van de uitoefening van deze controle, ontstaat het recht op een herstel van de verliezen of schade die daardoor werden geleden; en

2. de personeelsleden van buitenlandse vaartuigen mogen niet met minder discretie worden behandeld dan de personeelsleden van vaartuigen die de vlag voeren van de havenstaat;

3. mogen vaartuigen die de vlag voeren van een staat die geen partij is bij het Verdrag, niet gunstiger worden behandeld dan de vaartuigen die de vlag voeren van een partij bij het Verdrag;

De partijen bij het Verdrag moeten in overleg met en met de hulp van de Organisatie de ondersteuning bevorderen van staten die technische bijstand vragen.

C. De bevoegdheid van de overheden met betrekking tot de aangelegenheden geregeld door het STCW- F

De aangelegenheden die worden geregeld door het STCW-F behoren tot de exclusieve bevoegdheid van de

La STCW-F s'applique au personnel employé à bord de navires de pêche en mer qui sont autorisés à battre le pavillon d'une Partie.

Le personnel des navires de pêche doit être breveté conformément aux dispositions de l'Annexe de la Convention.

Chaque Partie doit prescrire les sanctions pénales ou disciplinaires à appliquer dans les cas où les dispositions de sa législation nationale donnant effet à la présente Convention ne sont pas observées s'agissant de navires autorisés à battre son pavillon ou de personnel des navires de pêche dûment breveté par cette Partie. En Belgique, c'est le Conseil d'enquête maritime qui est compétent pour infliger des sanctions disciplinaires.

Les navires de pêche, lorsqu'ils se trouvent dans les ports d'une autre Partie, sont soumis à des contrôles effectués par des fonctionnaires dûment autorisés par cette Partie, afin de vérifier que toutes les personnes servant à bord qui sont tenues d'être titulaires d'un brevet au titre de la Convention sont détentrices dudit brevet ou d'une dispense appropriée.

Dans l'exercice du contrôle:

1. il convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, de retenir ou de retarder indûment le navire. Tout navire qui a été retenu ou retardé indûment par suite de l'exercice de ce contrôle a droit à réparation pour les pertes ou dommages subis de ce fait; et

2. le personnel de navires étrangers ne peut être traité avec moins de discrétion que le personnel de navires battant le pavillon de l'État du port.

3. les navires battant le pavillon d'une Partie non contractante ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que celui réservé aux navires battant pavillon d'une Partie.

Les Parties à la Convention doivent, en consultation avec l'Organisation et avec son appui, promouvoir l'aide à apporter aux États qui demandent une assistance technique.

C. La compétence des autorités en ce qui concerne les matières réglées par la STCW-F

Les matières réglées par la STCW-F relèvent exclusivement de la compétence des autorités fédérales.

federale overheid. De werkgroep gemengde verdragen heeft in haar vergadering van 20 januari 2014 het exclusief federaal karakter van het STCW-F vastgesteld. De Interministeriële Conferentie “Buitenlands Beleid” heeft in haar vergadering van 19 mei 2014 de beslissing van de werkgroep gemengde verdragen goedgekeurd.

D. De inwerkingtreding van de Overeenkomst

Het STCW-F treedt in werking 12 maanden na de datum waarop ten minste 15 staten ofwel dit verdrag zonder voorbehoud met betrekking tot de bekrachtiging, de aanvaarding of de goedkeuring hebben ondertekend, ofwel de vereiste akten voor bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben neergelegd.

Het STCW-F is op 29 september 2012 in werking getreden.

E. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

Artikel 1 behoeft geen commentaar.

Artikel 2

Artikel 2 heeft tot doel om gevolg te verlenen aan het STCW-F.

Artikel 3

Artikel 3 heeft tot doel om op expliciete wijze gevolg te verlenen aan de wijzingen van de Bijlage bij het Internationaal verdrag van 1995 betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen, die met toepassing van het artikel 10 van het Internationaal verdrag van 1995 betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen worden aangenomen. Het gaat om een wijzigingsprocedure met stilzwijgende instemming.

Artikelen 4 en 5

De wet van 24 april 2014 betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart wordt aangepast om vereenvoudigde bekendmaking van wijzigingen aan de bijlage van het Internationaal verdrag van 1995 betreffende de normen inzake

Lors de sa réunion du 20 janvier 2014, le groupe de travail Traités mixtes a constaté le caractère exclusivement fédéral de la STCW-F. Lors de sa réunion du 19 mai 2014, la Conférence interministérielle “Politique étrangère” a approuvé la décision du groupe de travail Traités mixtes.

D. L'entrée en vigueur de la Convention

La STCW-F entre en vigueur 12 mois après la date à laquelle au moins 15 États ont soit signé cette convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé les instruments requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

La STCW-F est entrée en vigueur le 29 septembre 2012.

E. Commentaire des articles

Article 1^{er}

L'article 1^{er} ne nécessite aucun commentaire.

Article 2

L'article 2 a pour but de donner effet à la STCW-F.

Article 3

L'article 3 vise à donner effet d'une façon explicite aux modifications à l'Annexe de la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, qui sont adoptées en application de l'article 10 de la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille. Il s'agit d'une procédure d'amendement avec assentiment tacite.

Articles 4 et 5

La loi du 24 avril 2014 relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime est adaptée afin de permettre la publication simplifiée des modifications à l'Annexe de la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du

opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen mogelijk te maken.

De minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNDERS

*De minister van Sociale Zaken
en Volksgezondheid,*

Maggie DE BLOCK

De staatssecretaris voor de Noordzee,

Philippe DE BACKER

personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille.

Le ministre des Affaires étrangères,

Didier REYNDERS

*La ministre des Affaires sociales
et de la Santé publique,*

Maggie DE BLOCK

Le secrétaire d'État à la Mer du Nord,

Philippe DE BACKER

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet houdende instemming met het Internationaal verdrag van 1995 betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen, gedaan te Londen op 7 juli 1995

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Het Internationaal verdrag van 1995 betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen, gedaan te Londen op 7 juli 1995, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3

De wijzigingen van de Bijlage bij het Internationaal verdrag van 1995 betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen, die met toepassing van artikel 10 van het Internationaal verdrag van 1995 betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen worden aangenomen, zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

Art. 4

In artikel 2, § 1, van de wet van 24 april 2014 betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart wordt de bepaling onder 16° ingevoegd, luidende:

“16° het Internationaal verdrag van 1995 betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen.”

Art. 5

In artikel 4 van dezelfde wet wordt de bepaling onder 12° ingevoegd, luidende:

“12° de wijzigingen aangenomen op basis van het artikel 10 van het Internationaal verdrag van 1995 betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen.”

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi portant assentiment à la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1995

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

La Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1995, sortira son plein et entier effet.

Art. 3

Les modifications à l'Annexe de la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, qui sont adoptées en application de l'article 10 de la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, sans que la Belgique s'oppose à leur adoption, sortiront leur plein et entier effet.

Art. 4

Dans l'article 2, § 1^{er}, de la loi du 24 avril 2014 relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime, est inséré le 16° rédigé comme suit:

“16° la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille.”

Art. 5

Dans l'article 4 de la même loi, est inséré les 12° rédigé comme suit:

“12° les modifications adoptées sur la base de l'article 10 de la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille.”

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 61.209/VR VAN 8 MEI 2017**

Op 24 maart 2017 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vice-Eerste minister en minister van Buitenlandse en Europese Zaken, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen verzocht binnen een termijn van dertig dagen verlengd tot vijfenveertig dagen ^(*) een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet “houdende instemming met het Internationaal verdrag van 1995 betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen, gedaan te Londen op 7 juli 1995”.

Het voorontwerp is door de verenigde kamers onderzocht op 2 mei 2017. De verenigde kamers waren samengesteld uit Pierre Liénardy, kamervoorzitter, voorzitter, Jo Baert, kamervoorzitter, Martine Baguet, Jeroen Van Nieuwenhove, Bernard Blero en Koen Muylle, staatsraden, Marianne Dony en Bruno Peeters, assessoren, en Colette Gigot en Annemie Goossens, griffiers.

De verslagen zijn uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur en Joke Goris, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Pierre Liénardy.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 8 mei 2017.

^(*) Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat de termijn van dertig dagen verlengd wordt tot vijfenveertig dagen in het geval waarin het advies gegeven wordt door de verenigde kamers met toepassing van artikel 85bis.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 61.209/VR DU 8 MAI 2017**

Le 24 mars 2017, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, prorogé à quarante-cinq jours ^(*), sur un avant-projet de loi “portant assentiment à la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1995”.

L'avant-projet a été examiné par les chambres réunies le 2 mai 2017. Les chambres étaient composées de Pierre Liénardy, président de chambre, président, Jo Baert, président de chambre, Martine Baguet, Jeroen Van Nieuwenhove, Bernard Blero et Koen Muylle, conseillers d'État, Marianne Dony et Bruno Peeters, assesseurs, et Colette Gigot et Annemie Goossens, greffiers.

Les rapports ont été présentés par Yves Chauffoureaux, premier auditeur et Joke Goris, auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Pierre Liénardy.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 8 mai 2017.

^(*) Cette prorogation résulte de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État qui dispose que le délai de trente jours est prorogé à quarante-cinq jours dans le cas où l'avis est donné par les chambres réunies en application de l'article 85bis.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp,^{1(°)} de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP VAN INSTEMMINGSWET

Artikel 3

Artikel 3 van het voorliggende voorontwerp van wet luidt als volgt:

“De wijzigingen van de Bijlage bij het Internationaal verdrag van 1995 betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen, die met toepassing van artikel 10 van het Internationaal verdrag van 1995 betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen worden aangenomen, zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet, zullen volkomen gevolg hebben”.

Al moet de Kamer van volksvertegenwoordigers krachtens artikel 167, § 2, van de Grondwet ook met wijzigingen van een verdrag instemmen, er bestaat geen bezwaar tegen dat die instemming onder bepaalde voorwaarden vooraf zou worden gegeven.²

In advies 37 954-37 970-37 977-37.978/AV³ heeft de algemene vergadering van de afdeling Wetgeving van de

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet ^{1(°)}, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET DE LOI D'ASSENTIMENT

Article 3

L'article 3 de l'avant-projet de loi examiné dispose:

“Les modifications à l'Annexe de la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, qui sont adoptées en application de l'article 10 de la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, sans que la Belgique s'oppose à leur adoption, sortiront leur plein et entier effet”.

Bien qu'il résulte de l'article 167, § 2, de la Constitution que la Chambre des représentants doit également donner son assentiment aux modifications apportées à un traité, rien ne s'oppose à ce que, sous certaines conditions, cet assentiment soit donné anticipativement ².

Dans l'avis 37 954-37 970-37 977-37.978/AG ³, l'assemblée générale de la section de législation du Conseil d'État

¹ (°) Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

² Zie over de problematiek van de parlementaire instemming met vereenvoudigde wijzigingen van een verdrag: D. Van Eeckhoutte en T. Loose, “Wijziging zkt. Instemming. Het probleem van de parlementaire instemming met vereenvoudigde verdragswijzigingen”, *TvW*, 2007, 3-27.

³ Op 15 februari 2005 gegeven over:
— een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 9 juni 2006 “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004” (37.954/AV) (*Parl. St. VI. Parl.* 2004-05, nr. 358/1, 64);
— een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan de ordonnantie van 23 juni 2005 “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004” (37.970/AV) (*Parl. St. Ver. Verg. Gem. Gem. Comm.* 2004-05, nr. B-30/1, 25);
— een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan de ordonnantie van 23 juni 2005 “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004” (37.977/AV) (*Parl. St. Br. Parl.* 2004-05, nr. A-128/1, 25);
— een voorontwerp van wet “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004” (37.978/AV) (*Parl. St. Senaat* 2004-05, nr. 3-1091/1, 539).

¹ (°) S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par “fondement juridique” la conformité aux normes supérieures.

² Voir au sujet de la problématique de l'assentiment parlementaire à des modifications simplifiées d'un traité: Dr. Van Eeckhoutte et T. Loose, “Wijziging zkt. Instemming. Het probleem van de parlementaire instemming met vereenvoudigde verdragswijzigingen”, *TvW*, 2007, pp. 3-27.

³ Donné le 15 février 2005 sur:
— un avant-projet devenu le décret du 9 juin 2006 “portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004” (37.954/AG) (*Doc. parl.*, *Parl. fl.*, 2004-2005, n° 358/1, p. 64);

— un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 “portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004” (37.970/AG) (*Doc. parl.*, *Ass. réunie Commission communautaire commune*, 2004-2005, n° B-30/1, p. 25);

— un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 “portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004” (37.977/AG) (*Doc. parl.*, *Parl. Rég. Brux.-Cap.*, 2004-2005, n° A-128/1, p. 25);

— un avant-projet de loi “portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004” (37.978/AG) (*Doc. parl.*, *Sénat*, 2004-2005, n° 3-1091/1, p. 539).

Raad van State met betrekking tot de problematiek van de voorafgaande instemming met verdragen en amendementen daarop, het volgende opgemerkt:

“Zowel het Hof van Cassatie⁴ als de afdeling Wetgeving van de Raad van State⁵ aanvaarden dat onder bepaalde voorwaarden de wetgevende vergaderingen vooraf kunnen instemmen met een verdrag of met een wijziging van een verdrag. Opdat zulke voorafgaande instemming verenigbaar zou zijn met artikel 167, §§ 2 tot 4 van de Grondwet en met artikel 16 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, moet aan twee voorwaarden worden voldaan: met name is vereist dat de Wetgevende Kamers en desgevallend de Gemeenschaps- en Gewestparlementen de grenzen van de toekomstige wijzigingen kennen⁶ en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen”.

Gelet op de technische aard en de afdoend afgebakende inhoud van de regels van de voornoemde bijlage, lijkt een bepaling houdende voorafgaande instemming met de wijzigingen die met toepassing van die procedure zijn aangebracht, aanvaardbaar ten aanzien van de voornoemde principes.

Het voorgaande neemt niet weg dat met toepassing van artikel 10 van het Internationaal Verdrag van 1995 wijzigingen van dat verdrag kunnen worden aangenomen waarmee de Kamer van volksvertegenwoordigers het eventueel niet eens is. Om de Kamer de mogelijkheid te bieden aan de regering duidelijk te maken dat zij het niet eens is met een bepaalde wijziging, zou het ontwerp het best worden aangevuld met een bepaling die de regering verplicht elke wijziging die

a formulé, à propos de la problématique de l'assentiment anticipé aux traités et à leurs amendements, l'observation suivante:

“Tant la Cour de cassation⁴ que la section de législation du Conseil d'État⁵ admettent que, dans certaines conditions, les Chambres législatives peuvent donner leur assentiment préalable à un traité ou à un amendement à celui-ci. Pour qu'un tel assentiment préalable soit compatible avec l'article 167, §§ 2 à 4, de la Constitution et avec l'article 16 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, deux conditions doivent être réunies: il faut notamment que les Chambres législatives et, le cas échéant, les parlements des communautés et des régions connaissent les limites des futurs amendements⁶ et qu'ils indiquent expressément qu'ils donnent leur assentiment à ces amendements”.

Compte tenu du caractère technique et de l'objet suffisamment circonscrit des règles figurant dans l'annexe précitée, une disposition approuvant de manière anticipée les modifications apportées en application de cette procédure paraît admissible, au regard des principes précités.

Il n'en demeure pas moins que l'article 10 de la Convention internationale de 1995 permet d'adopter des amendements à la convention, que la Chambre des représentants pourrait éventuellement désapprouver. Afin de permettre à la Chambre de signaler au Gouvernement qu'elle n'approuve pas un amendement déterminé, il serait préférable de compléter le projet par une disposition prévoyant l'obligation pour le Gouvernement de notifier dans un délai déterminé à la

⁴ Voetnoot 35 van het geciteerde advies: Cass., 19 maart 1981, Arr. Cass., 1980-1981, 808; J.T., 1982, 565, en noot J. Verhoeven; Cass., 2 mei 2002, nr. C.99 0518.N.

⁵ Voetnoot 36 van het geciteerde advies: Zie o.m. advies nr. 33.510/3 van 28 mei 2002 over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 17 december 2002 houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998 (Parl. St., Senaat, 2001-2002, nr. 2-1235/1, blz. 48); advies 35.792/2/V van 20 augustus 2003 over het voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 27 november 2003 houdende instemming met het Verdrag inzake persistente organische verontreinigende stoffen, gesloten te Stockholm op 22 mei 2001, alsmede met de Bijlagen erbij (Parl. St., W.G.R., 2003/2004, nr. 575/1, blz. 10); advies 36.170/1 van 11 december 2003 over het voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en de Republiek Kroatië, ondertekend te Brussel op 31 oktober 2001 (Parl. St., Senaat, 2004-2005, nr. 957/1).

⁶ Voetnoot 37 van het geciteerde advies: Zie inzonderheid de adviezen waarnaar in de vorige voetnoot wordt verwezen.

⁴ Note de bas de page 35 de l'avis cité: Cass., 19 mars 1981, Pas., 1981, I, p. 779; J.T., 1982, 565, et la note J. Verhoeven; Cass., 2 mai 2002, n° C.99 0518.N.

⁵ Note de bas de page 36 de l'avis cité: Voir notamment l'avis 33.510/3 donné le 28 mai 2002 sur un avant-projet devenu la loi du 17 décembre 2002 “portant assentiment à la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, et aux annexes I et II, faites à Aarhus le 25 juin 1998” (Doc. parl., Sénat, 2001-2002, n° 2-1235/1, p. 48); l'avis 35.792/2/V donné le 20 août 2003 sur l'avant-projet devenu le décret du 27 novembre 2003 “portant assentiment à la Convention sur les polluants organiques persistants, faite à Stockholm le 22 mai 2001, ainsi qu'à ses annexes” (Doc. parl., C.R.W., 2003/2004, n° 575/1, p. 10); l'avis 36.170/1 donné le 11 décembre 2003 sur l'avant-projet de loi “portant assentiment à la Convention sur la sécurité sociale entre le Royaume de Belgique et la République de Croatie, signée à Bruxelles le 31 octobre 2001 (Doc. parl., Sénat, 2004-2005, n° 957/1).

⁶ Note de bas de page 37 de l'avis cité: Voir notamment les avis cités dans la note précédente.

overeenkomstig dat artikel 10 is goedgekeurd, binnen een bepaalde termijn aan de Kamer mee te delen.⁷

Artikelen 4 en 5

Omwille van de redactionele samenhang en de rechtszekerheid zouden de woorden “gedaan te Londen op 7 juli 1995” moeten worden ingevoegd in de ontworpen artikelen 2, § 1, 16°, en 4, 12°, van de wet van 24 april 2014 “betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart” (artikelen 4 en 5 van het voorliggende voorontwerp).

De griffier,

Colette GIGOT

De voorzitter,

Pierre LIÉNARDY

Chambre tout amendement approuvé conformément à cet article 10⁷.

Articles 4 et 5

Dans un souci de cohérence rédactionnelle et de sécurité juridique, il convient d'ajouter les mots: “faite à Londres, le 7 juillet 1995” aux articles 2, § 1^{er}, 16°, et 4, 12°, en projet, de la loi du 24 avril 2014 “relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime” (articles 4 et 5 de l'avant-projet examiné).

Le greffier,

Colette GIGOT

Le président,

Pierre LIÉNARDY

⁷ Voor de formulering hiervan kan inspiratie worden gezocht in bv. de artikelen 3 en 4 van het op 17 december 2015 door de Kamer van volksvertegenwoordigers aangenomen wetsontwerp “houdende instemming met het Protocol van Nagoya inzake toegang tot genetische rijkdommen en de eerlijke en billijke verdeling van voordelen voortvloeiend uit hun gebruik bij het Verdrag inzake biologische diversiteit, en met de bijlage, gedaan te Nagoya op 29 oktober 2010”, de artikelen 3 en 4 van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest van 4 april 2014 “houdende instemming met het Aanvullend Protocol van Nagoya-Kuala Lumpur inzake aansprakelijkheid en schadeloosstelling bij het Protocol van Cartagena inzake bioveiligheid, gedaan te Nagoya op 15 oktober 2010” en de artikelen 3 en 4 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 25 april 2014 “houdende instemming met het Europees verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN), opgemaakt in Genève op 26 mei 2000, en met de geactualiseerde voorschriften ADN 2013”. Zie in dezelfde zin advies 59.894/1/V, op 26 augustus 2016 gegeven over een voorontwerp van wet “houdende instemming met de Versterkte Partnerschaps- en Samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Republiek Kazachstan, anderzijds, gedaan te Astana op 21 december 2015” (*Parl.St.* Kamer 2016-17, nr. 2311/001, 20-29).

⁷ Pour la formulation d'une telle disposition, on peut par exemple s'inspirer des articles 3 et 4 du projet de loi adopté par la Chambre des représentants le 17 décembre 2015 “portant assentiment au Protocole de Nagoya sur l'accès aux ressources génétiques et le partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation relatif à la Convention sur la diversité biologique, et à l'annexe, faits à Nagoya le 29 octobre 2010”, des articles 3 et 4 du décret de la Communauté flamande et de la Région flamande du 4 avril 2014 “houdende instemming met het Aanvullend Protocol van Nagoya-Kuala Lumpur inzake aansprakelijkheid en schadeloosstelling bij het Protocol van Cartagena inzake bioveiligheid, gedaan te Nagoya op 15 oktober 2010” et des articles 3 et 4 du décret de la Région flamande du 25 avril 2014 “houdende instemming met het Europees verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN), opgemaakt in Genève op 26 mei 2000, en met de geactualiseerde voorschriften ADN 2013”. Voir dans le même sens l'avis 59.894/1/V donné le 26 août 2016 sur un avant-projet de loi “portant assentiment à l'Accord de partenariat et de coopération renforcé entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République du Kazakhstan, d'autre part, fait à Astana le 21 décembre 2015” (*Doc. parl.*, Chambre, 2016-2017, n° 2311/001 pp. 20-29).

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Buitenlandse Zaken, van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid en van de staatssecretaris voor de Noordzee,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Buitenlandse Zaken, de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid en de Staatssecretaris voor de Noordzee zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Het Internationaal verdrag van 1995 betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen, gedaan te Londen op 7 juli 1995, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3

De wijzigingen van de Bijlage bij het Internationaal verdrag van 1995 betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen, die met toepassing van artikel 10 van het Internationaal verdrag van 1995 betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen worden aangenomen, zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

De Koning meldt elk voorstel van bijlage als vermeld in het eerste lid, dat aan de Partijen meegedeeld werd door de Depositaris, binnen een termijn van twee maanden aan de Kamer van volksvertegenwoordigers.

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition du ministre des Affaires étrangères, de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique et du secrétaire d'État à la Mer du Nord,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre des Affaires étrangères, la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique et le Secrétaire d'État à la Mer du Nord sont chargés de présenter en notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

La Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1995, sortira son plein et entier effet.

Art. 3

Les modifications à l'Annexe de la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, qui sont adoptées en application de l'article 10 de la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, sans que la Belgique s'oppose à leur adoption, sortiront leur plein et entier effet.

Le Roi notifie à la Chambre des représentants dans un délai de deux mois toute proposition d'annexe, comme mentionné au premier alinéa, qui a été communiquée aux Parties par le Dépositaire.

Binnen een termijn van twee maanden na de mededeling van de Koning, vermeld in het tweede lid, kan de Kamer van volksvertegenwoordigers zich ertegen verzetten dat een bijlage als vermeld in het eerste lid, volkomen gevolg zal hebben.

Art. 4

In artikel 2, § 1, van de wet van 24 april 2014 betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart wordt de bepaling onder 16° ingevoegd, luidende:

“16° het Internationaal verdrag van 1995 betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen, gedaan te Londen op 7 juli 1995.”

Art. 5

In artikel 4 van dezelfde wet wordt de bepaling onder 12° ingevoegd, luidende:

“12° de wijzingen aangenomen op basis van het artikel 10 van het Internationaal verdrag van 1995 betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen, gedaan te Londen op 7 juli 1995.”

Gegeven te Ciergnon, 31 oktober 2017

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNERS

*De minister van Sociale Zaken
en Volksgezondheid,*

Maggie DE BLOCK

De staatssecretaris voor de Noordzee,

Philippe DE BACKER

Dans un délai de deux mois suivant la communication du Roi visée au deuxième alinéa, la Chambre des représentants peut s'opposer à ce qu'une annexe, comme mentionné au premier alinéa, sorte son plein et entier effet.

Art. 4

Dans l'article 2, § 1, de la loi du 24 avril 2014 relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime, est inséré le 16° rédigé comme suit:

“16° la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1995.”

Art. 5

Dans l'article 4 de la même loi, est inséré les 12° rédigé comme suit:

“12° les modifications adoptées sur la base de l'article 10 de la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1995.”

Donné à Ciergnon, le 31 octobre 2017

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre des Affaires étrangères,

Didier REYNERS

*La ministre des Affaires sociales
et de la Santé publique,*

Maggie DE BLOCK

Le secrétaire d'État à la Mer du Nord,

Philippe DE BACKER

**Internationaal verdrag van 1995
betreffende de normen inzake opleiding,
diplomering en wachtdienst van personeel
van vissersvaartuigen
(vertaling)**

DE PARTIJEN BIJ DIT VERDRAG,

GELET OP het internationaal verdrag van 1978 betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (hierna “het STCW-verdrag van 1978” genoemd),

GELEID DOOR DE WENS om de beveiliging van mensenlevens en goederen op zee en de bescherming van het mariene milieu verder te bevorderen door het in onderling overleg opstellen van internationale normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel aan boord van vissersvaartuigen,

OVERWEGEND dat dit doel het best kan worden bereikt door het sluiten van een internationaal verdrag betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen, hierna “het Verdrag” genoemd,

ZIJN het volgende OVEREENGEKOMEN:

Artikel 1

Algemene verplichtingen

1 De partijen verbinden zich ertoe uitvoering te geven aan de bepalingen van het Verdrag en van de bijlage ervan, die een integrerend deel van het Verdrag uitmaakt. Elke verwijzing naar het Verdrag houdt tegelijkertijd een verwijzing in naar de bijlage ervan.

2 De partijen verbinden zich ertoe alle wetten, decreten, beschikkingen en reglementen uit te vaardigen en alle andere maatregelen te nemen die nodig zijn om volledig uitvoering te geven aan het Verdrag, om te waarborgen dat, vanuit het oogpunt van de beveiliging van mensenlevens en goederen op zee en de bescherming van het

**Convention internationale de 1995 sur les
normes de formation du personnel des
navires de pêche, de délivrance des brevets
et de veille**

LES PARTIES À LA PRÉSENTE
CONVENTION,

NOTANT la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (ci-après dénommée «la Convention STCW de 1978»),

DÉSIREUSES d’améliorer encore la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer et la protection du milieu marin en établissant d’un commun accord des normes internationales de formation, de délivrance des brevets et de veille pour le personnel employé à bord des navires de pêche,

CONSIDÉRANT que le meilleur moyen d’atteindre ce but est de conclure une convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, ci-après dénommée «la Convention»,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

Article premier

Obligations générales

1 Les Parties s’engagent à donner effet aux dispositions de la Convention et de son Annexe, qui fait partie intégrante de la Convention. Toute référence à la Convention constitue en même temps une référence à son Annexe.

2 Les Parties s’engagent à promulguer toutes lois et tous décrets, ordres et règlements et à prendre toutes autres mesures nécessaires pour donner à la Convention son plein et entier effet, afin de garantir que, du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer ainsi que de la protection du milieu marin, le personnel à bord des navires

mariene milieu, het personeel aan boord van zeevissersvaartuigen over de vakbekwaamheid en vaardigheid beschikt die vereist zijn voor zijn functie.

Artikel 2

Definities

Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, wordt voor de toepassing van het Verdrag verstaan onder:

- .1 *partij*: een staat waarvoor het verdrag in werking is getreden;
- .2 *administratie*: de regering van de partij waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren;
- .3 *bewijs*: een geldig document, met gelijk welke benaming, dat is afgeleverd of erkend overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag en dat de houder ervan het recht geeft de functies te vervullen die in dat document worden vermeld of worden toegestaan door de nationale regelgeving;
- .4 *gediplomeerd*: overeenkomstig de vereiste voorwaarden een bewijs verkregen hebben;
- .5 *Organisatie*: de Internationale Maritieme Organisatie;
- .6 *secretaris-generaal*: de secretaris-generaal van de Organisatie;
- .7 *vissersvaartuig*: een vaartuig dat met commercieel oogmerk wordt gebruikt voor het vangen van vis of andere levende rijkdommen van de zee;
- .8 *zeevissersvaartuig*: een vissersvaartuig anders dan de vaartuigen die uitsluitend varen op de binnenwateren of op wateren binnen of nauw grenzend aan beschutte wateren of zones waar havenvoorschriften van toepassing zijn.

Artikel 3

Toepassingsgebied

Dit Verdrag is van toepassing op het personeel dat tewerkgesteld is op

de pêche océaniques a les qualifications et l'aptitude correspondant à ses fonctions.

Article 2

Définitions

Aux fins de la Convention, sauf disposition expresse contraire :

- .1 le terme Partie désigne un Etat à l'égard duquel la Convention est entrée en vigueur;
- .2 le terme Administration désigne le gouvernement de la Partie dont le navire est autorisé à battre le pavillon;
- .3 le terme brevet désigne un document valide, quelle que soit son appellation, délivré ou reconnu conformément aux dispositions de la Convention, et habilitant le titulaire à remplir les fonctions énoncées dans ledit document ou autorisées par les règlements nationaux;
- .4 le terme breveté signifie ayant obtenu un brevet dans les conditions requises;
- .5 le terme Organisation désigne l'Organisation maritime internationale;
- .6 l'expression Secrétaire général désigne le Secrétaire général de l'Organisation;
- .7 l'expression navire de pêche désigne un navire utilisé à des fins commerciales pour la capture du poisson ou d'autres ressources vivantes de la mer;
- .8 l'expression navire de pêche océanique désigne un navire de pêche autre que les navires qui naviguent exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'appliquent des règlements portuaires.

Article 3

Champ d'application

La Convention s'applique au personnel employé à l'exploitation des navires de

zeevissersvaartuigen die gerechtigd zijn de vlag van een partij te voeren.

Artikel 4

Mededeling van inlichtingen

Elke partij deelt aan de secretaris-generaal de volgende inlichtingen mee:

.1 een verslag van de maatregelen die zij heeft genomen om volledig uitvoering te geven aan de bepalingen van het Verdrag en een voldoende aantal modellen van bewijzen die worden afgeleverd overeenkomstig het Verdrag; en

.2 elke andere inlichting die in voorschrift I/5 wordt vermeld of bepaald

Artikel 5

Andere verdragen en interpretatie

1 Alle voorgaande verdragen, overeenkomsten en regelingen die betrekking hebben op de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen en die tussen de partijen van kracht zijn, blijven gedurende de daartoe vastgestelde tijd volledig van kracht ten aanzien van:

.1 personeelsleden van vissersvaartuigen op wie dit Verdrag niet van toepassing is;

.2 personeelsleden van vissersvaartuigen op wie dit Verdrag van toepassing is, wat de aangelegenheden betreft waarin het Verdrag niet uitdrukkelijk voorziet.

2 Voor zover die verdragen, overeenkomsten of regelingen echter in strijd zijn met de bepalingen van dit Verdrag, herzien de partijen de verbintenissen die ze zijn aangegaan krachtens die verdragen, overeenkomsten en regelingen in die zin dat deze verbintenissen niet meer strijdig zijn met de verplichtingen die volgen uit het Verdrag.

3 Alle aangelegenheden die niet uitdrukkelijk worden geregeld in het Verdrag, blijven onderworpen aan de wetgeving van de partijen.

pêche océaniques qui sont autorisés à battre le pavillon d'une Partie.

Article 4

Communication de renseignements

Chaque Partie communique au Secrétaire général les renseignements suivants :

.1 un rapport sur les mesures qu'elle a prises pour donner aux dispositions de la Convention leur plein et entier effet et un nombre suffisant de modèles des brevets délivrés conformément à la Convention; et

.2 tout autre renseignement spécifié ou prévu par la règle I/5.

Article 5

Autres traités et interprétation

1 Tous les traités, conventions et arrangements antérieurs qui se rapportent aux normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille et qui sont en vigueur entre les Parties conservent leur plein et entier effet, pendant la durée qui leur est assignée, à l'égard :

.1 du personnel des navires de pêche auquel la présente Convention ne s'applique pas; et

.2 du personnel des navires de pêche auquel la présente Convention s'applique, pour ce qui est des points qui n'y font pas l'objet de prescriptions expresses.

2 Toutefois, dans la mesure où de tels traités, conventions ou arrangements sont en conflit avec les prescriptions de la Convention, les Parties revoient les engagements qu'elles ont contractés en vertu desdits traités, conventions et arrangements afin d'éviter tout conflit entre ces engagements et les obligations découlant de la Convention.

3 Tous les points qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la Convention restent soumis à la législation des Parties.

Artikel 6*Diplomerings*

Het personeel van de vissersvaartuigen moet gediplomeerd zijn overeenkomstig de bepalingen van de bijlage bij het Verdrag.

Artikel 7*Nationale bepalingen*

1 Elke partij moet werkwijzen en procedures vaststellen voor een onpartijdig onderzoek van elk gemeld geval van onbekwaamheid, handeling of verzuim dat een directe bedreiging kan vormen voor de beveiliging van mensenlevens of goederen op zee of de bescherming van het mariene milieu, dat gepleegd zou zijn door houders van bewijzen of officiële verklaringen die door die partij zijn afgeleverd, bij de uitvoering van de taken waarop deze bewijzen betrekking hebben en voor het intrekken, tijdelijk intrekken en ongeldig verklaren van die bewijzen om die reden en om fraude te voorkomen.

2 Elke partij moet voorzien in straf- of tuchtsancties voor de gevallen waarin de bepalingen van haar nationale wetgeving ter uitvoering van dit Verdrag niet worden nageleefd met betrekking tot vaartuigen die gerechtigd zijn haar vlag te voeren of personeelsleden van vissersvaartuigen die door deze partij naar behoren gediplomeerd zijn.

3 Dergelijke straf- of tuchtsancties moeten in het bijzonder worden bepaald en toegepast ten aanzien van:

.1 een eigenaar, de agent van de eigenaar of de kapitein die een persoon heeft aangeworven die geen houder is van een door dit Verdrag voorgeschreven bewijs;

.2 een kapitein die erin heeft toegestemd dat een functie of een dienst in een hoedanigheid die volgens deze voorschriften moet worden toevertrouwd aan een persoon die houder is van een passend bewijs, wordt

Article 6*Délivrance des brevets*

Le personnel des navires de pêche doit être breveté conformément aux dispositions de l'Annexe de la Convention.

Article 7*Dispositions nationales*

1 Chaque Partie doit établir des processus et procédures pour effectuer une enquête impartiale lorsqu'a été signalé tout cas d'incompétence, d'acte ou d'omission susceptible de menacer directement la sauvegarde de la vie humaine ou la sécurité des biens en mer ou le milieu marin, lequel aurait été commis par les titulaires de brevets ou de visas délivrés par cette Partie dans l'exécution des tâches liées à ces brevets, et pour retirer, suspendre et annuler ces brevets pour une telle raison et pour prévenir les fraudes.

2 Chaque Partie doit prescrire les sanctions pénales ou disciplinaires à appliquer dans les cas où les dispositions de sa législation nationale donnant effet à la présente Convention ne sont pas observées s'agissant de navires autorisés à battre son pavillon ou de personnel des navires de pêche dûment breveté par cette Partie.

3 De telles sanctions pénales ou disciplinaires doivent en particulier être prévues et appliquées contre :

.1 un propriétaire, l'agent du propriétaire ou le capitaine qui a engagé une personne non titulaire d'un brevet prescrit par la présente Convention;

.2 un capitaine qui a autorisé qu'une personne non titulaire du brevet ou de la dispense appropriée exerce une fonction ou serve dans une capacité que les présentes règles exigent de confier à une personne

verricht door een persoon die niet in het bezit is van dat bewijs of de passende dispensatie; of

.3 een persoon die via fraude of valse stukken een aanstelling heeft gekregen om een functie of een dienst te verrichten in een hoedanigheid die volgens deze voorschriften moet worden toevertrouwd aan een persoon die houder is van een bewijs of een dispensatie.

4 Een partij in wier rechtsgebied zich een eigenaar, de agent van de eigenaar of elke persoon bevindt ten aanzien van wie men goede redenen heeft om te geloven dat hij verantwoordelijk was voor of kennis had van een kennelijke niet-naleving van het Verdrag, bepaald in paragraaf 3, moet alle mogelijke medewerking verlenen aan elke partij die haar inlicht over haar voornemen om op grond van haar rechtsbevoegdheid een rechtsgeding in te stellen.

Artikel 8 *Controle*

1 Vissersvaartuigen die zich in de havens van een andere partij bevinden, zijn onderworpen aan controles door naar behoren door deze partij gemachtigde ambtenaren die nagaan of alle personen die aan boord werken en op grond van het Verdrag in het bezit moeten zijn van een bewijs, effectief houder zijn van dat bewijs of over een passende dispensatie beschikken.

2 Als de in paragraaf 3 van regel I/4 vermelde tekortkomingen niet worden verholpen en voor zover dit leidt tot een gevaar voor de personen, de goederen of het milieu, neemt de partij die de controle uitoefent maatregelen om ervoor te zorgen dat het schip niet uitvaart vooraleer zodanig aan die vereisten is voldaan dat het gevaar niet langer bestaat. De feiten betreffende de genomen maatregelen moeten binnen korte tijd worden meegedeeld aan de secretaris-generaal en de administratie.

titulaire d'un brevet approprié; ou

.3 une personne qui a obtenu par fraude ou fausses pièces un engagement pour exercer une fonction ou servir dans une capacité que les présentes règles exigent de confier à une personne titulaire d'un brevet ou d'une dispense.

4 Une Partie dans la juridiction de laquelle a sa base un propriétaire, l'agent du propriétaire ou toute personne dont on a de bonnes raisons de penser qu'elle a été responsable ou a eu connaissance d'un non-respect apparent de la Convention spécifié au paragraphe 3 doit offrir toute la coopération possible à toute Partie qui l'avise de son intention d'intenter une procédure sous sa juridiction.

Article 8 *Contrôle*

1 Les navires de pêche, lorsqu'ils se trouvent dans les ports d'une autre Partie, sont soumis à des contrôles effectués par des fonctionnaires dûment autorisés par cette Partie, afin de vérifier que toutes les personnes servant à bord qui sont tenues d'être titulaires d'un brevet au titre de la Convention sont détentrices dudit brevet ou d'une dispense appropriée.

2 S'il n'est pas remédié à l'une quelconque des carences mentionnées au paragraphe 3 de la règle I/4 et pour autant qu'il en résulte un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement, la Partie qui exerce le contrôle prend des mesures pour que le navire n'appareille pas avant qu'il soit satisfait à ces prescriptions dans la mesure suffisante pour supprimer le danger. Il est rendu compte rapidement au Secrétaire général et à l'Administration des faits concernant les mesures prises.

- | | |
|--|---|
| <p>3 Bij de uitoefening van de controle:</p> <p>.1 moet zo veel mogelijk worden vermeden dat het schip onnodig wordt opgehouden of vertraagd. Voor elk schip dat onnodig werd opgehouden of vertraagd ten gevolge van de uitoefening van deze controle, ontstaat het recht op een herstel van de verliezen of schade die daardoor werden geleden; en</p> <p>.2 de personeelsleden van buitenlandse vaartuigen mogen niet met minder discretie worden behandeld dan de personeelsleden van vaartuigen die de vlag voeren van de havenstaat.</p> <p>.3 Dit artikel wordt aldus toegepast dat de vaartuigen die de vlag voeren van een staat die geen partij is bij het Verdrag, niet gunstiger worden behandeld dan de vaartuigen die de vlag voeren van een partij bij het Verdrag.</p> | <p>3 Dans l'exercice du contrôle :</p> <p>.1 il convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, de retenir ou de retarder indûment le navire. Tout navire qui a été retenu ou retardé indûment par suite de l'exercice de ce contrôle a droit à réparation pour les pertes ou dommages subis de ce fait; et</p> <p>.2 il n'est pas témoigné moins de discrétion à l'égard du personnel de navires de pêche étrangers qu'à l'égard du personnel de navires battant le pavillon de l'État du port.</p> <p>.3 Le présent article est appliqué de sorte que les navires battant le pavillon d'une Partie non contractante ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que celui réservé aux navires battant pavillon d'une Partie.</p> |
|--|---|

Artikel 9

Bevordering van de technische samenwerking

1 De partijen bij het Verdrag moeten in overleg met en met de hulp van de Organisatie de ondersteuning bevorderen van staten die technische bijstand vragen voor:

- .1 de opleiding van het administratieve en technische personeel;
- .2 de oprichting van instellingen voor de opleiding van personeel van vissersvaartuigen;
- .3 het verwerven van uitrusting en installaties voor de opleidingsinstellingen;
- .4 het uitwerken van passende opleidingsprogramma's, met inbegrip van een praktijkopleiding aan boord van zeevissersvaartuigen; en
- .5 het bevorderen van de invoering van andere maatregelen en bepalingen om de vakbekwaamheid van het personeel van vissersvaartuigen te verbeteren, bij voorkeur op nationaal, subregionaal of regionaal niveau, ten einde de doelstellingen

Article 9

Promotion de la coopération technique

1 Les Parties à la Convention doivent, en consultation avec l'Organisation et avec son appui, promouvoir l'aide à apporter aux États qui demandent une assistance technique pour :

- .1 former du personnel administratif et technique;
- .2 créer des établissements pour la formation du personnel des navires de pêche;
- .3 se procurer des équipements et des installations pour les établissements de formation;
- .4 mettre au point des programmes de formation appropriés, comprenant une formation pratique à bord de navires de pêche océaniques; et
- .5 faciliter l'adoption d'autres mesures et dispositions susceptibles d'améliorer les qualifications du personnel des navires de pêche, de préférence à l'échelon national, sous-régional ou régional, de fac, on à favoriser la

van het Verdrag te helpen verwezenlijken, rekening houdend met de bijzondere behoeften van de ontwikkelingslanden in dit verband.

2 De Organisatie zal haar bovenstaande inspanningen van haar kant op passende wijze leveren in overleg of samenwerking met andere internationale organisaties, met name de Internationale Arbeidsorganisatie en de Voedsel- en Landbouworganisatie van de Verenigde Naties.

Artikel 10

Wijzigingen

1 Het Verdrag kan worden gewijzigd volgens een van de volgende procedures

2 Wijzigingen na onderzoek door de Organisatie:

.1 Elke door een partij voorgestelde wijziging wordt ingediend bij de secretaris-generaal die deze ten minste zes maanden voor ze zal worden onderzocht, meedeelt aan alle leden van de Organisatie, aan alle partijen, evenals aan de directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau en de directeur-generaal van de Voedsel- en Landbouworganisatie van de Verenigde Naties.

.2 Elke aldus voorgestelde en meegedeelde wijziging wordt ter onderzoek ingediend bij de Maritieme Veiligheidscommissie van de Organisatie.

.3 De partijen mogen, ongeacht of ze lid zijn van de Organisatie, deelnemen aan de besprekingen van de Maritieme Veiligheidscommissie met het oog op het onderzoek en het aannemen van de wijzigingen.

.4 De wijzigingen worden aangenomen met een tweederdemeerderheid van de partijen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen in de Maritieme Veiligheidscommissie die is uitgebreid overeenkomstig paragraaf 2.3 (hierna "uitgebreide Maritieme Veiligheidscommissie" genoemd) op voorwaarde dat op het ogenblik van de

réalisation des objectifs de la Convention, compte tenu des besoins particuliers des pays en développement à cet égard.

2 Pour sa part, l'Organisation poursuit ses efforts dans le sens indiqué ci-dessus, de façon appropriée, en consultation ou en association avec d'autres organisations internationales, notamment l'Organisation internationale du Travail et l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture.

Article 10

Amendements

1 La Convention peut être modifiée par l'une ou l'autre des procédures suivantes.

2 Amendements après examen par l'Organisation :

.1 Tout amendement proposé par une Partie est soumis au Secrétaire général et diffusé par celui-ci à tous les Membres de l'Organisation, à toutes les Parties ainsi qu'au Directeur général du Bureau international du Travail et au Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, six mois au moins avant son examen.

.2 Tout amendement ainsi proposé et diffusé est soumis au Comité de la sécurité maritime de l'Organisation pour examen.

.3 Les Parties, qu'elles soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisées à participer aux délibérations du Comité de la sécurité maritime aux fins de l'examen et de l'adoption des amendements.

.4 Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi conformément au paragraphe 2.3 (ci-après dénommé «Comité de la sécurité maritime élargi»), à condition qu'un tiers au moins des Parties soient présentes au moment du vote.

stemming ten minste een derde van de partijen aanwezig is.

.5 Als de wijzigingen overeenkomstig de bepalingen van paragraaf 2.4 zijn aangenomen, deelt de secretaris-generaal ze mee aan alle partijen.

.6 Een wijziging van een artikel wordt geacht te zijn aanvaard op de datum waarop ze werd aanvaard door twee derde van de partijen.

.7 Een wijziging van de bijlage of een aanhangsel bij de bijlage wordt geacht te zijn aanvaard:

.7.1 na afloop van twee jaar vanaf de datum van de aanneming; of

.7.2 na afloop van een andere periode die echter niet korter mag zijn dan 1 jaar, indien dit is bepaald op het ogenblik van de aanneming ervan door een tweederdemeerderheid van de partijen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen in de uitgebreide Maritieme Veiligheidscommissie.

Indien tijdens de aldus bepaalde periode meer dan een derde van de partijen aan de secretaris-generaal te kennen geeft dat ze een bezwaar opwerpen tegen die wijziging, wordt deze geacht niet te zijn aanvaard.

.8 Een wijziging van een artikel treedt in werking ten aanzien van de partijen die haar hebben aanvaard, zes maanden na de datum waarop ze geacht wordt te zijn aanvaard en ten aanzien van elke partij die haar na die datum aanvaardt, zes maanden na de aanvaarding ervan door die partij.

.9 Een wijziging van de bijlage of een aanhangsel bij de bijlage treedt in werking ten aanzien van alle partijen, met uitzondering van de partijen die tegen die wijziging een bezwaar hebben opgeworpen overeenkomstig de bepalingen van paragraaf 2.7 en die dat bezwaar niet hebben ingetrokken, zes maanden na de datum waarop ze wordt geacht te zijn aanvaard. Elke partij kan echter vóór de datum die werd bepaald voor de inwerkingtreding van een wijziging, de secretaris-generaal ervan in kennis stellen dat ze zich onthoudt van het

.5 S'ils sont adoptés conformément aux dispositions du paragraphe 2.4, les amendements sont communiqués par le Secrétaire général à toutes les Parties.

.6 Un amendement à un article est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux tiers des Parties.

.7 Un amendement à l'Annexe ou à l'appendice de l'Annexe est réputé avoir été accepté :

.7.1 à l'expiration d'une période de deux ans à compter de la date d'adoption; ou

.7.2 à l'expiration de toute autre période, qui ne pourra toutefois être inférieure à 1 an, s'il en est décidé ainsi au moment de son adoption par une majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi.

Si, pendant la période ainsi spécifiée, plus d'un tiers des Parties notifie au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre cet amendement, celui-ci est réputé ne pas avoir été accepté.

.8 Un amendement à un article entre en vigueur, à l'égard des Parties qui l'ont accepté, six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté et il entre en vigueur, à l'égard de chaque Partie qui l'accepte après cette date, six mois après son acceptation par cette Partie.

.9 Un amendement à l'Annexe ou à un appendice de l'Annexe entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties, à l'exception de celles qui ont élevé une objection contre ledit amendement conformément aux dispositions du paragraphe 2.7 et qui n'ont pas retiré cette objection, six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté. Toutefois, avant la date fixée pour l'entrée en vigueur d'un amendement, toute Partie peut notifier au Secrétaire général qu'elle se dispense de donner effet à l'amendement pour une période qui ne dépasse pas un an à

uitvoeren van de wijziging voor een periode van ten hoogste één jaar vanaf de datum van de inwerkingtreding ervan, of voor een langere periode als de tweederdemeerderheid van de partijen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen in de uitgebreide Maritieme Veiligheidscommissie aldus beslist op het ogenblik van de aanneming van de wijziging.

3 Wijziging door een conferentie:

.1 Na het verzoek van een partij dat door ten minste een derde van de partijen wordt gesteund, roept de Organisatie in samenwerking of overleg met de directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau en de directeur-generaal van de Voedsel- en Landbouworganisatie van de Verenigde Naties een conferentie van de partijen samen om de wijzigingen van dit Verdrag te onderzoeken.

.2 Elke wijziging die door deze conferentie wordt aangenomen met de tweederdemeerderheid van de partijen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen, wordt door de secretaris-generaal aan alle partijen meegedeeld teneinde deze aan te nemen.

.3 Tenzij de conferentie er anders over beslist, wordt de wijziging geacht te zijn aanvaard en treedt zij in werking volgens de procedures die respectievelijk bepaald zijn in de paragrafen 2.6 en 2.8 of 2.7 en 2.9 met dien verstande dat de verwijzingen naar de uitgebreide Maritieme Veiligheidscommissie in die paragrafen worden beschouwd als verwijzingen naar de conferentie.

4 Elke verklaring van aanvaarding of elk bezwaar met betrekking tot een wijziging of elke kennisgeving die wordt meegedeeld krachtens paragraaf 2.9 wordt schriftelijk ingediend bij de secretaris-generaal die alle partijen inlicht over deze mededeling en de datum waarop ze werd ontvangen.

5 De secretaris-generaal van de Organisatie licht alle partijen in over alle wijzigingen die in werking treden en de datum waarop elke wijziging in werking treedt.

compter de la date de son entrée en vigueur, ou pour une période plus longue si la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi en décide ainsi au moment de l'adoption de l'amendement.

3 Amendement par une conférence :

.1 À la demande d'une Partie appuyée par un tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque, en association ou en consultation avec le Directeur général du Bureau international du Travail et le Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, une conférence des Parties pour examiner les amendements à la présente Convention.

.2 Tout amendement adoptée par cette conférence à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties aux fins d'acceptation.

.3 À moins que la conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé avoir été accepté et entre en vigueur selon les procédures prévues aux paragraphes 2.6 et 2.8 ou 2.7 et 2.9 respectivement, à condition que les références au Comité de la sécurité maritime élargi dans ces paragraphes soient considérées comme des références à la conférence.

4 Toute déclaration d'acceptation ou toute objection relative à un amendement ou toute notification communiquée en vertu du paragraphe 2.9 est soumise par écrit au Secrétaire général qui informe toutes les Parties de cette communication et de la date à laquelle elle a été reçue.

5 Le Secrétaire général de l'Organisation informe toutes les Parties de tous amendements qui entrent en vigueur ainsi que de la date à laquelle chaque amendement entre en vigueur.

Artikel 11

Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding

1 Het verdrag kan worden ondertekend op de zetel van de Organisatie vanaf 1 januari 1996 tot 30 september 1996. Daarna blijft het open voor toetreding. De staten kunnen partij worden bij het Verdrag door:

.1 ondertekening zonder voorbehoud met betrekking tot de bekrachtiging, de aanvaarding of de goedkeuring; of

.2 ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

.3 toetreding.

2 De bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding vindt plaats door de neerlegging van een daartoe dienende akte bij de secretaris-generaal.

Artikel 12

Inwerkingtreding

1 Het Verdrag treedt in werking 12 maanden na de datum waarop ten minste 15 staten ofwel dit verdrag zonder voorbehoud met betrekking tot de bekrachtiging, de aanvaarding of de goedkeuring hebben ondertekend, ofwel de vereiste akten voor bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben neergelegd overeenkomstig de bepalingen van artikel 11.

2 Voor de staten die een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring van of toetreding tot het Verdrag hebben neergelegd, nadat voldaan werd aan de voorwaarden voor de inwerkingtreding ervan maar vóór de inwerkingtreding ervan, heeft de bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding uitwerking op de datum van de inwerkingtreding van het Verdrag of drie maanden na de datum van de neerlegging van de akte, als die datum later is.

3 Voor de staten die een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring van

Article 11

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1 La Convention reste ouverte à la signature, au Siège de l'Organisation, du 1er janvier 1996 au 30 septembre 1996 et reste ensuite ouverte à l'adhésion. Les États peuvent devenir Parties à la Convention par :

.1 signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou

.2 signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou

.3 adhésion.

2 La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

Article 12

Entrée en vigueur

1 La Convention entre en vigueur 12 mois après la date à laquelle au moins 15 États ont soit signé cette convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé les instruments requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, conformément aux dispositions de l'article 11.

2 Pour les États qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation de la Convention ou d'adhésion à celle-ci après que les conditions régissant son entrée en vigueur ont été remplies mais avant son entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la Convention ou trois mois après la date du dépôt de l'instrument, si cette dernière date est postérieure.

3 Pour les États qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation

of toetreding tot het Verdrag hebben neergelegd na de inwerkingtreding ervan, wordt het Verdrag van kracht drie maanden na de neerlegging van de akte.

4 Elke akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding die wordt neergelegd na de datum waarop een wijziging van het Verdrag geacht wordt te zijn aanvaard overeenkomstig artikel 10, is van toepassing op het Verdrag zoals dit werd gewijzigd.

Artikel 13

Opzegging

1 Het Verdrag kan na afloop van vijf jaar na de datum waarop het Verdrag in werking is getreden ten aanzien een partij, op elk ogenblik door die partij worden opgezegd.

2 De opzegging gebeurt door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de secretaris-generaal.

3 De opzegging wordt van kracht 12 maanden na de datum waarop de secretaris-generaal er kennis van gekregen heeft of na afloop van een andere termijn die in de kennisgeving wordt vermeld.

Artikel 14

Depositaris

1 Het Verdrag wordt neergelegd bij de secretaris-generaal van de Organisatie (hierna “de depositaris” genoemd).

2 De depositaris:

.1 licht de regeringen van alle staten die het Verdrag hebben ondertekend of die ertoe toegetreden zijn in over:

.1.1 elke nieuwe ondertekening of neerlegging van een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding en de datum van die ondertekening of neerlegging;

.1.2 de datum waarop het Verdrag

de la Convention ou d’adhésion à celle-ci après son entrée en vigueur, la Convention prend effet trois mois après la date du dépôt de l’instrument.

4 Tout instrument de ratification, d’acceptation, d’approbation ou d’adhésion déposé après la date à laquelle un amendement à la Convention est réputé avoir été accepté conformément aux dispositions de l’article 10 s’applique à la Convention dans sa forme modifiée.

Article 13

Dénonciation

1 La Convention peut être d’énoncée par l’une quelconque des Parties à tout moment après l’expiration d’une période de cinq ans à compter de la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l’égard de cette Partie.

2 Ladénonciation s’effectue au moyen d’une notification écrite adressée au Secrétaire général.

3 La dénonciation prend effet 12 mois après la date à laquelle le Secrétaire général en a reçu notification ou à l’expiration de tout autre de ‘lai plus long indiqué dans la notification.

Article 14

Dépositaire

1 La Convention est déposée auprès du Secrétaire général de l’Organisation (dénommé ci-après «le Dépositaire»).

2 Le Dépositaire :

.1 informe les gouvernements de tous les États qui ont signé la Convention ou qui y ont adhéré :

.1.1 de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d’instrument nouveau de ratification, d’acceptation, d’approbation ou d’adhésion et de la date de cette signature ou de ce dépôt;

.1.2 de la date d’entrée en vigueur de la

in werking treedt;

.1.3 elke neerlegging van een akte van opzegging van het Verdrag, de datum waarop die akte werd ontvangen en de datum waarop die opzegging van kracht wordt; en

.2 maakt de voor eensluidend verklaarde afschriften van het Verdrag over aan de regeringen van alle staten die het Verdrag hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden.

3 Zodra het Verdrag in werking is getreden, wordt door de depositaris een voor eensluidend verklaard afschrift ervan overgemaakt aan de secretaris-generaal van de Verenigde Naties ter registratie en publicatie overeenkomstig artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties.

Artikel 15

Talen

Het Verdrag is opgesteld in één origineel exemplaar in het Engels, Arabisch, Chinees, Spaans, Frans en Russisch, waarbij alle teksten op gelijke wijze authentiek zijn

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN TE LONDEN, op zeven juli negentienhonderdvijfennegentig.

Convention;

.1.3 de tout dépôt d'instrument dénonçant la Convention, de la date à laquelle cet instrument a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet; et

.2 transmet des copies certifiées conformes de la Convention aux gouvernements de tous les États qui ont signé la Convention ou qui y ont adhéré'.

3 Dès l'entrée en vigueur de la Convention, une copie certifiée conforme en est transmise par le dépositaire au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article 15

Langues

La Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature à la Convention.

FAIT À LONDRES, ce sept juillet mil neuf cent quatre-vingt-quinze.

(Vertaling)

BIJLAGE

**Hoofdstuk I.
Algemene bepalingen****Voorschrift 1***Definities*

Voor de toepassing van deze bijlage zijn de volgende definities van toepassing.

- 1 *voorschriften*: de regels die in de bijlage bij het Verdrag worden vermeld;
- 2 *goedgekeurd*: betekent goedgekeurd door de partij overeenkomstig de voorschriften;
- 3 *kapitein*: diegene die het bevel voert over een vissersvaartuig;
- 4 *officier*: een lid van de bemanning, niet zijnde de kapitein, die als zodanig aangewezen is op grond van de nationale wetten of reglementen of bij gebrek daaraan op grond van de collectieve overeenkomsten of de gewoonte;
- 5 *officier belast met de brugwacht*: een officier die bevoegd is overeenkomstig de bepalingen van voorschrift II/2 of II/4 van dit Verdrag;
- 6 *werktuigkundige*: een officier die bevoegd is overeenkomstig de bepalingen van voorschrift II/5 van dit Verdrag;
- 7 *hoofdwerktuigkundige*: de werktuigkundige die het oudst in rang is en die verantwoordelijk is voor de werktuiglijke voortstuwing en de werking en het onderhoud van de werktuiglijke en elektrische installaties van het vaartuig;
- 8 *tweede werktuigkundige*: de werktuigkundige die in rang volgt op de hoofdwerktuigkundige en op wie de verantwoordelijkheid voor de werktuiglijke voortstuwing en de werking en het onderhoud van de werktuiglijke en elektrische installaties van het schip komt te rusten, indien de hoofdwerktuigkundige daartoe niet in staat is;
- 9 *radio-operator*: een persoon die houder is van een passend getuigschrift, afgeleverd of erkend door een administratie overeenkomstig de bepalingen van het Radioreglement;
- 10 *Radioreglement*: het Radioreglement dat bijgevoegd is of wordt geacht bijgevoegd te zijn bij de recentste versie van het Internationaal Verdrag betreffende de telecommunicatie die van kracht is;
- 11 *STCW-verdrag van 1978*: het Internationaal Verdrag van 1978 betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst zoals gewijzigd;
- 12 *Protocol van Torremolinos van 1993*: het Protocol van Torremolinos van 1993 inzake het Internationaal Verdrag van Torremolinos betreffende de beveiliging van vissersvaartuigen, 1977;

13 *voortstuwingsvermogen*: het maximale vermogen uitgedrukt in kilowatt dat door de hoofdvoortstuwingsmachine(s) van het schip zonder overbelasting gedurende onbeperkte tijdsduur kan worden geleverd, zoals vermeld op het inschrijvingscertificaat van het schip of elk ander officieel document;

14 *beperkt vaargebied*: de wateren in de nabijheid van een partij, zoals door haar administratie gedefinieerd, waarin volgens die administratie een voldoende graad van veiligheid bestaat waardoor lagere normen voor de kwalificaties van de kapiteins en officiers van vissersvaartuigen en de diplomering kunnen worden gehanteerd dan die voor de dienst buiten die grenzen. Bij het bepalen van de omvang van het beperkt vaargebied moet de administratie rekening houden met de door de Organisatie uitgewerkte richtlijnen;*

15 *onbeperkt vaargebied*: de wateren buiten het beperkt vaargebied.

16 *lengte (L)*: 96 % van de totale lengte op een waterlijn op 85 % van de kleinste holte naar de mal gemeten vanaf de kiellijn, of de lengte van de voorzijde van de voorsteven tot aan de hartlijn van de roerkoning op die waterlijn, indien deze laatste lengte groter is. Bij schepen die met stuurlast zijn ontworpen, moet de waterlijn waarop deze lengte gemeten wordt, evenwijdig aan de ontwerpwaterlijn worden genomen.

17 *holte naar de mal*: de verticale afstand gemeten van de kiellijn tot de bovenkant van de balken van het werkdek in de zijde.

Voorschrift 2

Toepassing

De administratie van een partij kan, indien zij het onredelijk of praktisch onmogelijk acht alle vereisten van de voorschriften II/3, II/4 en II/5 en het vereiste van het gebruik van de Engelse taal toe te passen op personeel dat dienst doet aan boord van een vissersvaartuig met een lengte van minder dan 45 m dat uitsluitend vanuit haar eigen havens vaart en in haar beperkt vaargebied vist, vaststellen welke van deze voorschriften geheel of gedeeltelijk niet van toepassing zijn op dit personeel, zonder dat hierbij afgeweken wordt van de veiligheidsbeginselen in het Verdrag. In dat geval dient de betrokken administratie aan de secretaris-generaal de details mee te delen van de door haar genomen maatregelen wat de opleiding van dat personeel en de afgifte van de relevante bewijzen betreft.

Voorschrift 3

Bewijzen en officiële verklaringen

1 Bewijzen voor personeel van vissersvaartuigen mogen uitsluitend worden afgeleverd indien is voldaan aan de vereisten inzake diensttijd, leeftijd, fysieke geschiktheid, opleiding, kwalificaties en examens overeenkomstig deze voorschriften.

*Zie bijlage 1 van resolutie A.539(13) met als opschrift Bewijzen voor schipper en officier van de brugwachter aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van 24 m of meer, die door de Organisatie werd aangenomen.

2 Een bewijs dat werd afgeleverd door een partij met toepassing van paragraaf 1, moet door die partij van een officiële verklaring worden voorzien, ter bevestiging van de afgifte van het bewijs volgens het model dat voorgeschreven wordt in aanhangsel 1 of aanhangsel 2.

3 De bewijzen en officiële verklaringen moeten worden opgesteld in de officiële taal of talen van het land dat deze aflevert. Indien de gebruikte taal niet het Engels is, moet de tekst een vertaling in die taal bevatten.

4 Met betrekking tot de radio-operators kunnen de partijen:

.1 de in voorschrift II/6 voorgeschreven aanvullende kennis opnemen in het examen voor de afgifte van een getuigschrift overeenkomstig het Radioreglement; of

.2 een afzonderlijk getuigschrift afleveren waaruit blijkt dat de houder beschikt over de in voorschrift II/6 voorgeschreven aanvullende kennis.

5 De administratie die met toepassing van voorschrift 7 een door of op gezag van een andere partij afgeleverd bewijs heeft erkend, moet een officiële verklaring afleveren waarin de erkenning van dat bewijs wordt bevestigd volgens het model dat in aanhangsel 3 wordt voorgeschreven.

6 De officiële verklaring verliest haar geldigheid zodra het desbetreffende bewijs vervalt of is ingetrokken, tijdelijk ingetrokken of ongeldig verklaard door de partij die het heeft afgeleverd en in elk geval uiterlijk vijf jaar na de datum van afgifte ervan.

7 Elk passend bewijs dat werd afgeleverd krachtens de bepalingen van het STCW-verdrag van 1978 op grond waarvan de houder dienst kan doen als hoofdwerktuigkundige, werktuigkundige of radio-operator, wordt voor de toepassing van de bovenstaande paragraaf 1 geacht een dienovereenkomstig bewijs te zijn met betrekking tot vissersvaartuigen.

8 Onverminderd de krachtens de aanhangsels 1, 2 en 3 toegelaten varianten, mogen de administraties een model gebruiken dat afwijkt van het in deze aanhangsels weergegeven model; het gebruikte model moet echter minstens de voorgeschreven inlichtingen bevatten die in Romeinse letters en Arabische cijfers moeten worden weergegeven.

Voorschrift 4

Controleprocedure

1 De controle krachtens artikel 8 door een gemachtigde ambtenaar moet worden beperkt tot:

.1 het nagaan of alle personeelsleden van vissersvaartuigen die dienst doen aan boord en die houder moeten zijn van een bewijs op grond van het Verdrag, dat bewijs of de vereiste dispensatie bezitten. Een dergelijk bewijs moet worden aanvaard, tenzij er goede redenen zijn om aan te nemen dat het op bedrieglijke wijze werd verkregen of dat de houder van het bewijs niet de persoon is aan wie het oorspronkelijk werd afgeleverd; en

.2 het vaststellen van de geschiktheid van het personeel van vissersvaartuigen om te voldoen aan de door het Verdrag voorgeschreven normen inzake wachtdienst, als er goede

redenen zijn om aan te nemen dat die normen niet werden nageleefd omdat de hiernavolgende feiten zich hebben voorgedaan:

- .2.1 het schip was betrokken bij een aanvaring of gestrand; of
- .2.2 het schip heeft terwijl het onderweg was, voor anker lag of aangemeerd was, een lozing van stoffen uitgevoerd die volgens internationale overeenkomsten onrechtmatig is; of
- .2.3 er is op foutieve of onveilige wijze met het schip gemanoeuvreerd waarbij de door de Organisatie aangenomen maatregelen om het verkeer te regelen of veilige navigatiemethoden en -procedures niet in acht zijn genomen; of
- 2.4 het schip is in andere opzichten op zodanige wijze uitgebaat dat het een gevaar vormt voor personen, goederen of het milieu.

2 Indien de functionaris die de controle uitvoert, tekortkomingen op grond van paragraaf 1 vaststelt, moet hij de kapitein van het schip en de administratie daarvan onmiddellijk schriftelijk op de hoogte brengen opdat passende maatregelen kunnen worden genomen. In deze kennisgeving moeten de tekortkomingen gedetailleerd worden omschreven alsmede de redenen waarom de partij besluit dat deze tekortkomingen een gevaar vormen voor personen, goederen of het milieu.

3 De tekortkomingen die als gevaarlijk kunnen worden beschouwd voor personen, goederen of het milieu, zijn met name de volgende:

- .1 personen die houder moeten zijn van een bewijs beschikken niet over een passend bewijs of een passende dispensatie;
- .2 de bepalingen inzake de wacht op de brug of in de machinekamer voldoen niet aan de door de administratie voor het schip bepaalde eisen;
- .3 bij de bemanning voor de wacht is niemand gekwalificeerd om de uitrusting te bedienen die noodzakelijk is voor veilige navigatie, veilige radioverbindingen of het voorkomen van vervuiling; of
- .4 het is niet mogelijk personen te vinden die rust hebben genoten, om bij het vertrek in te staan voor de eerste wacht en de daaropvolgende wachten.

Voorschrift 5

Mededeling van inlichtingen

1 De secretaris-generaal moet de partijen op verzoek alle inlichtingen verstrekken die hem werden meegedeeld op grond van artikel 4.

2 Een partij die de krachtens artikel 4 vereiste inlichtingen niet binnen 24 maanden na de datum van de inwerkingtreding van het Verdrag ten aanzien van een partij, meedeelt, kan zich niet beroepen op de voordelen van dit Verdrag, zolang de secretaris-generaal de inlichtingen niet heeft ontvangen.

Voorschrift 6*Administratieve maatregelen in verband met de diplomering*

1 Elke Partij verbindt zich ertoe een systeem in te voeren en te handhaven om ervoor te zorgen dat de programma's die het onderwijs en de praktijkopleiding bevatten die nodig zijn om de normen van bekwaamheid te bereiken, regelmatig worden gecontroleerd om de doeltreffendheid ervan te waarborgen.

2 Elke partij verbindt zich ertoe, voor zover dit praktisch haalbaar is, een of meerdere registers bij te houden van alle bewijzen en officiële verklaringen vermeld in de voorschriften 3 en II/1 tot en met II/6 die zijn afgeleverd, zijn verlopen of zijn verlengd, of als verloren zijn opgegeven, tijdelijk zijn ingetrokken of ongeldig zijn verklaard en van de verleende dispensaties, en informatie te verstrekken over de status van deze bewijzen, officiële verklaringen en dispensaties wanneer een andere partij daarom verzoekt.

Voorschrift 7*Erkenning van de bewijzen*

1 Elke administratie moet ervoor zorgen dat ze vooraleer ze een bewijs dat door of op gezag van een andere partij werd afgeleverd, erkent door middel van een officiële verklaring overeenkomstig voorschrift 3, controleert of de eisen met betrekking tot de normen van bekwaamheid en de afgifte van bewijzen en officiële verklaringen, volledig werden nageleefd door die partij.

2 De bewijzen die door of op gezag van een staat die geen partij is, werden afgeleverd, mogen niet worden erkend.

3 Niettegenstaande de eisen van paragraaf 1 van dit voorschrift en paragraaf 5 van voorschrift 3, kan een administratie als de omstandigheden dit vereisen, een persoon die houder is van een passend en geldig door een andere partij afgeleverd bewijs dat niet van een officiële verklaring is voorzien overeenkomstig paragraaf 2 van voorschrift 3, toestaan om gedurende een periode van maximaal drie maanden te werken aan boord van een schip dat gerechtigd is haar vlag te voeren, op voorwaarde dat een document kan worden voorgelegd waaruit blijkt dat bij de administratie een officiële verklaring werd aangevraagd.

Voorschrift 8*Overgangsbepalingen*

1 Een vaarbevoegdheidsbewijs of een bewijs van diensttijd in een hoedanigheid waarvoor dit Verdrag een bewijs eist, dat vóór de inwerkingtreding van het Verdrag ten aanzien van een partij werd afgeleverd overeenkomstig de wetgeving van die partij of het Radioreglement, moet als geldig worden erkend voor het dienst doen na de inwerkingtreding van het Verdrag ten aanzien van die partij.

2 Na de inwerkingtreding van het Verdrag ten aanzien van een partij kan zij gedurende een periode van ten hoogste vijf jaar vaarbevoegdheidsbewijzen blijven afleveren overeenkomstig de gevestigde praktijk. Deze bewijzen moeten voor de toepassing van het verdrag als geldig worden erkend. Tijdens deze overgangsperiode worden dergelijke bewijzen slechts afgeleverd aan de personen die hun diensttijd buitengaats hebben aangevat vóór de

inwerkingtreding van het Verdrag ten aanzien van die Partij in de specifieke dienst van het schip waarop die bewijzen betrekking hebben. De partij moet erover waken dat alle andere kandidaten voor een bewijs examens afleggen en hun bewijzen verkrijgen overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag.

3 Een partij kan gedurende twee jaar na de inwerkingtreding van het Verdrag ten aanzien van haar, een bewijs van dienstdienst afleveren aan de personeelsleden van vissersvaartuigen die noch houder zijn van een passend bewijs krachtens het Verdrag, noch van een vaarbevoegdheidsbewijs dat werd afgeleverd krachtens de wetgeving van die partij vóór de inwerkingtreding van het Verdrag ten aanzien van haar, maar die:

- .1 buitengaats dienst hebben gedaan in een hoedanigheid waarvoor zij een bewijs van dienstdienst wensen te verkrijgen, gedurende ten minste drie jaar tijdens de laatste zeven jaar die zijn voorafgegaan aan de inwerkingtreding van het Verdrag ten aanzien van die partij;
- .2 een bewijs hebben geleverd dat zij die dienstdienst naar behoren hebben vervuld;
- .3 ten aanzien van de partij het bewijs hebben geleverd van hun fysieke geschiktheid, in het bijzonder wat hun gezichts- en gehoororgaan betreft, rekening houdend met hun leeftijd op het ogenblik waarop ze hun aanvraag indienen. Voor de toepassing van het Verdrag moet een bewijs van dienstdienst dat op grond van deze paragraaf wordt afgeleverd, worden beschouwd als gelijkwaardig aan een krachtens het Verdrag afgeleverd bewijs.

Voorschrift 9

Dispensaties

1 In buitengewoon dringende omstandigheden kan een administratie, indien dit naar haar oordeel geen gevaar oplevert voor personen, goederen of het milieu, een dispensatie verlenen waardoor een bepaalde persoon wordt toegestaan gedurende een bepaalde periode van ten hoogste zes maanden op een bepaald vissersvaartuig dienst te doen in een hoedanigheid waarvoor hij niet het vereiste bewijs bezit – maar niet in de hoedanigheid van radio-operator, onverminderd de desbetreffende bepalingen van het Radioreglement – mits diegene aan wie dispensatie wordt verleend voldoende bekwaam is om de onbezette functie op een verantwoorde wijze te vervullen, zulks ter beoordeling van de administratie.

2 Iedere ten aanzien van een functie verleende dispensatie wordt slechts verleend aan iemand die het juiste bewijs bezit voor de functie onmiddellijk daaronder. Indien het Verdrag geen bewijs vereist voor de functie daaronder, kan dispensatie worden verleend aan iemand wiens bekwaamheden en ervaring naar het oordeel van de administratie duidelijk overeenstemmen met de eisen voor de te bezetten functie, op voorwaarde dat aan een dergelijke persoon, indien hij het passende bewijs niet bezit, de eis zal worden gesteld dat hij een test aflegt die door de administratie is aanvaard als bewijs dat die dispensatie zonder gevaar kan worden gegeven. Bovendien draagt de administratie er zorg voor dat de desbetreffende functie zo spoedig mogelijk wordt vervuld door iemand die een passend bewijs bezit.

3 Elke partij dient zo spoedig mogelijk na 1 januari van elk jaar een verslag aan de secretaris-generaal te zenden, met gegevens over het totale aantal dispensaties met betrekking

tot iedere hoedanigheid waarvoor een bewijs vereist is, ook wanneer geen enkele dispensatie werd verleend.

Voorschrift 10*Gelijkwaardige regelingen*

1 Het Verdrag belet een partij niet andere regelingen inzake onderwijs en opleiding te handhaven of in te voeren, met name regelingen inzake de dienst buitengaats en inzake de organisatie aan boord van het schip, die in het bijzonder zijn aangepast aan technische ontwikkelingen en aan bijzondere types schepen, op voorwaarde dat het niveau van de dienst buitengaats en van de kennis van en de bekwaamheid voor de nautische en technische behandeling van het schip een mate van veiligheid op zee waarborgt en een preventief effect ten aanzien van vervuiling heeft, die ten minste gelijkwaardig zijn aan de eisen van het Verdrag.

2 De bijzonderheden van dergelijke regelingen moeten worden opgenomen in het verslag dat krachtens artikel 4 wordt meegedeeld.

Hoofdstuk II

Diplomering van kapiteins, officieren, werktuigkundigen en afgifte van getuigschriften voor radio-operators

Voorschrift 1

Verplichte minimumeisen voor de diplomering van kapiteins van vissersvaartuigen met een lengte van 24 m of meer die varen in onbeperkt vaargebied

- 1 Elke kapitein van een vissersvaartuig met een lengte van 24 m of meer dat vaart in onbeperkt vaargebied, moet houder zijn van een passend bewijs.
- 2 Elke kandidaat voor een bewijs moet:
 - .1 ten aanzien van de partij het bewijs leveren van zijn fysieke geschiktheid, in het bijzonder wat zijn gezichts- en gehoororgaan betreft;
 - .2 voldoen aan de eisen met betrekking tot de diplomering van officier belast met de brugwacht aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van 24 m of meer die varen in onbeperkt vaargebied en een goedgekeurde diensttijd buitengaats hebben vervuld van ten minste 12 maanden als officier belast met de brugwacht of als kapitein aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van ten minste 12 m. De partij kan echter toestaan dat van deze periode een periode van goedgekeurde diensttijd buitengaats van ten hoogste zes maanden wordt vervangen door diensttijd als officier belast met de brugwacht op zeeschepen die vallen onder het STCW-verdrag van 1978; en
 - .3 ten genoegen van de partij een passend examen of passende examens hebben afgelegd voor het beoordelen van zijn bekwaamheden. Die examens moeten ten minste betrekking hebben op de onderwerpen die worden vermeld in het aanhangsel bij dit voorschrift. Kandidaten die reeds in het bezit zijn van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs afgeleverd overeenkomstig de bepalingen van het STCW-verdrag van 1978, hoeven niet opnieuw examens af te leggen over de in het aanhangsel vermelde onderwerpen indien zij hiervoor op een hoger of gelijkwaardig niveau geslaagd zijn voor de afgifte van een bewijs op grond van het Verdrag.

Aanhangsel bij voorschrift 1

Vereiste minimumkennis voor de diplomering van kapiteins van vissersvaartuigen met een lengte van 24 m of meer die varen in onbeperkt vaargebied

1 Het onderstaande programma werd opgesteld voor het examen van kandidaten voor het bewijs voor kapiteins van vissersvaartuigen met een lengte van 24 m of meer die varen in onbeperkt vaargebied. Gelet op het feit dat de kapitein op elk ogenblik, waaronder tijdens de visvangstactiviteiten, de eindverantwoordelijkheid draagt voor de veiligheid van het schip en zijn bemanning, moet op basis van het examen over de vermelde onderwerpen kunnen worden gecontroleerd of de kandidaten zich alle beschikbare informatie met betrekking tot de veiligheid van het schip en zijn bemanning, overeenkomstig het programma op de juiste wijze eigen hebben gemaakt.

2 Navigatie en positiebepaling

2.1 Reisplanning en navigatie in alle omstandigheden:

- .1 door aanvaarde methodes van het uitzetten van koersen;
- .2 in beperkte wateren;
- .3 in ijs, in voorkomend geval;
- .4 bij beperkte zichtbaarheid;
- .5 in verkeersscheidingsstelsels, in voorkomend geval; en
- .6 in gebieden beïnvloed door getijden of stromingen.

2.2 Positiebepaling:

- .1 door waarneming van hemellichamen;
- .2 door waarneming met land in zicht, met inbegrip van het gebruik van peilingen van punten op land en van hulpnavigatiemiddelen zoals vuurtorens, bakens en boeien, alsook van zeekaarten, berichten aan zeevarenden en andere betrokken publicaties met het oog op het nazicht van de juistheid van de bepaalde positie.
- .3 door het gebruik, ten genoegen van de partij, van moderne elektronische hulpmiddelen bij de navigatie waarmee vissersvaartuigen uitgerust zijn, in het bijzonder dankzij de kennis van hun werking, van hun beperkingen, van de bronnen van fouten, van het opsporen van verkeerde voorstellingen van inlichtingen en van de manieren van verbetering, om een juiste positiebepaling te verkrijgen.

3 Wachtlopen

3.1 Grondige kennis aantonen van de inhoud, de toepassing en de bedoeling van het Internationaal Reglement ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, 1972, met inbegrip van de bijlagen II en IV met betrekking tot de veiligheid van de scheepvaart.

3.2 Kennis aantonen van de “Basisbeginselen in acht te nemen bij het wachtlopen op de brug”, zoals voorgeschreven in hoofdstuk IV.

4 Radarnavigatie

4.1 Kennis aantonen, met behulp van een radarsimulator, of bij gebrek daaraan, van plotkaarten, van de basisprincipes van de radar, van zijn werking en zijn toepassing, alsook van het vermogen tot interpretatie en ontleding van de gegevens geleverd door de radar*, in het bijzonder:

- .1 factoren die de werking en precisie beïnvloeden;
- .2 in werking zetten en bijregelen van het beeldscherm;
- .3 onderkennen van valse voorstellingen van informatie, van valse echo's, van golfreflectie enz.;
- .4 afstand en peiling;
- .5 herkennen van kritische echo's;
- .6 koers en snelheid van andere schepen;
- .7 tijd en afstand van het dichtste punt van kruisen, van ontmoeten en van inhalen ten aanzien van andere naderende schepen;
- .8 opmerken van verandering van koers en snelheid van andere schepen;
- .9 gevolgen van verandering van koers en/of snelheid van eigen schip; en
- .10 toepassing van het Internationaal Reglement ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, 1972.

5 Magnetisch kompas en gyrokompas

5.1 Bekwaamheid tot het bepalen en verbeteren van fouten van het magnetische kompas en het gyrokompas, gebruik makend van waarnemingen met land in zicht en van astronomische waarnemingen.

* Zie resolutie 2 van de STCW-F-Conferentie van 1995.

6 Meteorologie en oceanografie

- 6.1 Kennis van meteorologische instrumenten en hun gebruik.
- 6.2 Bekwaamheid te werken met de beschikbare meteorologische informatie.
- 6.3 Kennis van de eigenschappen van de verschillende weerkundige systemen, in het bijzonder, naar goeddunken van de partij, van tropische stormen en kennis van de middelen om de kernen en de gevaarlijke sectoren ervan te vermijden.
- 6.4 Kennis van de weersomstandigheden die het schip in gevaar kunnen brengen, met inbegrip van mist, ijsbergen en het aanvriezen van ijs.
- 6.5 Bekwaamheid in het gebruik van de relevante nautische publicaties betreffende getijden en stromingen.
- 6.6 Bekwaamheid in het berekenen van het uur en het getijde van de volle zee, alsook van de snelheid en de richting van getijdenstromingen.

7 Het varen en manoeuvreren met vissersvaartuigen

- 7.1 Varen en manoeuvreren met vissersvaartuigen in alle omstandigheden, in het bijzonder:
 - .1 aanleggen, vertrekken en ankeren onder alle omstandigheden van wind en getij;
 - .2 manoeuvreren in ondiep water;
 - .3 beheersen en manoeuvreren met vissersvaartuigen in slechte weersomstandigheden, met inbegrip van aangepaste snelheid vooral bij volledig van achter inkomende en schuin van achter inkomende zeeën, bij assistentie aan een schip of vliegtuig in nood, manieren die toelaten te vermijden dat een moeilijk te besturen schip dwars valt, en de drift ervan te beperken;
 - .4 manoeuvreren van het schip tijdens het vissen, met speciale aandacht voor factoren die het gedrag van het schip nadelig kunnen beïnvloeden tijdens die handelingen;
 - .5 de te nemen voorzorgen bij het te water laten bij slechte weersomstandigheden van hulpboten, reddingboten of reddingvlotten;
 - .6 de te volgen methode voor het aan boord nemen van overlevenden uit hulpboten, reddingboten of reddingvlotten;
 - .7 de eventueel te nemen praktische maatregelen bij navigatie in ijsgebieden, in nabijheid van ijsbergen of in geval van aan boord aanvriezende ijs;
 - .8 gebruik van verkeersscheidingssystels en navigatie binnen deze systels;

.9 belang van het varen bij lagere snelheid voor het vermijden van beschadigingen veroorzaakt door boeg- en hekgolf;

.10 overslag van vis op zee in fabrieksschepen of andere schepen; en

.11 bunkeren op zee.

8 Bouw en stabiliteit van vissersvaartuigen

8.1 Algemene kennis van de elementaire principes van constructie van een schip en de juiste benamingen van de verschillende delen.

8.2 Kennis van de theorie en van de factoren die de trim en de stabiliteit beïnvloeden alsook de noodzakelijke maatregelen om trim en stabiliteit op een veilig niveau te behouden.

8.3 Bekwaamheid aantonen in het gebruik van stabiliteitsgegevens, van stabiliteits- en trimtabellen alsook van vooraf berekende ladingstoestanden voor de exploitatie.

8.4 Kennis van de invloed van vrije vloeistofoppervlakken en van aanvriezen van ijs, in voorkomend geval.

8.5 Kennis van de invloed van water op dek.

8.6 Kennis van het belang van de waterdichte indeling en van de waterdichtheid tegen weer en wind.

9 Behandeling en stuwage van de vangst

9.1 Het stuwen en vastzetten van de vangst aan boord van het schip met inbegrip van het vistuig.

9.2 De werkzaamheden bij het aan boord nemen en uitzetten van de vangst en bijzondere aandacht voor de daarbij door de vangst en het vistuig veroorzaakte hellingmomenten.

10 Machines van het vissersvaartuig

10.1 Werkingsprincipes van scheepsmotoren van vissersvaartuigen.

10.2 Hulpmotoren van het schip

10.3 Algemene kennis van de terminologie van scheepsmechanica.

11 Preventie van brand en materiaal ter bestrijding van brand

11.1 Organisatie van brandoefeningen.

11.2 Klassen van branden en scheikundige reacties bij branden.

11.3 Systemen voor het bestrijden van brand.

- 11.4 Volgen van een erkende opleidingscursus in brandbestrijdingstechnieken.
- 11.5 Kennis van de voorschriften betreffende de uitrusting voor brandbestrijding.

12 Noodprocedures

- 12.1 Te nemen voorzorgen bij de stranding van een schip.
- 12.2 Te nemen maatregelen voor en na de stranding.
- 12.3 Te nemen maatregelen wanneer het vistuig vast komt aan de grond of aan een ander obstakel.
- 12.4 Het terug vlot krijgen van een gestrand schip met en zonder hulp.
- 12.5 Maatregelen te nemen na een aanvaring.
- 12.6 Voorlopig opstoppen van lekken.
- 12.7 Te nemen maatregelen voor de bescherming en de veiligheid van bemanning in kritieke situaties.
- 12.8 Beperking van de schade en redden van het schip na een brand of explosie.
- 12.9 Schip verlaten.
- 12.10 Noodsturen, klaarmaken en gebruik van noodinrichting voor het sturen, installatie van noodstuurinrichting indien mogelijk.
- 12.11 Redden van personen van een schip in nood of van een wrak.
- 12.12 Man-over-boordprocedures.
- 12.13 Slepen en gesleept worden

13 Medische hulp

- 13.1 Kennis van EHBO (eerste hulp bij ongevallen).
- 13.2 Kennis van de te volgen procedures voor het verkrijgen van medisch advies per radio.
- 13.3 Grondige kennis van het gebruik van de volgende publicaties:
 - .1 Internationale Medische Gids voor Schepen of gelijkwaardige nationale publicatie; en
 - .2 Medisch gedeelte van het “Internationaal Seinboek”.

14 Maritieme wetgeving

14.1 Kennis van de internationale maritieme wetgeving zoals vervat in internationale overeenkomsten en conventies wat de verplichtingen en verantwoordelijkheden van de kapitein betreft en in het bijzonder in verband met de veiligheid en met de bescherming van het mariene milieu. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan volgende onderwerpen:

- .1 getuigschriften en andere documenten waarvan de aanwezigheid aan boord van vissersvaartuigen is vereist ingevolge internationale conventies, voorwaarden voor het verkrijgen ervan en hun wettelijke geldigheidsduur;
- .2 verantwoordelijkheden krachtens de relevante voorschriften van het Protocol van Torremolinos van 1993;
- .3 verantwoordelijkheden krachtens de relevante voorschriften van Hoofdstuk V van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974;
- .4 verantwoordelijkheden krachtens bijlage I en bijlage V van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, zoals gewijzigd bij het Protocol van 1978 dat hierop betrekking heeft (Marpol 73/78);
- .5 maritieme gezondheidsverklaringen, beschikkingen van de “Internationale Gezondheidsregeling”;
- .6 verantwoordelijkheden krachtens het Verdrag inzake het Internationaal Reglement ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, 1972; en
- .7 verantwoordelijkheden krachtens de andere internationale instrumenten betreffende veiligheid van schip en bemanning.

14.2 De omvang van de kennis van de nationale maritieme wetgeving wordt overgelaten aan het oordeel van de partij, maar ze moet de nationale bepalingen betreffende de inwerkingtreding van toepasselijke internationale overeenkomsten en conventies omvatten.

15 Engelse taal

Voldoende kennis van de Engelse taal die het de kapitein mogelijk maakt kaarten en andere nautische publicaties te gebruiken, meteorologische informatie en berichten betreffende de veiligheid en de exploitatie van het schip te begrijpen, alsook zich duidelijk verstaanbaar te maken in gesprekken met andere schepen of met kuststations. Bekwaamheid om de standaardwoordenlijst voor de scheepvaart van de IMO (“Standard Marine Navigational Vocabulary”) te verstaan en te gebruiken voor de maritieme communicatie.

16 Communicatie

16.1 Algemene kennis van de beginselen en de basisfactoren die nodig zijn voor een veilig en doeltreffend gebruik van alle subsystemen en de apparatuur die vereist zijn voor het Wereldomvattend Maritiem Satelliet-Communicatiesysteem (GMDSS).

16.2 Kennis van de navigatie- en meteorologische waarschuwingssystemen en keuze van de juiste communicatiediensten.

16.3 Kennis van de nadelige gevolgen van het misbruik van deze communicatieapparatuur.

16.4 Wanneer de kandidaten over deze onderwerpen een examen hebben afgelegd voor het verkrijgen van een bewijs in een lagere categorie, kan de partij beslissen dat ze hetzelfde examen niet opnieuw moeten afleggen.

16.5 Bekwaamheid berichten over te brengen en te ontvangen met de morselamp en het Internationaal Seinboek te gebruiken.

17 Reddingmiddelen

17.1 Grondige kennis van de reddingmiddelen en van de te nemen maatregelen bij reddingacties.

17.2 Grondige kennis van de procedures in noodgevallen, van de alarmrol en oefeningen.

18 Opsporing en redding

18.1 Grondige kennis van het *Handboek voor opsporing en redding op zee (MERSAR)*.

19 FAO/ILO/IMO-Veiligheidshandboek voor Visseren en Vissersvaartuigen

19.1 Kennis van deel A van het FAO/ILO/IMO-Veiligheidshandboek voor Visseren en Vissersvaartuigen.

20 Methoden voor het aantonen van de bekwaamheid

20.1 Navigatie

20.1.1 Aantonen van bekwaamheid in het gebruik van de sextant, de pelorus en de azimutspiegel, alsmede de bekwaamheid de positie, de koers en de peilingen op een kaart aan te brengen.

20.2 Grondige kennis aantonen van de inhoud, de toepassing en de bedoeling van het Internationaal Reglement ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, 1972.

20.2.1 Door het gebruik van schaalmodellen waarop de juiste seinen of lichten zijn aangegeven, of een simulator met navigatielichten.

20.3 Radar

20.3.1 Door het bestuderen van radarsimulatoren of plotkaarten.

20.4 Brandbestrijding

20.4.1 Door het volgen van een erkende opleidingscursus in brandbestrijdingstechnieken.

20.5 *Communicatie*

20.5.1 Door met succes een praktische test af te leggen.

20.6 *Reddingmiddelen*

20.6.1 Door het hanteren van reddingsmiddelen waaronder het aantrekken van reddingsvesten en, in voorkomend geval, een overlevingspak.

Voorschrift 2

Verplichte minimumeisen voor de diplomering van officiers belast met de brugwacht aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van 24 m of meer die varen in onbeperkt vaargebied

1 Elke officier belast met de brugwacht van een vissersvaartuig met een lengte van 24 m of meer dat vaart in onbeperkt vaargebied, moet houder zijn van een passend bewijs.

2 Elke kandidaat voor een bewijs moet:

.1 niet jonger zijn dan 18 jaar;

.2 ten aanzien van de partij het bewijs leveren van zijn fysieke geschiktheid, in het bijzonder wat zijn gezichts- en gehoororgaan betreft;

.3 een goedgekeurde diensttijd buitengaats hebben behaald van ten minste twee jaar in de afdeling “dek” aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van ten minste 12 m. De administratie kan echter toestaan dat van deze diensttijd buitengaats een periode van ten hoogste een jaar wordt vervangen door een periode waarin een bijzondere opleiding wordt genoten, op voorwaarde dat het bijzondere opleidingsprogramma wat kwaliteit betreft ten minste gelijkwaardig is aan de vereiste diensttijd buitengaats waarvoor zij in de plaats komt, of door een periode van goedgekeurde diensttijd buitengaats die gestaafd wordt door een goedgekeurd stageboek dat valt onder het STCW-verdrag van 1978;

.4 ten genoegen van de partij een passend examen of passende examens hebben afgelegd voor het beoordelen van zijn bekwaamheden. Die examens moeten betrekking hebben op de onderwerpen die worden vermeld in het aanhangsel bij dit voorschrift. Kandidaten die reeds in het bezit zijn van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs afgeleverd overeenkomstig de bepalingen van het STCW-verdrag van 1978, hoeven niet opnieuw examen te doen over de in het aanhangsel vermelde onderwerpen indien zij hiervoor op een hoger of gelijkwaardig niveau geslaagd zijn voor de afgifte van een bewijs op grond van het Verdrag;

.5 voldoen aan de geldende eisen van voorschrift 6 voor de uitvoering van taken die werden toegewezen inzake radioverbinding overeenkomstig het Radioreglement.

Aanhangsel bij voorschrift 2

Vereiste minimumkennis voor de diplomering van officiers belast met de brugwacht aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van 24 m of meer die varen in onbeperkt vaargebied

1 Het onderstaande programma werd opgesteld voor het examen van kandidaten voor het bewijs voor officiers belast met de brugwacht aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van 24 m of meer die varen in onbeperkt vaargebied.

2 Astronomische navigatie

Bekwaamheid om door astronomische waarnemingen de kompasfouten aan te tonen.

3 Navigatie met land in zicht en kustvaart

3.1 Bekwaamheid om de positie te bepalen door middel van:

- .1 landmerken;
- .2 de hulpmiddelen voor navigatie, met inbegrip van vuurtorens, bakens en boeien; en
- .3 het gegist bestek, rekening houdend met wind, getij, stroom en de snelheid volgens het aantal omwentelingen/minuut van de schroef en aanduiding door de log.

3.2 Grondige kennis van en bekwaamheid om zeekaarten en nautische publicaties zoals de vaaraanwijzingen, getijdentafels, berichten aan zeevarenden en navigatiewaarschuwingen over radio te gebruiken.

4 Radarnavigatie

4.1 Kennis aantonen, met behulp van een radarsimulator, of bij gebrek daaraan van plotkaarten, van de basisprincipes van de radar, van zijn werking en zijn toepassing, alsook van het vermogen tot interpretatie en ontleding van de gegevens geleverd door de radar*, in het bijzonder:

- .1 factoren die de werking en precisie beïnvloeden;
- .2 in werking zetten en bijregelen van het beeldscherm;
- .3 onderkennen van valse voorstellingen van informatie, van valse echo's, van golfreflectie enz.;
- .4 afstand en peiling;
- .5 herkennen van kritische echo's;

* Zie resolutie 2 van de STCW-F-Conferentie van 1995.

- .6 koers en snelheid van andere schepen;
- .7 tijd en afstand van het dichtste punt van kruisen, van ontmoeten en van inhalen ten aanzien van andere naderende schepen;
- .8 opmerken van verandering van koers en snelheid van andere schepen;
- .9 gevolgen van verandering van koers en/of snelheid van eigen schip; en
- .10 toepassing van het Internationaal Reglement ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, 1972.

5 Wachtlopen

5.1 Grondige kennis aantonen van de inhoud, de toepassing en de bedoeling van het Internationaal Reglement ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, 1972, met inbegrip van de bijlagen II en IV met betrekking tot de veiligheid van de scheepvaart.

5.2 Kennis aantonen van de inhoud van “Basisbeginselen in acht te nemen bij het wachtlopen op de brug”, zoals voorgeschreven in hoofdstuk IV.

6 Elektronische plaatsbepaling- en navigatiesystemen

Bekwaamheid om de positie te bepalen gebruik makend van elektronische hulpmiddelen bij de navigatie, ten genoegen van de partij.

7 Meteorologie

7.1 Kennis van meteorologische instrumenten en hun gebruik.

7.2 Kennis van de eigenschappen van de verschillende weerkundige systemen.

8 Magnetisch kompas en gyrokompas

Onderhoud en gebruik van de kompassen, bijhorende uitrusting en vereiste voorzorgen.

9 Communicatie

9.1 Algemene kennis van de beginselen en de basisfactoren die nodig zijn voor een veilig en doeltreffend gebruik van alle subsystemen en de apparatuur die vereist zijn voor het Wereldomvattend Maritiem Satelliet-Communicatiesysteem (GMDSS).

9.2 Kennis van de navigatie- en meteorologische waarschuwingssystemen en keuze van de juiste communicatiecircuits.

9.3 Kennis van de nadelige gevolgen van het misbruik van deze communicatieapparatuur.

10 Preventie van brand en materiaal ter bestrijding van brand

- 10.1 Kennis van de klassen van branden en scheikundige reacties bij branden.
- 10.2 Kennis van de systemen en procedures voor het bestrijden van brand.
- 10.3 Volgen van een erkende opleidingscursus in brandbestrijdingstechnieken.

11 Reddingmiddelen

Bekwaamheid om oefeningen in “schip verlaten” te leiden en kennis van het gebruik van de reddingsmiddelen en hun uitrusting, in het bijzonder het radiotoestel met zend- en ontvangstinstallatie. Overlevingstechnieken, met inbegrip van de deelname aan een erkende opleidingscursus over overleven op zee.

12 Noodprocedures en veilige arbeidspraktijk voor de bemanning van vissersvaartuigen

Kennis van de punten opgesomd in de relevante secties van deel A van het FAO/ILO/IMO-Veiligheidshandboek voor Vissers en Vissersvaartuigen en hoofdstuk VIII van de Bijlage bij het Protocol van Torremolinos van 1993.

13 Het varen en manoeuvreren met vissersvaartuigen

- 13.1 Basiskennis van manoeuvreren van en omgaan met vissersvaartuigen, in het bijzonder:
 - .1 aanleggen, vertrekken, ankeren en langsij komen van andere schepen op zee;
 - .2 manoeuvreren van het schip tijdens het vissen, met speciale aandacht voor factoren die het gedrag van het schip nadelig kunnen beïnvloeden tijdens die handelingen;
 - .3 invloed van wind, getij en stroom op het manoeuvreren van het schip;
 - .4 manoeuvreren in ondiep water;
 - .5 het beheersen van vissersvaartuigen bij slecht weer;
 - .6 redden van mensen en bijstand verlenen aan een schip of vliegtuig in nood;
 - .7 slepen en gesleept worden;
 - .8 man-over-boordprocedures; en
 - .9 de eventueel te nemen praktische maatregelen bij navigatie in ijsgebieden of in geval van aan boord aanvriezende ijs.

14 Bouw van vissersvaartuigen

Algemene kennis van de elementaire principes van constructie van een schip.

15 Stabiliteit van vissersvaartuigen

Bekwaamheid aantonen in het gebruik van stabiliteitsgegevens, van stabiliteits- en trimtabellen alsook van vooraf berekende ladingstoestanden voor de exploitatie.

16 Behandeling en stuwage van de vangst

Kennis van de principes van de veilige behandeling en het stuwen van de vangst, en de gevolgen die dit kan hebben op de veiligheid van het vaartuig.

17 Engelse taal

Voldoende kennis van de Engelse taal die het de officier mogelijk maakt kaarten en nautische publicaties te gebruiken, meteorologische informatie en berichten betreffende de veiligheid en de exploitatie van het schip te begrijpen. Bekwaamheid om de standaardwoordenlijst voor de scheepvaart van de IMO ("Standard Marine Navigational Vocabulary") te verstaan en te gebruiken voor de maritieme communicatie.

18 Medische hulp

Kennis van EHBO (eerste hulp bij ongevallen). Gebruik in de praktijk van medische gidsen en advies per radio.

19 Opsporing en redding

Voldoende kennis van procedures voor opsporing en redding die gebaseerd zijn op het *Handboek voor opsporing en redding op zee (MERSAR)*.

20 Voorkomen van verontreiniging van het mariene milieu

Kennis van de voorzorgen in acht te nemen om verontreiniging van het mariene milieu te voorkomen.

21 Methoden voor het aantonen van de bekwaamheid

De partij moet de methodes bepalen die toelaten de bekwaamheid in de relevante domeinen die vereist worden in dit aanhangsel, aan te tonen.

Voorschrift 3

Verplichte minimumeisen voor de diplomering van kapiteins van vissersvaartuigen met een lengte van 24 m of meer die varen in beperkt vaargebied

1 Elke kapitein van een vissersvaartuig met een lengte van 24 m of meer, dat vaart in beperkt vaargebied, moet, als hij geen bewijs bezit dat overeenkomstig voorschrift 1 wordt afgeleverd, houder zijn van een passend bewijs dat ten minste overeenkomstig de bepalingen van dit voorschrift werd afgeleverd.

2 Elke kandidaat voor een bewijs moet:

.1 ten aanzien van de administratie het bewijs leveren van zijn fysieke geschiktheid, in het bijzonder wat zijn gezichts- en gehoororgaan betreft;

.2 voldoen aan de eisen met betrekking tot de diplomering van officier belast met de brugwacht aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van 24 m of meer, die varen in beperkt of onbeperkt vaargebied en een goedgekeurde diensttijd buitengaats hebben vervuld van ten minste 12 maanden als officier belast met de brugwacht of als kapitein aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van ten minste 12 m. Een partij kan echter toestaan dat van deze diensttijd een periode van ten hoogste zes maanden wordt vervangen door een periode van goedgekeurde dienst buitengaats als officier belast met de brugwacht op een koopvaardijship;

.3 ter genoegen van de partij een passend examen of passende examens hebben afgelegd voor het beoordelen van zijn bekwaamheden. Die examens moeten betrekking hebben op de onderwerpen die worden vermeld in het aanhangsel bij dit voorschrift.

3 De partij moet, rekening houdend met de eventuele gevolgen voor de veiligheid van alle vaartuigen en structuren die zich in hetzelfde beperkt vaargebied kunnen bevinden, dat zij overeenkomstig de definitie in voorschrift I/1 heeft omschreven, in overweging nemen en bepalen welke aanvullende materie eventueel moet worden opgenomen in de examens.

4 Kandidaten die reeds in het bezit zijn van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs afgeleverd overeenkomstig de bepalingen van het STCW-verdrag van 1978, hoeven niet opnieuw de examens af te leggen over de in het aanhangsel vermelde onderwerpen indien zij hiervoor op een hoger of gelijkwaardig niveau geslaagd zijn voor de afgifte van een bewijs op grond van het Verdrag.

Aanhangsel bij voorschrift 3

Vereiste minimumkennis voor de diplomering van kapiteins van vissersvaartuigen met een lengte van 24 m of meer die varen in beperkt vaargebied

1 Het onderstaande programma werd opgesteld voor het examen van kandidaten voor het bewijs voor kapiteins van vissersvaartuigen met een lengte van 24 m of meer die in beperkt vaargebied varen. Gelet op het feit dat de kapitein op elk ogenblik, waaronder tijdens de visvangstactiviteiten, de eindverantwoordelijkheid draagt voor de veiligheid van het schip en zijn bemanning, moet op basis van het examen over de vermelde onderwerpen kunnen worden gecontroleerd of de kandidaat zich alle beschikbare informatie met betrekking tot de veiligheid van het schip en zijn bemanning, overeenkomstig het programma op de juiste wijze eigen heeft gemaakt.

2 Navigatie en positiebepaling

2.1 Reisplanning en navigatie in alle omstandigheden:

- .1 door aanvaarde methodes van het uitzetten van koersen;
- .2 in beperkte wateren;
- .3 in ijs, in voorkomend geval;
- .4 bij beperkte zichtbaarheid;
- .5 in verkeersscheidingsstelsels, in voorkomend geval; en
- .6 in gebieden beïnvloed door getijden of stromingen.

2.2 Positiebepaling:

- .1 door waarneming met land in zicht, met inbegrip van het gebruik van peilingen van punten op land en van hulpnavigatiemiddelen zoals vuurtorens, bakens en boeien, alsook van zeekaarten, berichten aan zeevarenden en andere betrokken publicaties en nazicht van de juistheid van de bepaalde positie;
- .2 door het gebruik, ten genoegen van de partij, van moderne elektronische hulpmiddelen bij de navigatie waarmee de betrokken vissersvaartuigen uitgerust zijn.

3 Wachtlopen

3.1 Grondige kennis aantonen van de inhoud, de toepassing en de bedoeling van het Internationaal Reglement ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, 1972, met inbegrip van de bijlagen II en IV met betrekking tot de veiligheid van de scheepvaart.

3.2 Kennis aantonen van de “Basisbeginselen in acht te nemen bij het wachtlopen op de brug”, zoals voorgeschreven in hoofdstuk IV.

4 Radarnavigatie

4.1 De partij moet beslissen of het onderstaande programma over de radar al dan niet moet worden opgenomen in de algemene eisen voor de diplomering van kapiteins. Als ze beslist het niet op te nemen, moet ze ervoor zorgen dat met dit programma rekening gehouden is voor de diplomering van kapiteins van vaartuigen met een radaruitrusting die varen in beperkt vaargebied.

4.2 Kennis aantonen, met behulp van een radarsimulator, of bij gebrek daaraan van plotkaarten, van de basisprincipes van de radar, van zijn werking en zijn toepassing, alsook van het vermogen tot interpretatie en ontleding van de gegevens geleverd door de radar*, in het bijzonder:

- .1 factoren die de werking en precisie beïnvloeden;
- .2 in werking zetten en bijregelen van het beeldscherm;
- .3 onderkennen van valse voorstellingen van informatie, van valse echo's, van golfreflectie enz.;
- .4 afstand en peiling;
- .5 herkennen van kritische echo's;
- .6 koers en snelheid van andere schepen;
- .7 tijd en afstand van het dichtste punt van kruisen, van ontmoeten en van inhalen ten aanzien van andere naderende schepen;
- .8 opmerken van verandering van koers en snelheid van andere schepen;
- .9 gevolgen van verandering van koers en/of snelheid van eigen schip; en
- .10 toepassing van het Internationaal Reglement ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, 1972.

5 Kompassen

5.1 Bekwaamheid tot het bepalen en verbeteren van kompasfouten.

6 Meteorologie en oceanografie

6.1 Kennis van meteorologische instrumenten en hun gebruik.

6.2 Bekwaamheid te werken met de beschikbare meteorologische informatie.

*Zie resolutie 2 van de STCW-F-Conferentie van 1995.

6.3 Kennis van de eigenschappen van de verschillende weerkundige systemen die voorkomen in het betrokken beperkte vaargebied, naar goeddunken van de partij.

6.4 Kennis van de weerkundige condities die voorkomen in het betrokken beperkte vaargebied die de veiligheid van het schip in het gedrang kunnen brengen, naar goeddunken van de partij.

6.5 Indien van toepassing de bekwaamheid om de relevante nautische publicaties betreffende getijden en stromingen te gebruiken.

7 Het varen en manoeuvreren met vissersvaartuigen

7.1 Varen en manoeuvreren met vissersvaartuigen in alle omstandigheden, in het bijzonder:

- .1 aanleggen, vertrekken en ankeren onder alle omstandigheden van wind en getij;
- .2 manoeuvreren in ondiep water;
- .3 beheersen en manoeuvreren met vissersvaartuigen in slechte weersomstandigheden, met inbegrip van de aangepaste snelheid vooral bij volledig van achter inkomende en schuin van achter inkomende zeeën, bij assistentie aan een schip of vliegtuig in nood, manieren die toelaten te vermijden dat een moeilijk te besturen schip dwars valt, en de drift ervan te beperken;
- .4 manoeuvreren van het schip tijdens het vissen, met speciale aandacht voor factoren die het gedrag van het schip nadelig kunnen beïnvloeden tijdens die handelingen;
- .5 de te nemen voorzorgen bij het te water laten bij slechte weersomstandigheden van hulpboten, reddingboten of reddingvlotten;
- .6 de te volgen methode voor het aan boord nemen van overlevenden uit hulpboten, reddingboten of reddingvlotten;
- .7 de eventueel te nemen praktische maatregelen bij navigatie in ijsgebieden of in geval van aan boord aanvriezende ijs;
- .8 gebruik, in voorkomend geval, van verkeersscheidingsstelsels en navigatie binnen deze stelsels;
- .9 belang van het varen bij lagere snelheid voor het vermijden van beschadigingen veroorzaakt door boeg- en hekgolf; en
- .10 overslag van vis op zee in fabrieksschepen of andere schepen.

8 Bouw en stabiliteit van vissersvaartuigen

8.1 Algemene kennis van de elementaire principes van constructie van een schip en de juiste benamingen van de verschillende delen.

8.2 Kennis van de theorie en van de factoren die de trim en de stabiliteit beïnvloeden alsook de noodzakelijke maatregelen om trim en stabiliteit op een veilig niveau te behouden.

8.3 Bekwaamheid aantonen in het gebruik van stabiliteitsgegevens, van stabiliteits- en trimtabellen alsook van vooraf berekende ladingstoestanden voor de exploitatie.

8.4 Kennis van de invloed van vrije vloeistofoppervlakken en van aanvriezen van ijs, in voorkomend geval.

8.5 Kennis van de invloed van water op dek.

8.6 Kennis van het belang van de waterdichte indeling en van de waterdichtheid tegen weer en wind.

9 Behandeling en stuwage van de vangst

9.1 Het stuwen en vastzetten van de vangst aan boord van het schip met inbegrip van het vistuig.

9.2 De werkzaamheden bij het aan boord nemen en uitzetten van de vangst en bijzondere aandacht voor de daarbij door de vangst en het vistuig veroorzaakte hellingmomenten.

10 Machines van het vissersvaartuig

10.1 Werkingsprincipes van scheepsmotoren van vissersvaartuigen.

10.2 Hulpmotoren van het schip

10.3 Algemene kennis van de terminologie van scheepsmechanica.

11 Preventie van brand en materiaal ter bestrijding van brand

11.1 Organisatie van brandoefeningen.

11.2 Klassen van branden en scheikundige reacties bij branden.

11.3 Systemen voor het bestrijden van brand.

11.4 Volgen van een erkende opleidingscursus in brandbestrijdingstechnieken.

11.5 Kennis van de voorschriften betreffende de uitrusting voor brandbestrijding.

12 Noodprocedures

12.1 Te nemen voorzorgen bij de stranding van een schip.

12.2 Te nemen maatregelen voor en na de stranding.

12.3 Te nemen maatregelen wanneer het vistuig vast komt aan de grond of aan een ander obstakel.

12.4 Het terug vlot krijgen van een gestrand schip met en zonder hulp.

12.5 Maatregelen te nemen na een aanvaring.

12.6 Voorlopig opstoppen van lekken.

12.7 Te nemen maatregelen voor de bescherming en de veiligheid van bemanning in kritieke situaties.

12.8 Beperking van de schade en redden van het schip na een brand of explosie.

12.9 Schip verlaten.

12.10 Noodsturen, klaarmaken en gebruik van noodinrichting voor het sturen, installatie van noodstuurinrichting indien mogelijk.

12.11 Redden van personen van een schip in nood of van een wrak.

12.12 Man-over-boordprocedures.

12.13 Slep en gesleept worden.

13 Medische hulp

13.1 Kennis van EHBO (eerste hulp bij ongevallen). Gebruik in de praktijk van medische gidsen en advies per radio.

13.2 Gebruik in de praktijk van de medische gidsen en advies per radio, met inbegrip van de bekwaamheid om doeltreffende handelingen te stellen bij ongevallen of ziektes die zich aan boord kunnen voordoen op basis van de verkregen informatie.

14 Maritieme wetgeving

14.1 Rekening houdend met het beperkt vaargebied, zoals gedefinieerd door de partij, kennis van de internationale maritieme wetgeving zoals vervat in internationale overeenkomsten en conventies wat de verplichtingen en verantwoordelijkheden van de kapitein betreft in het betrokken vaargebied, en in het bijzonder regels in verband met de veiligheid en met de bescherming van het mariene milieu.

14.2 De omvang van de kennis van de nationale maritieme wetgeving wordt overgelaten aan het oordeel van de partij, maar moet de nationale bepalingen betreffende de inwerkingtreding van toepasselijke internationale overeenkomsten en conventies omvatten.

15 Reddingmiddelen

Kennis van de reddingsmiddelen voorzien aan boord van vissersvaartuigen. Het organiseren van de oefeningen “schip verlaten” en het gebruik van de uitrusting.

16 Opsporing en redding

Kennis van de procedures voor opsporing en redding.

17 FAO/ILO/IMO-Veiligheidshandboek voor Vissers en Vissersvaartuigen – Deel A

Kennis van de bepalingen van dit handboek in de mate die door de partij is voorgeschreven.

18 Methoden voor het aantonen van de bekwaamheid

De partij moet de passende methodes bepalen die toelaten de bekwaamheid in de relevante domeinen die vereist worden in dit aanhangsel, aan te tonen.

Voorschrift 4

Verplichte minimumeisen voor de diplomering van officiers belast met de brugwacht aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van 24 m of meer die varen in beperkt vaargebied

1 Elke officier belast met de brugwacht van een vissersvaartuig met een lengte van 24 m of meer dat vaart in beperkt vaargebied, moet houder zijn van een bewijs dat is afgeleverd overeenkomstig voorschrift 2, ofwel van een passend bewijs dat ten minste overeenkomstig de bepalingen van dit voorschrift werd afgeleverd.

2 Elke kandidaat voor het bewijs moet:

- .1 niet jonger zijn dan 18 jaar;
- .2 ten aanzien van de partij het bewijs leveren van zijn fysieke geschiktheid, in het bijzonder wat zijn gezichts- en gehoororgaan betreft;
- .3 een goedgekeurde diensttijd buitengaats hebben behaald van ten minste twee jaar in de afdeling “dek” aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van ten minste 12 m. De administratie kan echter toestaan dat van deze diensttijd buitengaats een periode van ten hoogste een jaar wordt vervangen door een periode waarin een bijzondere opleiding wordt genoten, op voorwaarde dat het bijzondere opleidingsprogramma wat kwaliteit betreft ten minste gelijkwaardig is aan de vereiste diensttijd buitengaats waarvoor zij in de plaats komt, of door een periode van goedgekeurde diensttijd buitengaats die gestaafd wordt door een goedgekeurd stageboek dat valt onder het STCW-verdrag van 1978;
- .4 ter genoegen van de partij een passend examen of passende examens hebben afgelegd voor het beoordelen van zijn bekwaamheden. Die examens moeten ten minste betrekking hebben op de materie die wordt vermeld in het aanhangsel bij dit voorschrift. Kandidaten die reeds in het bezit zijn van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs afgeleverd overeenkomstig de bepalingen van het STCW-verdrag van 1978, hoeven niet opnieuw examens af te leggen over de in het aanhangsel vermelde onderwerpen indien zij hiervoor

op een hoger of gelijkwaardig niveau geslaagd zijn voor de afgifte van een bewijs op grond van het Verdrag; en

.5 voldoen aan de geldende eisen van voorschrift 6 voor de uitvoering van taken die werden toegewezen inzake radioverbinding overeenkomstig het Radioreglement.

Aanhangsel bij voorschrift 4

Vereiste minimumkennis voor de diplomering van officiers belast met de brugwacht aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van 24 m of meer die varen in beperkt vaargebied

1 Het onderstaande programma werd opgesteld voor het examen van kandidaten voor het bewijs voor officiers belast met de brugwacht aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van 24 m of meer die varen in beperkt vaargebied.

2 Navigatie met land in zicht en kustvaart

2.1 Bekwaamheid om de positie te bepalen door middel van:

- .1 landmerken;
- .2 de hulpmiddelen voor navigatie, met inbegrip van vuurtorens, bakens en boeien; en
- .3 het gegist bestek, rekening houdend met wind, getij, stroom en de snelheid volgens het aantal omwentelingen/minuut van de schroef en aanduiding door de log.

2.2 Grondige kennis van en bekwaamheid om zeekaarten en nautische publicaties zoals de vaaraanwijzingen, getijdentafels, berichten aan zeevarenden en navigatiewaarschuwingen over radio te gebruiken.

3 Radarnavigatie

3.1 De partij moet beslissen of het onderstaande programma over de radar al dan niet moet worden opgenomen in de algemene eisen voor de diplomering van officiers belast met de brugwacht. Als ze beslist het niet op te nemen, moet ze ervoor zorgen dat met dit programma rekening gehouden is voor de diplomering van officiers belast met de brugwacht aan boord van vaartuigen met een radaruitrusting die varen in beperkt vaargebied.

3.2 Kennis aantonen, met behulp van een radarsimulator, of bij gebrek daaraan, van plotkaarten, van de basisprincipes van de radar, van zijn werking en zijn toepassing, alsook van het vermogen tot interpretatie en ontleding van de gegevens geleverd door de radar*, in het bijzonder:

- .1 factoren die de werking en precisie beïnvloeden;
- .2 in werking zetten en bijregelen van het beeldscherm;

*Zie resolutie 2 van de STCW-F-Conferentie van 1995.

- .3 onderkennen van valse voorstellingen van informatie, van valse echo's, van golfreflectie enz.;
- .4 afstand en peiling;
- .5 herkennen van kritische echo's;
- .6 koers en snelheid van andere schepen;
- .7 tijd en afstand van het dichtste punt van kruisen, van ontmoeten en van inhalen ten aanzien van andere naderende schepen;
- .8 opmerken van verandering van koers en snelheid van andere schepen;
- .9 gevolgen van verandering van koers en/of snelheid van eigen schip; en
- .10 toepassing van het Internationaal Reglement ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, 1972.

4 Wachtlopen

4.1 Grondige kennis aantonen van de inhoud, de toepassing en de bedoeling van het Internationaal Reglement ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, 1972, met inbegrip van de bijlagen II en IV met betrekking tot de veiligheid van de scheepvaart.

4.2 Kennis aantonen van de inhoud van "Basisbeginselen in acht te nemen bij het wachtlopen op de brug", zoals voorgeschreven in hoofdstuk IV.

5 Elektronische plaatsbepaling- en navigatiesystemen

5.1 Bekwaamheid om de positie te bepalen gebruik makend van elektronische hulpmiddelen bij de navigatie, in voorkomend geval, ten genoegen van de partij.

6 Meteorologie

6.1 Kennis van meteorologische instrumenten en hun gebruik.

6.2 Kennis van de eigenschappen van de verschillende weerkundige systemen die voorkomen in het betrokken beperkte vaargebied.

7 Kompassen

7.1 Bekwaamheid tot het bepalen en verbeteren van kompasfouten.

8 Brandbestrijding

8.1 Kennis van de brandpreventie en van het gebruik van de uitrusting voor brandbestrijding.

8.2 Volgen van een erkende opleidingscursus in brandbestrijdingstechnieken.

9 Reddingmiddelen

9.1 Kennis van de reddingsmiddelen voorzien aan boord van vissersvaartuigen. Het organiseren van de oefeningen “schip verlaten” en het gebruik van de uitrusting.

9.2 Deelname aan een erkende cursus in overleven op zee.

10 Noodprocedures en veilige arbeidspraktijk voor de bemanning van vissersvaartuigen

10.1 Kennis van de punten opgesomd in de relevante secties van deel A van het FAO/ILO/IMO-Veiligheidshandboek voor Vissers en Vissersvaartuigen en hoofdstuk VIII van de Bijlage bij het Protocol van Torremolinos van 1993.

11 Het varen en manoeuvreren met vissersvaartuigen

11.1 Basiskennis van manoeuvreren van en omgaan met vissersvaartuigen, in het bijzonder:

- .1 aanleggen, vertrekken, ankeren en langsij komen van andere schepen op zee;
- .2 manoeuvreren van het schip tijdens het vissen, met speciale aandacht voor factoren die het gedrag van het schip nadelig kunnen beïnvloeden tijdens die handelingen;
- .3 invloed van wind, getij en stroom op het manoeuvreren van het schip;
- .4 manoeuvreren in ondiep water;
- .5 het beheersen van vissersvaartuigen bij slecht weer;
- .6 redden van mensen en bijstand verlenen aan een schip of vliegtuig in nood;
- .7 slepen en gesleept worden;
- .8 man-over-boordprocedures; en
- .9 de eventueel te nemen praktische maatregelen bij navigatie in ijsgebieden of in geval van aan boord aanvriezende ijs.

12 Stabiliteit van vissersvaartuigen

12.1 Bekwaamheid aantonen in het gebruik van stabiliteitsgegevens, van stabiliteits- en trimtabellen alsook van vooraf berekende ladingstoestanden voor de exploitatie.

13 Behandeling van de vangst.

13.1 Kennis van de principes van de veilige behandeling en het stuwen van de vangst, en de gevolgen die dit kan hebben op de veiligheid van het vaartuig.

14 Bouw van vissersvaartuigen

14.1 Algemene kennis van de elementaire principes van de structuur van het vaartuig.

15 Medische hulp

15.1 Kennis van EHBO (eerste hulp bij ongevallen). Gebruik in de praktijk van medische gidsen en advies per radio.

16 Opsporing en redding

16.1 Kennis van de procedures voor opsporing en redding.

17 Voorkomen van verontreiniging van het mariene milieu

17.1 Kennis van de voorzorgen in acht te nemen om verontreiniging van het mariene milieu te voorkomen.

18 Methoden voor het aantonen van de bekwaamheid

18.1 De partij moet de methodes bepalen die toelaten de bekwaamheid in de relevante domeinen die vereist worden in dit aanhangsel, aan te tonen.

Voorschrift 5

Verplichte minimumeisen voor de diplomering van hoofdwerktuigkundigen en tweede werktuigkundigen van vissersvaartuigen met een hoofdvoortstuwingsinstallatie met een voortstuwingsvermogen van 750 kW of meer

1 Elke hoofdwerktuigkundige of tweede werktuigkundige die dienst doet aan boord van een zeevissersvaartuig met een hoofdvoortstuwingsinstallatie met een voortstuwingsvermogen van 750 kW of meer, moet houder zijn van een passend bewijs.

2 Elke kandidaat voor een bewijs moet:

- .1 niet jonger zijn dan 18 jaar;
- .2 ten aanzien van de partij het bewijs leveren van zijn fysieke geschiktheid, in het bijzonder wat zijn gezichts- en gehoororgaan betreft;
- .3 voor het bewijs van tweede werktuigkundige een goedgekeurde dienstdiensttijd buitengaats hebben vervuld van ten minste 12 maanden in de machinekamer; deze periode kan echter worden verminderd tot een minimumperiode van zes maanden, als de partij een bijzondere opleiding vereist die ze gelijkwaardig acht aan de goedgekeurde dienstdiensttijd buitengaats waarvoor deze opleiding in de plaats komt;

.4 voor het bewijs van hoofdwerktuigkundige, een goedgekeurde dienstdiensttijd buitengaats hebben vervuld van ten minste 24 maanden, waarvan ten minste 12 maanden met kwalificaties die vereist zijn om dienst te doen als tweede werktuigkundige;

.5 een erkende praktische opleidingscursus in brandbestrijdingstechnieken gevolgd hebben; en

.6 ter genoeg van de partij een passend examen hebben afgelegd voor het beoordelen van zijn bekwaamheden. Dat examen moet betrekking hebben op de in het aanhangsel bij dit voorschrift vermelde onderwerpen; de partij kan echter de eisen inzake het examen en de dienstdiensttijd buitengaats wijzigen voor officiers van vissersvaartuigen die reizen uitvoeren in beperkt vaargebied, rekening houdend met het vermogen van de voortstuwingsinstallatie en de eventuele gevolgen voor de veiligheid van alle vissersvaartuigen die zich in hetzelfde vaargebied kunnen bevinden.

3 De opleiding om de nodige theoretische kennis en praktijkervaring te verwerven moet rekening houden met de relevante internationale voorschriften en aanbevelingen.

4 Het op grond van de verschillende paragrafen van het aanhangsel vereiste kennisniveau kan worden gewijzigd naargelang het bewijs wordt afgeleverd aan een hoofdwerktuigkundige of een tweede werktuigkundige.

Aanhangsel bij voorschrift 5

Vereiste minimumkennis voor de diplomering van hoofdwerktuigkundigen en tweede werktuigkundigen van vissersvaartuigen met een hoofdvoortstuwingsinstallatie met een voortstuwingsvermogen van 750 kW of meer

1 Het hiernavolgende programma werd vastgesteld voor het examen van de kandidaten voor het bewijs van hoofdwerktuigkundige en tweede werktuigkundige van vissersvaartuigen met een hoofdvoortstuwingsinstallatie met een voortstuwingsvermogen van 750 kW of meer. Aangezien de tweede werktuigkundige op elk ogenblik in staat moet zijn om de verantwoordelijkheden van de hoofdwerktuigkundige op zich te nemen, moet op basis van het examen over de vermelde onderwerpen kunnen worden gecontroleerd of de kandidaten zich alle beschikbare informatie met betrekking tot de veilige bediening van de machines van het vissersvaartuig op de juiste wijze eigen hebben gemaakt.

2 De partij kan met betrekking tot de onderstaande punten 3.4 en 4.1 een kandidaat vrijstellen van het bezit van de vereiste kennis voor andere types voortstuwingsinstallaties dan de voortstuwingsinstallatie waarvoor het afgeleverde bewijs zal gelden. Een bewijs dat op die grond werd afgeleverd, is niet geldig voor de categorieën van machines waarop die dispensatie betrekking heeft, behalve indien de werktuigkundige ten genoeg van de partij bewijst dat hij over de vereiste bekwaamheden beschikt in dat domein. Elke dispensatie van die aard moet op het bewijs worden vermeld.

3 Elke kandidaat beschikt over voldoende elementaire theoretische kennis om de basisprincipes te begrijpen van de volgende elementen:

.1 verbrandingsprocessen;

- .2 warmteleer;
- .3 mechanica en hydromechanica;
- .4 naargelang het geval:
 - 4.1 scheepsdieselmotoren;
 - 4.2 stoomvoortstuwingsinstallaties aan boord van schepen;
 - 4.3 scheepsgasturbines;
- .5 stuurinrichting;
- .6 eigenschappen van brandstoffen en smeermiddelen;
- .7 eigenschappen van materialen;
- .8 brandbestrijdingsmiddelen;
- .9 elektrische scheepsuitrustingen;
- .10 automatisering, meet- en regeltechniek;
- .11 bouw van vissersvaartuigen, met inbegrip van stabiliteit en controle van lekgevallen;
- .12 hulpwerktuigen; en
- .13 ventilatiesysteem.

4 Elke kandidaat beschikt ten minste in de volgende domeinen over voldoende praktische kennis van:

- .1 bediening en onderhoud, naargelang het geval:
 - .1.1 van scheepsdieselmotoren;
 - .1.2 van stoomvoortstuwingsinstallaties aan boord van schepen;
 - .1.3 van scheepsgasturbines;
- .2 bediening en onderhoud van hulpwerktuigen, met inbegrip van stuurinrichtingen;
- .3 bedienen, testen en onderhoud van elektrische installaties en van meet- en regelinrichtingen;
- .4 onderhoud van visinstallaties en van hulpwerktuigen aan dek;

- .5 opsporen van gebreken in het functioneren van werktuigen, lokaliseren van defecten en voorkomen van averij;
- .6 organisatie van veilige onderhouds- en herstellingswerkzaamheden;
- .7 methodes van en hulpmiddelen voor het voorkomen, ontdekken en blussen van brand;
- .8 in acht te nemen maatregelen bij bedrijfsverontreiniging of bij accidentele verontreiniging van het mariene milieu en methodes en hulpmiddelen om deze te vermijden;
- .9 eerste hulp bij ongevallen voorkomend in machinekamers en gebruik van materiaal bij eerste hulp;
- .10 kennis en gebruik van reddingsmiddelen;
- .11 controle van lekgevallen, in het bijzonder de te nemen maatregelen bij het binnendringen van zeewater in de machinekamer; en
- .12 veiligheid op het werk.

5 Elke kandidaat beschikt over kennis van de internationale maritieme wetgeving zoals vervat in internationale overeenkomsten en conventies wat de bijzondere verplichtingen en verantwoordelijkheden betreft van het personeel dat dienst doet in de machinekamer, en in het bijzonder in verband met veiligheid en met de bescherming van het mariene milieu. De omvang van de kennis van de nationale maritieme wetgeving wordt overgelaten aan het oordeel van de partij, maar moet de bepalingen betreffende de inwerkingtreding van internationale overeenkomsten en conventies omvatten.

6 Elke kandidaat beschikt over kennis van het beheer, de organisatie en de opleiding van het personeel aan boord van vissersvaartuigen.

Voorschrift 6

Verplichte minimeisen voor de afgifte van getuigschriften voor personeel dat belast is met de radioverbinding of radioverbindingstaken uitvoert aan boord van vissersvaartuigen

Verklarende noot

De dwingende bepalingen met betrekking tot de radio-elektrische wacht worden vermeld in het Radioreglement en in het Protocol van Torremolinos van 1993. De bepalingen met betrekking tot het onderhoud van het radio-elektrisch materiaal worden vermeld in het Protocol van Torremolinos van 1993 en in de door de Organisatie aangenomen richtlijnen*.

* Zie de Richtlijnen betreffende het onderhoud van radio-elektrisch materiaal in het Wereldomvattend Maritiem Satelliet-Communicatiesysteem (GMDSS) die van toepassing zijn op de zeegebieden A3 en A4, die de Organisatie heeft aangenomen bij resolutie A.702(17).

Toepassing

1 Onverminderd de bepalingen van paragraaf 2, zijn de bepalingen van dit voorschrift van toepassing op het personeel dat belast is met de radioverbinding of radioverbindingstaken uitvoert aan boord van een schip dat krachtens een internationaal verdrag of nationale wetgeving verplicht uitgerust is met radio-elektrisch materiaal dat gebruik maakt van frequenties en technieken van het Wereldomvattend Maritiem Satelliet-Communicatiesysteem (GMDSS).

2 Het personeel van vaartuigen die krachtens internationale overeenkomsten of nationale wetgeving niet verplicht zijn tot uitrusting met radio-elektrisch materiaal, moet niet voldoen aan de bepalingen van dit voorschrift; het moet echter wel voldoen aan het Radioreglement. De administratie moet erop toezien dat de passende door het Radioreglement vereiste getuigschriften aan dat personeel worden afgeleverd of ten aanzien van hen worden erkend.

Minimumeisen voor de afgifte van getuigschriften voor het personeel belast met de radioverbinding in het kader van het GMDSS.

1 Elke persoon die belast is met de radioverbinding of radioverbindingstaken uitvoert aan boord van een schip, moet houder zijn van een of meer passende getuigschriften die afgeleverd of erkend zijn door de administratie overeenkomstig de bepalingen van het Radioreglement.

2 Het voor het verkrijgen van het getuigschrift krachtens dit voorschrift minimaal vereiste niveau van kennis, begrip en bekwaamheid moet voldoende zijn om de personeelsleden belast met de radioverbinding in staat te stellen hun radioverbindingstaken op veilige en doeltreffende wijze uit te voeren.

3 Elke kandidaat voor een getuigschrift moet:

- .1 niet jonger zijn dan 18 jaar;
- .2 ten aanzien van de partij het bewijs leveren van zijn fysieke geschiktheid, in het bijzonder wat zijn gezichts- en gehoororgaan betreft; en
- .3 voldoen aan de eisen van het aanhangsel bij dit voorschrift.

4 Elke kandidaat voor een getuigschrift moet een of meerdere examens afleggen ten genoegen van de partij.

5 De kennis, het begrip en de bekwaamheid die vereist zijn om met betrekking tot alle types van getuigschriften die krachtens het radioreglement worden afgeleverd, door middel van een officiële verklaring te erkennen dat ze voldoen aan de eisen van het Verdrag, worden vermeld in het aanhangsel bij dit voorschrift. Om het passende niveau van kennis en opleiding te bepalen moet de partij eveneens rekening houden met de relevante aanbevelingen van de Organisatie*.

*Zie de Richtlijnen betreffende de opleiding van het personeel belast met radioverbinding in het Wereldomvattend Maritiem Satelliet-Communicatiesysteem (GMDSS) die de Organisatie heeft aangenomen bij resolutie A.703(17).

Aanhangsel bij voorschrift 6

Minimumeisen inzake aanvullende kennis en opleiding voor het personeel belast met de radioverbinding in het kader van het GMDSS.

1 Naast de eisen waaraan hij moet voldoen voor de afgifte van een getuigschrift overeenkomstig het Radioreglement, moet elke kandidaat voor een getuigschrift kennis hebben van:

- .1 de radio-elektrische diensten die moeten worden verzorgd in noodsituaties;
- .2 de radioverbindingen bij opsporings- en reddingsoperaties, in het bijzonder procedures die worden bepaald in het *Handboek voor opsporing en redding op zee (MERSAR)*;
- .3 de middelen om het uitzenden van valse noodsignalen te voorkomen en procedures die moeten worden gevolgd om de gevolgen van dergelijke noodsignalen te verminderen;
- .4 de positie-indicatiesystemen voor schepen;
- .5 de diensten voor het verkrijgen van medische raadplegingen via radio;
- .6 het gebruik van het *Internationaal Seinboek en de Standaardwoordenlijst voor de scheepvaart*; en
- .7 de voorzorgsmaatregelen ter bescherming van het schip en het personeel tegen risico's verbonden aan het radio-elektrisch materiaal, met inbegrip van de risico's met betrekking tot de elektriciteit en niet-ioniserende straling.

Voorschrift 7

Verplichte minimumeisen om ervoor te zorgen dat de vaardigheden van kapiteins, officieren en werktuigkundigen worden behouden en hun kennis actueel blijft

1 Elke kapitein of officier die houder is van een bewijs die buitengaats dienst doet of van plan is de dienst buitengaats te hervatten na een periode aan de wal, moet om de erkenning te behouden dat hij geschikt is voor de dienst buitengaats, met regelmatige tussenpozen van ten hoogste vijf jaar ten genoegen van de administratie bewijzen dat hij:

- .1 fysiek geschikt is, in het bijzonder wat zijn gezichts- en gehoororgaan betreft; en
- .2 tijdens de laatste vijf jaar ten minste één jaar buitengaats diensttijd heeft verricht als kapitein of officier; of
- .3 in staat is taken te verrichten die inherent zijn aan de exploitatie van een vissersvaartuig overeenkomstig de taken bepaald in het bewijs dat hij bezit en die ten minste gelijkwaardig geacht worden aan de diensttijd buitengaats, vereist in paragraaf 1.2, of door het:
 - 3.1 met goed gevolg afleggen van een goedgekeurde test; of

3.2 met goed gevolg hebben gevolgd van een goedgekeurde cursus of een cursus die bedoeld is voor kapiteins en officiers die dienst doen op vissersvaartuigen en met name diegenen die de dienst buitengaats aan boord van die vaartuigen hervatten; of

3.3 aantonen van een goedgekeurde diensttijd buitengaats van ten minste drie maanden in de hoedanigheid van overtallig officier aan boord van een vissersvaartuig, onmiddellijk voor het dienst doen op zee in de functie waarvoor het bewijs geldig is.

2 De herhalings- en bijscholingscursussen die voorgeschreven zijn volgens dit voorschrift, moeten worden goedgekeurd door de administratie en met name betrekking hebben op de laatste wijzigingen in de internationale voorschriften inzake de beveiliging van mensenlevens op zee en de bescherming van het mariene milieu.

3 De administratie moet ervoor zorgen dat de teksten van de recentste wijzigingen in de internationale voorschriften inzake de beveiliging van mensenlevens op zee en de bescherming van het mariene milieu ter beschikking worden gesteld van de vaartuigen die onder haar rechtsmacht vallen.

Voorschrift 8

Verplichte minimumeisen om ervoor te zorgen dat de vaardigheden van personeelsleden belast met radioverbinding in het kader van het GMDSS worden behouden en hun kennis wordt bijgehouden

1 De personeelsleden belast met de radioverbinding in het kader van het GMDSS die houder zijn van een of meer getuigschriften die afgeleverd of erkend zijn door de partij, moeten om de erkenning van hun geschiktheid voor dienst buitengaats te behouden aan de partij het volgende aantonen:

.1 hun fysieke geschiktheid, in het bijzonder wat hun gezichts- en gehoororgaan betreft, met regelmatige tussenpozen van ten hoogste vijf jaar;

.2 hun beroepsbekwaamheid:

.2.1 door een goedgekeurde diensttijd buitengaats en in het bijzonder tijdens de afgelopen vijf jaar in totaal ten minste een jaar radioverbindingstaken te hebben verricht; of

.2.2 door functies te hebben uitgeoefend die overeenstemmen met de functies vermeld in het getuigschrift dat hij bezit en die ten minste gelijkwaardig geacht worden aan de diensttijd buitengaats, vereist in paragraaf 1.2.1; of

.2.3 door een goedgekeurde test af te leggen of met goed gevolg een of meerdere goedgekeurde opleidingscursussen buitengaats of aan wal hebben gevolgd, waarin in het bijzonder onderwerpen moeten worden behandeld die rechtstreeks betrekking hebben op de beveiliging van mensenlevens op zee en die van toepassing zijn op het getuigschrift waarvan de persoon houder is, overeenkomstig het protocol van Torremolinos van 1993.

2 Wanneer nieuwe werkwijzen, uitrusting of praktijken moeten worden verplicht aan boord van vaartuigen die gerechtigd zijn de vlag te voeren van een partij, kan die partij van het personeel belast met de radioverbinding in het kader van het GMDSS eisen dat zij een

goedgekeurd examen afleggen of met goed gevolg een passende opleidingscursus of -cursussen buitengaats of aan wal volgen, die in het bijzonder betrekking hebben op taken op het gebied van de veiligheid.

3 De administratie moet ervoor zorgen dat de teksten van de recentste wijzigingen in de internationale voorschriften inzake radioverbinding die betrekking hebben op de beveiliging van mensenlevens op zee, ter beschikking worden gesteld van de vaartuigen die gerechtigd zijn haar vlag te voeren.

Hoofdstuk III

Basisopleiding in veiligheid voor elk bemanningslid op vissersvaartuigen

Voorschrift 1

Basisopleiding in veiligheid voor elk bemanningslid op vissersvaartuigen

1 Bemanningsleden van vissersvaartuigen zullen, vooraleer hen taken aan boord worden opgedragen, een door de administratie goedgekeurde basisopleiding volgen in de volgende domeinen:

- .1 persoonlijke overlevingstechnieken, met inbegrip van het aandoen van reddingsvesten en, indien van toepassing, overlevingspakken;
- .2 het voorkomen en bestrijden van brand;
- .3 noodprocedures;
- .4 elementaire eerste hulp;
- .5 voorkomen van vervuiling op zee; en
- .6 voorkomen van arbeidsongevallen aan boord.

2 Bij de uitvoering van de bepalingen van paragraaf 1, moet de administratie beslissen of ze al dan niet van toepassing zijn op personeel van kleine vissersvaartuigen en op het personeel dat reeds in dienst is van vissersvaartuigen, en zo ja, in welke mate.

Hoofdstuk IV

De wacht

Voorschrift 1

Basisbeginselen in acht te nemen bij het wachtlopen op de brug aan boord van vissersvaartuigen

1 De administraties moeten de aandacht van de eigenaars en exploitanten van vissersvaartuigen, van de kapiteins en van het wachtpersoneel vestigen op de hiernavolgende beginselen die in acht moeten worden genomen om steeds een brugwacht in alle veiligheid te verzekeren.

2 De kapitein van elk vissersvaartuig dient te waken over hoe de organisatie van het wachtlopen voorziet in het verzekeren van de brugwacht in alle veiligheid. Onder zijn algemeen gezag worden de officiers van de wacht tijdens hun dienstdienst belast met het verzekeren van de veiligheid van de navigatie van het vissersvaartuig en in het bijzonder met het voorkomen van aanvaringen en strandingen.

3 De basisbeginselen opgesomd hieronder, zonder dat deze lijst limitatief is, dienen worden uitgehangen aan boord van alle vissersvaartuigen. Een partij kan echter de zeer kleine vissersvaartuigen die varen in beperkt vaargebied, vrijstellen van de volledige naleving van die beginselen

4 Schepen naar of afkomstig van vissersplaatsen

4.1 *Organisatie van de brugwacht*

4.1.1 De samenstelling van de bemanning voor de wacht dient op elk ogenblik te voldoen en aangepast te zijn aan de omstandigheden en de heersende voorwaarden en rekening te houden met de noodzaak van een passende wacht.

4.1.2 Om de samenstelling van de bemanning voor de wacht vast te stellen dienen in het bijzonder de volgende factoren in overweging te worden genomen:

- .1 de verplichting om het stuurhuis op geen enkel moment zonder personeel te laten;
- .2 de meteorologische omstandigheden, de zichtbaarheid, dag of nacht;
- .3 de nabijheid van gevaren voor de navigatie vatbaar om aan de officier belast met de wacht bijkomende taken betreffende de navigatie op te leggen;
- .4 het gebruik en de staat van het functioneren van de navigatiemiddelen, zoals de radar of de elektronische installaties voor positiebepaling en van elk ander apparaat dat de veiligheid van de navigatie van het schip beïnvloedt;
- .5 het bestaan van een automatische piloot; en
- .6 ongewone eisen die aan de brugwacht kunnen worden gesteld ten gevolge van bijzondere operationele omstandigheden.

4.2 *Dienstbekwaamheid*

De organisatie van de wacht dient zo te gebeuren dat de efficiëntie van het wachtpersoneel niet wordt aangetast door vermoeidheid. De taken dienen op zo'n manier te worden georganiseerd dat de bemanningsleden voor de eerste wacht bij het begin van de reis en diegene voor de volgende wachten die zorgen voor de aflossing, voldoende uitgerust zijn en geschikt voor dienst in alle opzichten.

4.3 *Navigatie*

4.3.1 In de mate van het mogelijke dient de voorziene reis te worden gepland rekening houdend met alle pertinente informatie; de te volgen route dient op een kaart te zijn aangebracht en geverifieerd bij het begin van de reis.

4.3.2 Tijdens de wacht dient de koers, de positie en de snelheid van het schip te worden geverifieerd met voldoende frequente intervallen, gebruik makend van alle navigatiemiddelen aan boord van het schip waarover wordt beschikt om zich ervan te vergewissen dat het schip de voorziene route volgt.

4.3.3 De officier belast met de wacht dient de ligging en het functioneren van alle uitrusting voor de veiligheid en voor de navigatie aan boord van het schip perfect te kennen; hij dient zich ook bewust te zijn van en rekening te houden met de grenzen van het functioneren van deze uitrusting.

4.3.4 De officier belast met de brugwacht dient niets te ondernemen, noch een opdracht te worden toevertrouwd die van die aard is dat de veiligheid van de navigatie in gevaar komt.

4.4 *Navigatieapparatuur*

4.4.1 De officier belast met de wacht dient de navigatieapparatuur waarover hij beschikt, zo efficiënt mogelijk te gebruiken.

4.4.2 Als hij de radar gebruikt, dient de officier belast met de wacht rekening te houden met de noodzaak van het waarnemen op elk moment van de bepalingen betreffende het gebruik van de radar die in de toepasselijke voorschriften worden vermeld ter voorkoming van aanvaringen op zee.

4.4.3 In geval van nood dient de officier belast met de wacht niet te aarzelen om gebruik te maken van het roer, de machines, alsook van het geluids- en lichtmateriaal voor signalisatie.

4.5 *Taken en verantwoordelijkheden betreffende de navigatie*

4.5.1 De officier belast met de wacht:

- .1 moet de wacht te lopen aan het stuurhuis;
- .2 mag het stuurhuis in geen geval verlaten vooraleer behoorlijk afgelost te zijn;

.3 behoudt de verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de navigatie ook al is de kapitein aanwezig in het stuurhuis totdat hij uitdrukkelijk geïnformeerd is dat de kapitein deze verantwoordelijkheid aanvaardt en dat dit wederzijds wordt begrepen;

.4 de kapitein verwittigen als er twijfel is over de te nemen maatregelen om de veiligheid van het schip te waarborgen; en

.5 de wacht niet te laten aan de aflossende officier als er redenen zijn om aan te nemen dat deze laatste niet in staat is zich efficiënt te kwijten van zijn taken betreffende de wacht, in welk geval de kapitein daarover dient te worden geïnformeerd.

4.5.2 Vóór het overnemen van de wacht dient de aflossende officier de vermoedelijke of werkelijke positie van het schip na te gaan en de voorziene route, koers en snelheid te bevestigen en nota te nemen van elk gevaar voor de navigatie dat verwacht kan worden zich voor te doen tijdens zijn wacht.

4.5.3 Als dit mogelijk is, dienen tijdens de wacht de bewegingen en de activiteiten betreffende de navigatie van het schip zorgvuldig te worden genoteerd.

4.6 *De wacht*

4.6.1 Een toereikende wacht dient te worden gehouden overeenkomstig voorschrift 5 van het Internationaal Reglement ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee van 1972 en dient te bestaan uit:

.1 het aanhouden van een continue waakzaamheid, visueel en auditief, alsook met alle andere beschikbare middelen, wat elke voelbare wijziging in de omstandigheden van de exploitatie betreft;

.2 het volledig evalueren van de situatie en de risico's voor aanvaring of stranding, alsook de andere gevaren voor de navigatie; en

.3 het opsporen van de schepen of luchtvaartuigen in nood, de schipbreukelingen, de wrakken en de wrakstukken.

4.6.2 Om vast te stellen of de samenstelling van de bemanning van de brugwacht het toelaat om een voldoende wacht in permanentie te houden, dient de kapitein rekening te houden met alle relevante factoren die zijn vermeld in paragraaf 4.1. van dit voorschrift, alsook de volgende factoren:

.1 zichtbaarheid, meteorologische omstandigheden en de toestand van de zee;

.2 de verkeersdichtheid en andere activiteiten in de zone waar het schip zijn route heeft;

.3 de nodige aandacht om te varen binnen of in de nabijheid van het verkeersscheidingstelsel en andere maatregelen om het verkeer te regelen;

- .4 bijkomende werklast veroorzaakt door de karakteristieken van de scheepsfuncties, door de onmiddellijke eisen op het gebied van de exploitatie en door de te verwachten manoeuvres;
- .5 bevel over het roer en over de schroef en de manoeuvreereigenschappen van het schip;
- .6 fysieke geschiktheid van elk bemanningslid van de dienst geschikt om aangesteld te worden in het wachtkwartier;
- .7 kennis van de professionele competenties van de officiers en de bemanningsleden van het schip en vertrouwen in deze competenties;
- .8 ervaring van de officier belast met de brugwacht en vertrouwdheid van deze officier met het materiaal, de procedures aan boord en de manoeuvreerbaarheid van het schip;
- .9 activiteiten aan boord van het schip op een gegeven moment en beschikbaarheid van onmiddellijke hulp in het stuurhuis in het geval het nodig is;
- .10 werkingsstaat van de instrumenten in het stuurhuis en de bevelen, met inbegrip van het toebehoren van het alarm;
- .11 de omvang van het schip en het gezichtsveld vanuit de post waar het bevel over het schip wordt gevoerd;
- .12 configuratie van het stuurhuis in het geval er een risico is dat een bemanningslid van de wacht gehinderd wordt om visueel of auditief elk nieuw element van buitenaf waar te nemen; en
- .13 alle normen, procedures en richtlijnen die van toepassing zijn op de organisatie van het wachtlopen en voor de fysieke geschiktheid die door de Organisatie werden aangenomen.

4.7 *Bescherming van het mariene milieu*

De kapitein en de officier belast met de wacht dienen zich bewust te zijn van de ernst van de gevolgen die een operationele of accidentele vervuiling kan hebben voor het mariene milieu; ze dienen alle mogelijke voorzorgen te nemen om een dergelijke vervuiling te voorkomen, in het bijzonder met toepassing van de internationale regels en de relevante havenreglementen.

4.8 *Meteorologische omstandigheden*

De officier belast met de wacht dient de geschikte maatregelen te nemen en de kapitein te informeren als veranderingen in de meteorologische omstandigheden de veiligheid van het schip in gevaar kunnen brengen, in het bijzonder als ze aanleiding geven tot een ophoping van ijs.

5 **Navigatie met een loods aan boord**

De aanwezigheid van een loods aan boord ontslaat de kapitein of de officier belast met de wacht niet van de taken en verplichtingen die hen toekomen in het kader van de veiligheid

van het schip. De kapitein en de loods dienen inlichtingen uit te wisselen over de procedures van de navigatie, de lokale omstandigheden en de scheepskarakteristieken. De kapitein en de officier belast met de wacht dienen nauw samen te werken met de loods en op nauwkeurige wijze de positie en de bewegingen van het schip na te gaan.

6 Schepen tijdens het vissen of het zoeken naar vis

6.1 Naast de principes opgesomd in paragraaf 4 dient de officier belast met de wacht rekening te houden met de elementen hierna vermeld en hiertoe de gepaste maatregelen nemen:

- .1 andere schepen die aan het vissen zijn en hun vissersmateriaal, manoeuvreerbaarheid van het eigen schip, in het bijzonder de afstand om tot stilstand te komen, de diameter van de draaicirkel aan kruissnelheid en met het vissersmateriaal overboord;
- .2 veiligheid van de bemanning op de brug;
- .3 ongunstige effecten uitgeoefend op de veiligheid van het schip en zijn bemanning door de vermindering van de stabiliteit en van de vrijboord die door uitzonderlijke krachten worden veroorzaakt ten gevolge van de visserijwerkzaamheden, van de behandeling en het stuwen van de vangst, alsook van de toestand van de zee en de abnormale meteorologische omstandigheden;
- .4 nabijheid van bouwwerken buiten de kust, er wordt bijzondere aandacht gehecht aan veiligheidszones; en
- .5 aanwezigheid van wrakken en andere zich onder water bevindende obstakels die gevaarlijk kunnen zijn voor het visgerei.

6.2 Tijdens het stuwen van de vangst dient er gewaakt te worden over de naleving van de essentiële eisen om de waterdichtheid van het schip te verzekeren alsook een voldoende vrijboord en stabiliteit op elk moment tijdens de reis naar de aankomsthaven, rekening houdend met het verbruik van de brandstof en de voorraden, met het risico van de ongunstige meteorologische omstandigheden en, in het bijzonder in de winter, met het risico van ophoping van ijs op de onbedekte bruggen of bovenop deze bruggen, in de zones waar dit fenomeen dreigt op te treden.

7 De wacht voor anker

De kapitein dient er zich van te vergewissen omwille van de veiligheid van het schip en van de bemanning dat een voldoende wacht permanent is verzekerd vanaf het stuurhuis of de brug van vissersvaartuigen voor anker.

8 Radio-elektrische wacht

De kapitein dient er zich van te verzekeren dat een adequate radio-elektrische wacht wordt gehouden op de gepaste frequenties, rekening houdend met het Radioreglement, terwijl het schip op zee is.

Aanhangsel 1

Het model dat wordt gebruikt om de afgifte van een bewijs te bevestigen, moet het onderstaande model zijn; maar het zinsdeel “of tot op datum waarop de eventuele verlenging van de geldigheid van dit bewijs verloopt, zoals op de achterzijde kan worden vermeld” dat op de achterzijde van het model wordt vermeld en de rubriek op de achterzijde om de verlenging van de geldigheid te vermelden, worden geschrapt wanneer vereist is dat het bewijs na het verstrijken van de geldigheidsduur ervan wordt vervangen.

(Officieel stempel)

(LAND)

BEWIJS UITGEREIKT KRACHTENS DE BEPALINGEN VAN HET INTERNATIONAAL VERDRAG VAN 1995 BETREFFENDE DE NORMEN INZAKE OPLEIDING, DIPLOMERING EN WACHTDIENST VAN PERSONEEL VAN VISSERSVAARTUIGEN

De regering van verklaart dat de houder van dit bewijs naar behoren gekwalificeerd is bevonden overeenkomstig de bepalingen van voorschrift van bovengenoemd Verdrag, en bevoegd is bevonden om dienst te doen op de onderstaande wijze, met inachtneming van eventuele aangegeven beperkingen tot of tot op de datum waarop de eventuele verlenging van de geldigheid van dit bewijs verloopt, zoals op de achterzijde kan zijn vermeld.

De rechtmatige houder van dit bewijs mag dienst doen in de hiernavolgende hoedanigheid of hoedanigheden:

HOEDANIGHEID

(EVENTUELE) BEPERKINGEN

Bewijs nr. uitgereikt op

(Officieel stempel)

.....
Handtekening van de gemachtigde ambtenaar

.....
Naam van de gemachtigde ambtenaar

Geboortedatum van de houder.....

Handtekening van de houder.....

Foto van de houder

De geldigheid van dit bewijs wordt verlengd tot.....

(Officieel stempel)

.....
Handtekening van de gemachtigde ambtenaar

Datum van de verlenging

.....
Naam van de gemachtigde ambtenaar

De geldigheid van dit bewijs wordt verlengd tot

(Officieel stempel)

.....
Handtekening van de gemachtigde ambtenaar

Datum van de verlenging

.....
Naam van de gemachtigde ambtenaar

Aanhangsel 2

Het model dat wordt gebruikt om de afgifte van een bewijs te bevestigen, moet het onderstaande model zijn; maar het zinsdeel “of tot op datum waarop de eventuele verlenging van de geldigheid van deze officiële verklaring verloopt, zoals op de achterzijde kan worden vermeld” dat op de achterzijde van het model wordt vermeld en de rubriek op de achterzijde om de verlenging van de geldigheid te vermelden, worden geschrapt wanneer vereist is dat de officiële verklaring na het verstrijken van de geldigheidsduur ervan wordt vervangen.

(Officieel stempel)

(LAND)

OFFICIËLE VERKLARING TER BEVESTIGING VAN DE UITREIKING VAN EEN BEWIJS KRACHTENS DE BEPALINGEN VAN HET INTERNATIONAAL VERDRAG VAN 1995 BETREFFENDE DE NORMEN INZAKE OPLEIDING, DIPLOMERING EN WACHTDIENST VAN PERSONEEL VAN VISSERSVAARTUIGEN

De regering van verklaart dat bewijs nr. is uitgereikt aan die naar behoren gekwalificeerd is bevonden in overeenstemming met de bepalingen van voorschrift van bovengenoemd Verdrag, en bevoegd is bevonden om dienst te doen op de onderstaande wijze, met inachtneming van eventuele aangegeven beperkingen, tot of tot op de datum waarop de eventuele verlenging van de geldigheid van deze officiële verklaring verloopt, zoals op de achterzijde kan zijn vermeld.

De rechtmatige houder van deze officiële verklaring mag dienst doen in de hoedanigheid of hoedanigheden die hierna worden vermeld in de toepasselijke voorschriften van de administratie inzake het veilig bemannen:

HOEDANIGHEID

(EVENTUELE) BEPERKINGEN

Officiële verklaring nr. uitgereikt op

(Officieel stempel)

.....
Handtekening van de gemachtigde ambtenaar

.....
Naam van de gemachtigde ambtenaar

Geboortedatum van de houder.....

Handtekening van de houder.....

Foto van de houder

De geldigheid van deze officiële verklaring wordt verlengd tot

(Officieel stempel)

Handtekening van de gemachtigde ambtenaar

Datum van de verlenging

Naam van de gemachtigde ambtenaar

De geldigheid van deze officiële verklaring wordt verlengd tot

(Officieel stempel)

Handtekening van de gemachtigde ambtenaar

Datum van de verlenging

Naam van de gemachtigde ambtenaar

Aanhangsel 3

Het model dat wordt gebruikt om de erkenning van een bewijs te bevestigen, moet het onderstaande model zijn; maar het zinsdeel “of tot op datum waarop de eventuele verlenging van de geldigheid van deze officiële verklaring verloopt, zoals op de achterzijde kan worden vermeld” dat op de achterzijde van het model wordt vermeld en de rubriek op de achterzijde om de verlenging van de geldigheid te vermelden, worden geschrapt wanneer vereist is dat de officiële verklaring na het verstrijken van de geldigheidsduur ervan wordt vervangen.

(Officieel stempel)

(LAND)

**OFFICIËLE VERKLARING TER BEVESTIGING VAN DE ERKENNING VAN EEN
BEWIJS KRACHTENS DE BEPALINGEN VAN HET INTERNATIONAAL
VERDRAG VAN 1995 BETREFFENDE DE NORMEN INZAKE OPLEIDING,
DIPLOMERING EN WACHTDIENST VAN PERSONEEL VAN
VISSERSVAARTUIGEN**

De regering van verklaart dat bewijs nr. dat is uitgereikt aan door of in naam van de regering van naar behoren erkend is overeenkomstig de bepalingen van voorschrift I/7 van het bovengenoemd Verdrag, en dat de rechtmatige houder bevoegd is bevonden om dienst te doen op de onderstaande wijze, met inachtneming van eventuele aangegeven beperkingen tot of tot op de datum waarop de eventuele verlenging van de geldigheid van deze officiële verklaring verloopt, zoals op de achterzijde kan zijn vermeld.

De rechtmatige houder van deze officiële verklaring mag dienst doen in de hoedanigheid of hoedanigheden die hierna worden vermeld in de toepasselijke voorschriften van de administratie inzake het veilig bemannen:

HOEDANIGHEID (EVENTUELE) BEPERKINGEN

Officiële verklaring nr. uitgereikt op

(Officieel stempel)

.....
Handtekening van de gemachtigde ambtenaar

.....
Naam van de gemachtigde ambtenaar

Geboortedatum van de houder.....

Handtekening van de houder.....

Foto van de houder

De geldigheid van deze officiële verklaring wordt verlengd tot

(Officieel stempel)

Handtekening van de gemachtigde ambtenaar

Datum van de verlenging

Naam van de gemachtigde ambtenaar

De geldigheid van deze officiële verklaring wordt verlengd tot

(Officieel stempel)

Handtekening van de gemachtigde ambtenaar

Datum van de verlenging

Naam van de gemachtigde ambtenaar

ANNEXE

Chapitre I
Dispositions générales**Règle 1***Définitions*

Aux fins de la présente Annexe, les définitions ci-après s'appliquent.

1 Le terme *règles* désigne les règles figurant dans l'Annexe de la Convention.

2 Le terme *approuvé* signifie approuvé par la Partie conformément aux règles.

3 Le terme *capitaine* désigne la personne ayant le commandement d'un navire de pêche.

4 Le terme *officier* désigne un membre de l'équipage, autre que le capitaine, désigné comme tel d'après les lois ou règlements nationaux ou, à défaut, d'après les conventions collectives ou la coutume.

5 L'expression *officier chargé du quart à la passerelle* désigne un officier qualifié conformément aux dispositions de la règle II/2 ou II/4 de la présente Convention.

6 L'expression *officier mécanicien* désigne un officier qualifié conformément aux dispositions de la règle II/5 de la présente Convention.

7 L'expression *chef mécanicien* désigne l'officier mécanicien principal, responsable de la propulsion mécanique, ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des installations mécaniques et électriques du navire.

8 L'expression *second mécanicien* désigne l'officier mécanicien dont le rang vient immédiatement après celui de chef mécanicien et à qui incombe la responsabilité de la propulsion mécanique ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des installations mécaniques et électriques du navire, en cas d'incapacité du chef mécanicien.

9 L'expression *opérateur des radiocommunications* désigne une personne titulaire d'un certificat approprié, délivré ou reconnu par une Administration conformément aux dispositions du Règlement des radiocommunications.

10 L'expression *Règlement des radiocommunications* désigne le Règlement des radiocommunications annexé, ou considéré comme annexé, à la dernière version de la Convention internationale des télécommunications en vigueur.

11 L'expression *Convention STCW de 1978* désigne la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée.

12 L'expression *Protocole de Torremolinos* de 1993 désigne le Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977.

13 L'expression *puissance propulsive* désigne la puissance de sortie nominale, continue et totale de tout l'appareil propulsif principal du navire, exprimée en kilowatts, qui figure sur le certificat d'immatriculation du navire ou tout autre document officiel.

14 L'expression *eaux limitées* désigne les eaux au voisinage d'une Partie, telles qu'elles sont définies par son Administration et dans lesquelles elle considère qu'il existe un degré de sécurité suffisant pour pouvoir établir, en matière de qualifications des capitaines et des officiers de navires de pêche et de délivrance des brevets, des normes moins rigoureuses que pour le service en dehors de ces limites. Pour déterminer l'étendue des eaux limitées, l'Administration doit tenir compte des directives élaborées par l'Organisation*.

15 L'expression *eaux illimitées* désigne les eaux au-delà des eaux limitées.

16 La longueur (*L*) est égale à 96 % de la longueur totale à la flottaison située à une distance de la ligne de quille égale à 85 % du creux minimal sur quille ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Dans le cas des navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue.

17 L'expression *creux sur quille* désigne la distance verticale mesurée de la ligne de quille à la face supérieure du barrot au livet du pont de travail.

Règle 2

Application

Lorsque l'Administration d'une Partie considère qu'il n'est ni raisonnable ni possible dans la pratique d'appliquer pleinement les prescriptions des règles II/3, II/4 et II/5 et la prescription relative à l'utilisation de la langue anglaise au personnel servant à bord d'un navire de pêche d'une longueur inférieure à 45 m qui est exploité exclusivement à partir de ses ports et qui se livre à la pêche dans ses eaux limitées, elle peut déterminer, parmi ces règles, celles qui ne devraient pas s'appliquer, intégralement ou partiellement, à ce personnel, sans déroger aux principes de sécurité énoncés dans la Convention. Dans ce cas, l'Administration intéressée doit communiquer au Secrétaire général les détails des mesures qu'elle a prises au sujet de la formation de ce personnel et de la délivrance des brevets pertinents.

Règle 3

Brevets et visas

1 Les brevets destinés au personnel des navires de pêche ne doivent être délivrés que si les conditions requises en matière de service, d'âge, d'aptitude physique, de formation, de qualifications et d'examens sont remplies, conformément aux présentes règles.

2 Un brevet délivré par une Partie en application du paragraphe 1 doit être visé par cette Partie pour attester la délivrance du brevet selon le modèle prescrit à l'appendice 1 ou à l'appendice 2.

* Se reporter à l'annexe 1 de la résolution A.539(13) intitulée Brevets de patron et d'officier du quart à la passerelle à bord des navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m, adoptée par l'Organisation.

3 Les brevets et le visa doivent être rédigés dans la langue ou les langues officielles du pays qui les délivre. Si la langue utilisée n'est pas l'anglais, le texte doit comprendre une traduction dans cette langue.

4 Les Parties peuvent, en ce qui concerne les opérateurs des radiocommunications :

.1 inclure, dans l'examen pour la délivrance d'un certificat conforme au Règlement des radiocommunications, les connaissances supplémentaires prescrites à la règle II/6; ou

.2 délivrer un certificat distinct, indiquant que le titulaire possède les connaissances supplémentaires prescrites à la règle II/6.

5 L'Administration qui a reconnu un brevet délivré par une autre Partie, ou sous son autorité, en application de la règle 7 doit apposer un visa attestant la reconnaissance du brevet selon le modèle prescrit à l'appendice 3.

6 Le visa doit expirer dès que le brevet visé expire ou est retiré, suspendu ou annulé par la Partie qui l'a délivré et, en tout état de cause, cinq ans au plus après la date de sa délivrance.

7 Tout brevet approprié délivré en vertu des dispositions de la Convention STCW de 1978 pour que le titulaire puisse servir en qualité de chef mécanicien, d'officier mécanicien ou d'opérateur des radiocommunications est reconnu comme brevet analogue aux fins du paragraphe 1 ci-dessus, en ce qui concerne les navires de pêche.

8 Sous réserve des variations permises en vertu des appendices 1, 2 et 3, les Administrations peuvent utiliser un modèle qui diffère de ceux figurant dans ces appendices; toutefois, le modèle utilisé doit fournir, au minimum, les renseignements prescrits qui doivent être inscrits en caractères romains et en chiffres arabes.

Règle 4

Procédure de contrôle

1 Le contrôle exercé en vertu de l'article 8 par un fonctionnaire dûment autorisé doit se limiter à :

.1 vérifier que tous les membres du personnel des navires de pêche servant à bord qui sont tenus d'être titulaires d'un brevet au titre de la Convention possèdent ce brevet ou la dispense requise. Un tel brevet doit être accepté à moins qu'il n'y ait de bonnes raisons de penser qu'il a été obtenu de façon frauduleuse ou que le détenteur du brevet n'est pas la personne à qui ce dernier a été initialement délivré; et

.2 évaluer l'aptitude du personnel des navires de pêche à respecter les normes de veille prescrites par la Convention, s'il existe de bonnes raisons de penser que ces normes ne sont pas respectées parce que les faits ci-après se sont produits :

.2.1 le navire a subi un abordage ou s'est échoué; ou

.2.2 le navire a effectué, alors qu'il faisait route, était au mouillage ou était à quai, un rejet de produits qui est illégal aux termes des conventions internationales; ou

.2.3 le navire, en manœuvrant de façon désordonnée ou peu sûre, n'a pas respecté les mesures d'organisation du trafic adoptées par l'Organisation ou des pratiques et procédures de navigation sûres; ou

.2.4 le navire est, à d'autres égards, exploité de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.

2 Dans les cas où il constate des carences au titre du paragraphe 1, le fonctionnaire chargé du contrôle doit en informer immédiatement par écrit le capitaine du navire et l'Administration afin que des mesures appropriées puissent être prises. Cette notification doit faire état de façon détaillée des carences qui ont été constatées et des raisons pour lesquelles la Partie considère que ces carences présentent un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.

3 Les carences qui peuvent être considérées comme présentant un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement sont, notamment, les suivantes :

.1 les personnes tenues d'être titulaires d'un brevet ne possèdent pas de brevet ni de dispense appropriés;

.2 les dispositions en matière de quart à la passerelle ou à la machine ne répondent pas aux prescriptions prévues pour le navire par l'Administration;

.3 l'équipe de quart ne comprend pas de personne qualifiée pour exploiter l'équipement indispensable à la sécurité de la navigation, aux radiocommunications de sécurité ou à la prévention de la pollution; ou

.4 il n'est pas possible de trouver des personnes ayant pris un repos pour assurer le premier quart au départ d'un voyage et les quarts ultérieurs.

Règle 5

Communication de renseignements

1 Le Secrétaire général doit diffuser sur demande, aux Parties, les renseignements qui lui ont été communiqués au titre de l'article 4.

2 Une Partie qui ne communique pas les renseignements requis en vertu de l'article 4 dans les 24 mois qui suivent la date d'entrée en vigueur de la Convention à l'égard d'une Partie n'a pas le droit de bénéficier des privilèges de la présente Convention tant que le Secrétaire général n'a pas reçu les renseignements.

Règle 6*Mesures administratives liées à la délivrance des brevets*

1 Chaque Partie s'engage à établir et maintenir un moyen permettant de s'assurer que les programmes dans lesquels sont incorporés l'enseignement et la formation pratique qui sont nécessaires pour atteindre les normes de compétence sont régulièrement contrôlés afin d'en garantir l'efficacité.

2 Dans la mesure où cela est possible dans la pratique, chaque Partie s'engage à tenir un ou des registres de tous les brevets et visas mentionnés aux règles 3 et II/1 à II/6, qui sont délivrés, sont arrivés à expiration ou ont été revalidés, déclarés perdus, suspendus ou annulés ainsi que des dispenses qui ont été accordées, et à fournir des renseignements sur l'état de ces brevets, visas et dispenses lorsque la demande lui en est faite par une autre Partie.

Règle 7*Reconnaissance des brevets*

1 Chaque Administration doit s'assurer, avant de reconnaître, en le visant conformément à la règle 3, un brevet délivré par une autre Partie, ou sous son autorité, que les prescriptions relatives aux normes de compétence ainsi qu'à la délivrance de brevets et de visas sont pleinement observées par cette Partie.

2 Les brevets délivrés par un État non Partie ou sous son autorité ne doivent pas être reconnus.

3 Nonobstant les prescriptions du paragraphe 1 de la présente règle et du paragraphe 5 de la règle 3, une Administration peut, si les circonstances l'exigent, autoriser une personne titulaire d'un brevet approprié et valide délivré par une autre Partie sans avoir été visé comme cela est prescrit au paragraphe 2 de la règle 3 à servir, pendant une période ne dépassant pas trois mois, à bord d'un navire autorisé à battre son pavillon, à condition qu'un document prouvant qu'une demande de visa a été soumise à l'Administration puisse être fourni.

Règle 8*Dispositions transitoires*

1 Un brevet d'aptitude ou une attestation de service dans une capacité pour laquelle la présente Convention exige un brevet, qui a été délivré avant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard d'une Partie, en conformité de la législation de cette Partie ou du Règlement des radiocommunications, doit être reconnu comme étant valide pour un service après l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de cette Partie.

2 Après l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard d'une Partie, cette dernière peut continuer à délivrer des brevets d'aptitude conformément à la pratique établie, pendant une période ne dépassant pas cinq ans. Ces brevets doivent être reconnus comme valides aux fins de la Convention. Au cours de cette période transitoire, il n'est délivré de tels brevets qu'aux personnes qui ont commencé leur service en mer avant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de la Partie considérée dans le service particulier du navire auquel ces brevets se rapportent. La Partie doit veiller à ce que tous les autres candidats à un brevet passent des examens et obtiennent leurs brevets conformément aux dispositions de la Convention.

3 Une Partie peut, dans un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard, délivrer une attestation de service aux membres du personnel des navires de pêche qui ne possèdent ni un brevet approprié en vertu de la Convention, ni un brevet d'aptitude délivré en vertu de la législation de cette Partie avant l'entrée en vigueur de la Convention à son égard, mais qui :

.1 ont servi dans une capacité pour laquelle ils cherchent à obtenir une attestation de service pendant au moins trois années en mer au cours des sept années précédant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de cette Partie;

.2 ont fourni une preuve attestant qu'ils ont accompli ce service de façon satisfaisante;

.3 ont prouvé à la Partie leur aptitude physique, notamment en ce qui concerne leur acuité visuelle et auditive, compte tenu de leur âge au moment où ils présentent leur demande.

Aux fins de la Convention, une attestation de service délivrée en application du présent paragraphe doit être considérée comme l'équivalent d'un brevet délivré en vertu de la Convention.

Règle 9

Dispenses

1 Dans des circonstances d'extrême nécessité, une Administration peut, si elle estime qu'il n'en découlera aucun danger pour les personnes, les biens ou l'environnement, délivrer une dispense permettant à une personne de servir à bord d'un navire de pêche donné pendant une période donnée ne dépassant pas six mois dans une capacité, autre que celle d'opérateur des radiocommunications, sous réserve des dispositions du Règlement des radiocommunications, pour laquelle elle ne détient pas le brevet approprié, à condition de s'être assurée que le titulaire de la dispense possède des qualifications suffisantes pour occuper le poste vacant d'une manière offrant toute sécurité.

2 Toute dispense accordée pour un poste ne doit l'être qu'à une personne possédant le brevet requis pour occuper le poste immédiatement au-dessous. Lorsque, pour le poste au-dessous, aucun brevet n'est requis au titre de la Convention, une dispense peut être délivrée à une personne dont la compétence et l'expérience sont, de l'avis l'Administration, d'un niveau nettement équivalant à celui qui est requis pour le poste à pourvoir, à condition que cette personne soit tenue, si elle ne détient pas un brevet approprié, de passer un test accepté par l'Administration pour démontrer qu'une telle dispense peut lui être accordée en toute sécurité. En outre, l'Administration doit s'assurer que le poste en question sera occupé dès que possible par le titulaire d'un brevet approprié.

3 Tous les ans, dès que possible après le 1er janvier, chaque Partie doit envoyer au Secrétaire général un rapport fournissant des renseignements sur le nombre total de dispenses concernant chacune des capacités pour lesquelles un brevet est exigé, y compris lorsqu'aucune dispense n'a été accordée.

Règle 10*Équivalences*

1 Les prescriptions de la Convention n'empêchent pas une Partie de conserver ou d'adopter d'autres dispositions en matière d'enseignement et de formation, notamment celles qui comportent un service en mer et une organisation de bord spécialement adaptés aux progrès techniques et à des types particuliers de navires, à condition que le niveau du service en mer, des connaissances et de l'efficacité atteint en matière de navigation et de manœuvre technique du navire assure un degré de sécurité en mer et ait des effets, en ce qui concerne la prévention de la pollution, au moins équivalents à ceux des prescriptions de la Convention.

2 Les détails de ces dispositions doivent figurer dans le rapport communiqué en vertu de l'article 4.

Chapitre II**Délivrance des brevets de capitaine, d'officier et d'officier mécanicien et des certificats d'opérateurs des radiocommunications****Règle 1**

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet de capitaine de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans des eaux illimitées

1 Tout capitaine d'un navire de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploité dans des eaux illimitées doit être titulaire d'un brevet approprié. 2 Tout candidat à un brevet doit :

.1 prouver à la Partie son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive;

.2 satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord des navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans des eaux illimitées et avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins en tant qu'officier chargé du quart à la passerelle ou en tant que capitaine à bord de navires de pêche d'une longueur de 12 m au moins. Toutefois, la Partie peut permettre que ce service soit remplacé par une période de service en mer approuvé ne dépassant pas six mois en tant qu'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires de mer visés par la Convention STCW de 1978; et

.3 avoir passé un examen ou des examens appropriés pour l'évaluation de ses compétences à la satisfaction de la Partie. Ces examens doivent porter au moins sur les matières décrites dans l'appendice de la présente règle. Il n'est pas nécessaire qu'un candidat titulaire d'un brevet d'aptitude valide, délivré conformément aux dispositions de la Convention STCW de 1978 subisse à nouveau des épreuves portant sur les matières énumérées dans l'appendice qu'il a déjà passées à un niveau équivalent ou supérieur pour obtenir le brevet prévu par la Convention.

Appendice de la règle 1

Connaissances minimales requises pour la délivrance du brevet de capitaines de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans des eaux illimitées

1 Le programme ci-après a été établi pour l'examen des candidats au brevet de capitaine de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans des eaux illimitées. Compte tenu du fait que le capitaine est, en dernier ressort, responsable de la sécurité du navire et de son équipage en toutes circonstances, y compris pendant les opérations de pêche, l'examen qui porte sur les matières indiquées doit permettre de vérifier que les candidats ont bien assimilé toutes les informations disponibles qui ont trait à la sécurité du navire et de son équipage, conformément au programme.

2 Navigation et détermination de la position

2.1 Planification du voyage et navigation dans toutes les conditions :

- .1 par des méthodes acceptables de tracé des routes océaniques;
- .2 dans des eaux resserrées;
- .3 dans les glaces, le cas échéant;
- .4 par visibilité réduite;
- .5 dans des dispositifs de séparation du trafic, le cas échéant; et
- .6 dans des zones soumises aux marées ou aux courants.

2.2 Détermination de la position :

- .1 par des observations astronomiques;
- .2 par des observations en vue de terre, y compris l'utilisation des relèvements d'amers et d'aides à la navigation telles que phares, balises et bouées, ainsi que des cartes, des avis aux navigateurs et autres publications appropriées en vue d'évaluer l'exactitude du point en résultant; et
- .3 par l'emploi, à la satisfaction de la Partie, des aides électroniques modernes à la navigation dont sont équipés les navires de pêche, et en particulier grâce à la connaissance de leurs principes de fonctionnement, de leurs limitations, des sources d'erreur, de la détection des présentations erronées de renseignements et des méthodes de correction en vue de déterminer exactement la position.

3 Tenue du quart

3.1 Démontrer une connaissance approfondie du contenu, de l'application et de l'esprit du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, notamment des Annexes II et IV qui intéressent la sécurité de la navigation.

3.2 Démontrer une connaissance des «Principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle», tels que prescrits au chapitre IV.

4 Navigation au radar

4.1 Démontrer, à l'aide d'un simulateur de radar ou, à défaut, d'un plateau de manœuvre, une connaissance des principes fondamentaux du radar et une aptitude à le faire fonctionner et l'utiliser ainsi qu'à interpréter et analyser les informations fournies par l'appareil*, y compris ce qui suit :

- .1 facteurs affectant le fonctionnement et la précision;
- .2 réglage initial et entretien de l'image;
- .3 détection des présentations erronées de renseignements, des faux échos, des retours de mer, etc.;
- .4 distance et relèvement;
- .5 identification des échos critiques;
- .6 route et vitesse d'autres navires;
- .7 heure et point de rapprochement maximal de navires traversiers, en routes convergentes ou rattrapants;
- .8 détection des changements de route et de vitesse d'autres navires;
- .9 effets des changements de route et/ou de vitesse du navire porteur; et
- .10 application du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

5 Compas magnétique et gyroscopique

5.1 Aptitude à déterminer et à corriger les erreurs du compas magnétique et du compas gyroscopique à l'aide d'observations en vue de terre et astronomiques.

6 Météorologie et océanographie

- 6.1 Connaissance des instruments météorologiques et de leur utilisation.
- 6.2 Aptitude à utiliser les renseignements météorologiques disponibles.

* Se reporter à la résolution 2 de la Conférence STCW-F de 1995.

6.3 Connaissance des caractéristiques des divers phénomènes météorologiques, notamment, à la discrétion de la Partie, des cyclones tropicaux et des moyens d'éviter leur centre et leurs secteurs dangereux.

6.4 Connaissance des conditions météorologiques, telles que le brouillard, susceptibles de mettre le navire en danger.

6.5 Aptitude à utiliser les publications nautiques pertinentes relatives aux marées et aux courants.

6.6 Aptitude à calculer l'heure et la hauteur de la pleine mer et de la basse mer, ainsi que la direction et la vitesse des courants de marée.

7 Manœuvre des navires de pêche

7.1 Manœuvre d'un navire de pêche dans toutes les conditions, notamment :

.1 accostage, appareillage et manœuvre des ancres dans diverses conditions de vent et de marée;

.2 manœuvre en eaux peu profondes;

.3 maîtrise et manœuvre du navire de pêche par gros temps, y compris la vitesse appropriée, en particulier par mer de l'arrière et mer oblique, assistance à un navire ou un aéronef en détresse, moyens permettant d'empêcher un navire difficile à gouverner de tomber en travers, et de réduire la dérive;

.4 manœuvre du navire pendant les opérations de pêche, une attention particulière étant accordée aux facteurs susceptibles de compromettre la sécurité du navire pendant ces opérations;

.5 précautions à prendre lors des manœuvres de mise à l'eau des canots de secours ou des embarcations ou radeaux de sauvetage par mauvais temps;

.6 méthodes à suivre pour hisser à bord du navire des survivants à partir de canots de secours ou d'embarcations ou radeaux de sauvetage;

.7 mesures pratiques à prendre éventuellement en cas de navigation dans les glaces, en présence d'icebergs ou en cas d'accumulation de glace à bord;

.8 utilisation des dispositifs de séparation du trafic et navigation à l'intérieur de ces dispositifs;

.9 importance qu'il y a à naviguer à vitesse réduite pour éviter les avaries causées par les lames de proue et de poupe produites par le navire;

.10 transfert du poisson en mer vers des navires-usines ou d'autres navires; et

.11 ravitaillement en combustible en mer.

8 Construction et stabilité des navires de pêche

8.1 Connaissance générale des principaux éléments de construction d'un navire et de l'appellation correcte des différentes parties.

8.2 Connaissance des théories et des facteurs qui influent sur l'assiette et la stabilité ainsi que des mesures nécessaires pour conserver une assiette et une stabilité assurant une sécurité suffisante.

8.3 Démontrer l'aptitude à utiliser les données de stabilité, les tables de stabilité et d'assiette et les calculs préalables des conditions d'exploitation.

8.4 Connaissance des effets des carènes liquides et de l'accumulation de glace, le cas échéant.

8.5 Connaissance des effets de l'eau embarquée sur le pont.

8.6 Connaissance de l'importance de l'étanchéité aux intempéries et de l'étanchéité à l'eau du navire.

9 Manutention et arrimage de la prise

9.1 Arrimage et assujettissement de la prise à bord du navire, y compris les appareils de pêche.

9.2 Opérations de chargement et de déchargement et, plus particulièrement, moments d'inclinaison dus aux appareils et à la prise.

10 Machines des navires de pêche.

10.1 Principes de fonctionnement des machines marines des navires de pêche.

10.2 Machines auxiliaires du navire.

10.3 Connaissance générale des termes de mécanique navale.

11 Prévention de l'incendie et matériel de lutte contre l'incendie

11.1 Organisation d'exercices d'incendie.

11.2 Types d'incendie et phénomènes chimiques intervenant dans les incendies.

11.3 Dispositifs de lutte contre l'incendie.

11.4 Participation à un cours approuvé de lutte contre l'incendie.

11.5 Connaissance des dispositions relatives au matériel de lutte contre l'incendie.

12 Consignes en cas d'urgence

12.1 Précautions à prendre lors de l'échouage du navire.

12.2 Mesures à prendre avant et après l'échouement.

12.3 Mesures à prendre lorsque les appareils s'accrochent au fond ou à une autre obstruction.

12.4 Méthodes de renflouement d'un navire échoué avec et sans assistance.

12.5 Mesures à prendre après un abordage.

12.6 Colmatage provisoire des brèches.

12.7 Mesures à prendre pour la protection et la sécurité de l'équipage dans des situations d'urgence.

12.8 Limitation des avaries et sauvetage du navire après un incendie ou une explosion.

12.9 Abandon du navire.

12.10 Manière de gouverner, de gréer et d'utiliser des moyens de fortune pour gouverner en cas d'urgence et manière d'installer un gouvernail de fortune si cela est possible.

12.11 Sauvetage des personnes à bord d'un navire en détresse ou d'une épave.

12.12 Repêchage d'un homme à la mer.

12.13 Remorquage et prise en remorque

13 Soins médicaux

13.1 Connaissance des procédures à suivre pour les premiers secours.

13.2 Connaissance de la procédure à suivre pour obtenir des consultations médicales par radio.

13.3 Connaissance approfondie de l'utilisation des publications suivantes :

.1 Guide médical international de bord ou publications nationales équivalentes; et

.2 section médicale du Code international de signaux.

14 Droit maritime

14.1 Connaissance des règles de droit maritime international consacrées dans les conventions et les accords internationaux dans la mesure où elles concernent les obligations et les responsabilités particulières du capitaine, et notamment de celles qui ont trait à la sécurité et à la protection du milieu marin. Une attention particulière doit être accordée aux questions suivantes:

- .1 certificats et autres documents que les navires de pêche sont tenus d'avoir à bord en vertu des conventions internationales, conditions dans lesquelles ils peuvent être obtenus et période de validité légale;
- .2 responsabilités en vertu des dispositions pertinentes du Protocole de Torremolinos de 1993;
- .3 responsabilités en vertu des dispositions pertinentes du chapitre V de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer;
- .4 responsabilités en vertu des dispositions pertinentes de l'Annexe I et de l'Annexe V de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif;
- .5 déclarations maritimes de santé et dispositions du Règlement sanitaire international;
- .6 responsabilités en vertu de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer; et
- .7 responsabilités en vertu d'autres instruments internationaux concernant la sécurité du navire et de l'équipage.

14.2 L'étendue de la connaissance de la législation maritime nationale est laissée à la discrétion de la Partie mais elle doit englober les dispositions nationales en vue de la mise en œuvre des conventions et accords internationaux applicables.

15 Anglais

Connaissance suffisante de la langue anglaise permettant au capitaine d'utiliser les cartes et autres publications nautiques, de comprendre les informations météorologiques et les messages concernant la sécurité et l'exploitation du navire, ainsi que de communiquer avec d'autres navires ou avec des stations côtières. Aptitude à comprendre et à utiliser les Phrases normalisées de l'OMI pour les communications maritimes.

16 Communications

16.1 Connaissance générale des principes et des éléments de base nécessaires à l'utilisation en toute sécurité et efficacité de tous les sous-systèmes et du matériel requis dans le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM).

16.2 Connaissance des systèmes d'avis à la navigation et d'avis météorologiques et du choix des services de communication appropriés.

16.3 Connaissance des effets néfastes d'une mauvaise utilisation du matériel de communication.

16.4 Lorsque les candidats ont passé un examen portant sur ces matières pour des brevets d'un niveau inférieur, la Partie peut les dispenser de passer à nouveau le même examen.

16.5 Aptitude à émettre et à recevoir des signaux au moyen d'un feu à signaux Morse et à utiliser le Code international de signaux.

17 Sauvetage

17.1 Connaissance approfondie des engins de sauvetage et des dispositions à prendre en matière de sauvetage.

17.2 Connaissance approfondie des consignes en cas d'urgence, du rôle d'appel et des exercices.

18 Recherche et sauvetage

18.1 Connaissance approfondie du Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce (MERSAR).

19 Recueil FAO/OIT/OMI de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche

19.1 Connaissance des dispositions de la partie A du Recueil de la sécurité FAO/ILO/IMO pour les pêcheurs et les navires de pêche.

20 Méthodes de démonstration de l'aptitude

20.1 Navigation

20.1.1 Démontrer l'aptitude à utiliser le sextant, le taximètre et l'alidade à prisme et à porter sur la carte la position, la route et les relèvements.

20.2 Démontrer une connaissance approfondie du contenu, de l'application et de l'esprit de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

20.2.1 En utilisant des modèles réduits montrant les signaux ou les feux appropriés ou un simulateur des feux de navigation.

20.3 Radar

20.3.1 En procédant à des observations des simulateurs de radar ou des lateaux de manœuvre.

20.4 Lutte contre l'incendie

20.4.1 En participant à un cours approuvé de lutte contre l'incendie.

20.5 Communications

20.5.1 En passant avec succès un test pratique.

20.6 Sauvetage

20.6.1 En maniant des engins de sauvetage, y compris en endossant des brassières de sauvetage et, le cas échéant, une combinaison d'immersion.

Règle 2

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans des eaux illimitées

1 Tout officier chargé du quart à la passerelle à bord d'un navire de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploité dans des eaux illimitées doit être titulaire d'un brevet approprié.

2 Tout candidat à un brevet doit :

.1 avoir 18 ans au moins;

.2 prouver à la Partie son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive;

.3 avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de deux ans au moins en tant que membre du service «pont» à bord de navires de pêche d'une longueur de 12 m au moins. Toutefois, l'Administration peut permettre que le service en mer soit remplacé par une période de formation spéciale ne dépassant pas une année, à condition que le programme de formation spéciale soit d'une qualité au moins équivalente à la période de service requis en mer qu'il remplace, ou par une période de service en mer approuvé, attestée dans un registre approuvé, tel que visé par la Convention STCW de 1978;

.4 avoir passé un examen ou des examens appropriés pour l'évaluation de ses compétences à la satisfaction de la Partie. Ces examens doivent porter sur les matières décrites dans l'appendice de la présente règle. Il n'est pas nécessaire qu'un candidat titulaire d'un brevet d'aptitude valide, délivré conformément aux dispositions de la Convention STCW de 1978 subisse à nouveau des épreuves portant sur les matières énumérées dans l'appendice qu'il a déjà passées à un niveau équivalent ou supérieur pour obtenir le brevet prévu par la Convention;

.5 satisfaire aux prescriptions applicables de la règle 6, pour l'exécution des tâches assignées en matière de radiocommunications conformément au Règlement des radiocommunications.

Appendice de la règle 2

Connaissances minimales requises pour la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans des eaux illimitées

1 Le programme ci-après a été établi pour l'examen des candidats au brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord des navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans des eaux illimitées.

2 Navigation astronomique

Aptitude à utiliser les corps célestes pour déterminer les erreurs du compas.

3 Navigation en vue de terre et navigation côtière

3.1 Aptitude à déterminer la position du navire en utilisant :

- .1 les amers;
- .2 les aides à la navigation, y compris les phares, les balises et les bouées; et
- .3 la navigation à l'estime, compte tenu des vents, des marées, des courants, de la vitesse déterminée en fonction du nombre de tours/minute de l'hélice et au moyen du loch.

3.2 Connaissance approfondie et aptitude à utiliser les cartes et publications nautiques, telles que les instructions nautiques, les tables des marées, les avis aux navigateurs et les avis radio à la navigation.

4 Navigation au radar

4.1 Démontrer, à l'aide d'un simulateur de radar ou, à défaut, d'un plateau de manœuvre, une connaissance des principes fondamentaux du radar et une aptitude à le faire fonctionner et l'utiliser ainsi qu'à interpréter et analyser les informations fournies par l'appareil*, y compris ce qui suit :

- .1 facteurs affectant le fonctionnement et la précision;
- .2 réglage initial et entretien de l'image;
- .3 détection des présentations erronées de renseignements, des faux échos, des retours de mer, etc.;

* Se reporter à la résolution 2 de la Conférence STCW-F de 1995.

- .4 distance et relèvement;
- .5 identification des échos critiques;
- .6 route et vitesse des autres navires;
- .7 heure et point de rapprochement maximal de navires traversiers, en routes convergentes ou rattrapants;
- .8 détection des changements de route et de vitesse d'autres navires;
- .9 effets des changements de route et/ou de vitesse du navire porteur; et
- .10 application du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

5 Tenue du quart

5.1 Démontrer une connaissance approfondie du contenu, de l'application et de l'esprit du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, notamment des Annexes II et IV qui intéressent la sécurité de la navigation.

5.2 Démontrer une connaissance du contenu des «Principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle», tels que prescrits au chapitre IV.

6 Systèmes électroniques de détermination de la position et de navigation

Aptitude à déterminer la position du navire en utilisant les aides électroniques à la navigation, à la satisfaction de la Partie.

7 Météorologie

7.1 Connaissance des instruments météorologiques de bord et de leur utilisation.

7.2 Connaissance des caractéristiques des divers phénomènes météorologiques.

8 Compas magnétique et gyroscopique

Utilisation des compas et instruments auxiliaires et précautions requises.

9 Communications

9.1 Connaissance générale des principes et des éléments de base nécessaire à l'utilisation en toute sécurité et efficacité de tous les sous-systèmes et du matériel requis dans le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM).

9.2 Connaissance des systèmes d'avis à la navigation et d'avis météorologiques et du choix des circuits de communication appropriés.

9.3 Connaissance des effets néfastes d'une mauvaise utilisation du matériel de communication.

10 Prévention de l'incendie et matériel de lutte contre l'incendie

10.1 Connaissance des types d'incendie et des phénomènes chimiques intervenant dans les incendies.

10.2 Connaissance des dispositifs et des méthodes de lutte contre l'incendie.

10.3 Participation à un cours approuvé de lutte contre l'incendie.

11 Sauvetage

Aptitude à organiser des exercices d'abandon du navire et connaissance de l'utilisation des engins de sauvetage et de leur armement, notamment des émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques. Techniques de survie en mer, y compris participation à un cours approuvé sur la survie en mer.

12 Consignes en cas d'urgence et pratiques de travail sûres pour le personnel des navires de pêche

Connaissance des questions énumérées dans les sections pertinentes de la partie A du Recueil FAO/OIT/OMI de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche et au chapitre VIII de l'Annexe du Protocole de Torremolinos de 1993.

13 Manœuvre des navires de pêche

13.1 Connaissance de base de la manœuvre d'un navire de pêche, notamment :

- .1 accostage, appareillage, mouillage et manœuvre le long d'autres navires en mer;
- .2 manœuvre du navire pendant les opérations de pêche, une attention particulière étant accordée aux facteurs susceptibles de compromettre la sécurité du navire pendant ces opérations;
- .3 effets des vents, des marées et des courants sur la manœuvre du navire;
- .4 manœuvre en eaux peu profondes;
- .5 maîtrise du navire de pêche par mauvais temps;
- .6 sauvetage des personnes et assistance à un navire ou à un aéronef en détresse;
- .7 remorquage et prise en remorque;
- .8 repêchage d'un homme à la mer; et

.9 mesures pratiques à prendre éventuellement en cas de navigation dans les glaces ou en cas d'accumulation de glace à bord.

14 Construction des navires de pêche

Connaissance générale des principaux éléments de la construction d'un navire.

15 Stabilité du navire

Démontrer l'aptitude à utiliser les données de stabilité, les tables de stabilité et d'assiette et les calculs préalables des conditions d'exploitation.

16 Manutention et arrimage de la prise

Connaissance des principes de sécurité à observer lors des opérations de manutention et d'arrimage de la prise et connaissance de leur incidence sur la sécurité du navire.

17 Anglais

Connaissance suffisante de la langue anglaise permettant à l'officier d'utiliser les cartes et autres publications nautiques, de comprendre les informations météorologiques et les messages concernant la sécurité et l'exploitation du navire.

Aptitude à comprendre et à utiliser les Phrases normalisées de l'OMI pour les communications maritimes.

18 Secours médical

Connaissance des procédures à suivre pour les premiers secours. Application pratique des guides médicaux et des consultations médicales par radio.

19 Recherche et sauvetage

Connaissance suffisante des procédures de recherche et de sauvetage fondées sur le Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce (MERSAR).

20 Prévention de la pollution du milieu marin

Connaissance des précautions à observer pour prévenir la pollution du milieu marin.

21 Méthodes de démonstration de l'aptitude

La Partie doit prescrire les méthodes permettant de démontrer l'aptitude dans les domaines pertinents requis dans le présent appendice.

Règle 3

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet de capitaine de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans des eaux limitées

1 Tout capitaine d'un navire de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploité dans des eaux limitées doit, s'il ne possède pas de brevet délivré en conformité de la règle 1, être titulaire d'un brevet approprié délivré au moins en conformité des dispositions de la présente règle.

2 Tout candidat à un brevet doit :

.1 prouver à l'Administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive;

.2 satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord des navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans des eaux limitées ou illimitées et avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins en tant qu'officier chargé du quart à la passerelle ou en tant que capitaine à bord de navires de pêche d'une longueur de 12 m au moins. Toutefois, une Partie peut permettre que ce service soit remplacé par une période de service en mer approuvé ne dépassant pas six mois en tant qu'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires de commerce;

.3 avoir passé un examen ou des examens appropriés pour l'évaluation de ses compétences à la satisfaction de la Partie. Ces examens doivent porter sur les matières décrites dans l'appendice de la présente règle.

3 Compte tenu des incidences éventuelles sur la sécurité de tous les navires et ouvrages pouvant se trouver dans les mêmes eaux limitées, la Partie devrait prendre en considération les eaux limitées qu'elle a définies conformément à la définition donnée à la règle 1/1 et déterminer les matières supplémentaires qu'il conviendrait éventuellement d'inclure dans les examens.

4 Il n'est pas nécessaire qu'un candidat titulaire d'un brevet d'aptitude valide, délivré conformément aux dispositions de la Convention STCW de 1978 subisse à nouveau les épreuves portant sur les matières énumérées dans l'appendice qu'il a déjà passées à un niveau équivalent ou supérieur pour obtenir le brevet prévu par la Convention.

Appendice de la règle 3

Connaissances minimales requises pour la délivrance du brevet de capitaine de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans des eaux limitées

1 Le programme ci-après a été établi pour l'examen des candidats au brevet de capitaine de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans des eaux limitées. Compte tenu du fait que le capitaine est, en dernier ressort, responsable de la sécurité du navire et de son équipage en toutes circonstances, y compris pendant les opérations de pêche, l'examen qui porte sur les matières indiquées doit permettre de vérifier que le candidat a bien assimilé toutes les informations disponibles qui ont trait à la sécurité du navire et de son équipage, conformément au programme.

2 Navigation et détermination de la position

2.1 Planification du voyage et navigation dans toutes les conditions :

- .1 par des méthodes acceptables de tracé des routes;
- .2 dans des eaux resserrées;
- .3 dans les glaces, le cas échéant;
- .4 par visibilité réduite;
- .5 dans des dispositifs de séparation du trafic, le cas échéant; et
- .6 dans des zones soumises aux marées ou aux courants.

2.2 Détermination de la position :

- .1 par des observations en vue de terre, y compris l'utilisation des relèvements d'amers et d'aides à la navigation telles que phares, balises et bouées, ainsi que des cartes, des avis aux navigateurs et autres publications appropriées et l'évaluation de l'exactitude du point en résultant; et
- .2 par l'emploi, à la satisfaction de la Partie, des aides électroniques modernes à la navigation dont sont équipés les navires de pêche intéressés.

3 Tenue du quart

3.1 Démontrer une connaissance approfondie du contenu, de l'application et de l'esprit du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, notamment des Annexes II et IV qui intéressent la sécurité de la navigation.

3.2 Démontrer une connaissance des «Principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle», tels que prescrits au chapitre IV.

4 Navigation au radar

4.1 La Partie doit décider s'il convient ou non d'incorporer le programme sur le radar figurant ci-dessous dans les prescriptions générales pour la délivrance du brevet de capitaine. Si elle décide de ne pas l'incorporer, elle doit s'assurer qu'il est tenu compte de ce programme aux fins de la délivrance du brevet de capitaine de navires dotés d'un équipement radar qui sont exploités dans des eaux limitées.

4.2 Démontrer, à l'aide d'un simulateur de radar ou, à défaut, d'un plateau de manœuvre une connaissance des principes fondamentaux du radar et une aptitude à le faire fonctionner et l'utiliser ainsi qu'à interpréter et à analyser les informations fournies par l'appareil*, y compris ce qui suit:

* Se reporter à la résolution 2 de la Conférence STCW-F de 1995.

- .1 facteurs affectant le fonctionnement et la précision;
- .2 réglage initial et entretien de l'image;
- .3 détection des présentations erronées de renseignements, des faux échos, des retours de mer;
- .4 distance et relèvement;
- .5 identification des échos critiques;
- .6 route et vitesse d'autres navires;
- .7 heure et point de rapprochement maximal de navires traversiers, en routes convergentes ou rattrapants;
- .8 détection des changements de route et de vitesse d'autres navires;
- .9 effets des changements de route et/ou de vitesse du navire porteur; et
- .10 application du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

5 Compas

- 5.1 Aptitude à déterminer et à corriger les erreurs du compas.

6 Météorologie et océanographie

- 6.1 Connaissance des instruments météorologiques et de leur utilisation.
- 6.2 Aptitude à utiliser les renseignements météorologiques disponibles.
- 6.3 Connaissance des caractéristiques des divers phénomènes météorologiques auxquels sont soumises les eaux limitées en question, à la discrétion de la Partie.
- 6.4 Connaissance des conditions météorologiques affectant les eaux limitées en question et susceptibles de mettre le navire en danger, à la discrétion de la Partie.
- 6.5 Aptitude à utiliser, le cas échéant, les publications nautiques pertinentes relatives aux marées et aux courants.

7 Manœuvre des navires de pêche

- 7.1 Manœuvre d'un navire de pêche dans toutes les conditions, notamment :

- .1 accostage, appareillage et manœuvre des ancres dans diverses conditions de vent et de marée;

- .2 manœuvre en eaux peu profondes;
- .3 maîtrise et manœuvre du navire de pêche par gros temps, y compris vitesse appropriée, en particulier par mer de l'arrière et mer oblique, assistance à un navire ou un aéronef en détresse, moyens permettant d'empêcher un navire difficile à gouverner de tomber en travers, et de réduire la dérive;
- .4 manœuvre du navire pendant les opérations de pêche, une attention particulière étant accordée aux facteurs susceptibles de compromettre la sécurité du navire pendant ces opérations;
- .5 précautions à prendre lors des manœuvres de mise à l'eau des canots de secours ou des embarcations ou radeaux de sauvetage par mauvais temps;
- .6 méthodes à suivre pour hisser à bord du navire des survivants à partir de canots de secours ou d'embarcations ou radeaux de sauvetage;
- .7 mesures pratiques à prendre éventuellement en cas de navigation dans les glaces ou en cas d'accumulation de glace à bord;
- .8 utilisation, le cas échéant, des dispositifs de séparation du trafic et navigation à l'intérieur de ces dispositifs;
- .9 importance qu'il y a à naviguer à vitesse réduite pour éviter les avaries causées par les lames de proue et de poupe produites par le navire; et
- .10 transfert du poisson en mer vers des navires-usines ou d'autres navires.

8 Construction et stabilité des navires de pêche

- 8.1 Connaissance générale des principaux éléments de construction d'un navire et de l'appellation correcte des différentes parties.
- 8.2 Connaissance des théories et des facteurs qui influent sur l'assiette et la stabilité ainsi que des mesures nécessaires pour conserver une assiette et une stabilité assurant une sécurité suffisante.
- 8.3 Démontrer l'aptitude à utiliser les données de stabilité, les tables de stabilité et d'assiette et les calculs préalables des conditions d'exploitation.
- 8.4 Connaissance des effets des carènes liquides et de l'accumulation de glace, le cas échéant.
- 8.5 Connaissance des effets de l'eau embarquée sur le pont.
- 8.6 Connaissance de l'importance de l'étanchéité aux intempéries et de l'étanchéité à l'eau du navire.

9 Manutention et arrimage de la prise

9.1 Arrimage et assujettissement de la prise à bord du navire, y compris les appareils de pêche.

9.2 Opérations de chargement et de déchargement et, plus particulièrement, moments d'inclinaison dus aux appareils et à la prise.

10 Machines des navires de pêche

10.1 Principes de fonctionnement des machines marines des navires de pêche.

10.2 Machines auxiliaires du navire.

10.3 Connaissance générale des termes en mécanique navale.

11 Prévention de l'incendie et matériel de lutte contre l'incendie

11.1 Organisation d'exercices d'incendie.

11.2 Types d'incendie et phénomènes chimiques intervenant dans les incendies.

11.3 Dispositifs de lutte contre l'incendie.

11.4 Participation à un cours approuvé de lutte contre l'incendie.

11.5 Connaissance des dispositions relatives au matériel de lutte contre l'incendie.

12 Consignes en cas d'urgence

12.1 Précautions à prendre lors de l'échouage du navire.

12.2 Mesures à prendre avant et après l'échouement.

12.3 Mesures à prendre lorsque les appareils s'accrochent au fond ou à une autre obstruction.

12.4 Méthodes de renflouement d'un navire échoué avec et sans assistance.

12.5 Mesures à prendre après un abordage.

12.6 Colmatage provisoire des brèches.

12.7 Mesures à prendre pour la protection et la sécurité de l'équipage dans des situations d'urgence.

12.8 Limitation des avaries et sauvetage du navire après un incendie ou une explosion.

12.9 Abandon du navire.

12.10 Manière de gouverner, de gréer et d'utiliser des moyens de fortune pour

gouverner en cas d'urgence et manière d'installer un gouvernail de fortune si cela est possible.

12.11 Sauvetage des personnes à bord d'un navire en détresse ou d'une épave.

12.12 Repêchage d'un homme à la mer.

12.13 Remorquage et prise en remorque.

13 Soins médicaux

13.1 Connaissance des procédures à suivre pour les premiers secours. Application pratique des guides médicaux et des consultations médicales par radio.

13.2 Application pratique des guides médicaux et des consultations médicales par radio, y compris aptitude à prendre des mesures efficaces en se fondant sur les renseignements ainsi obtenus en cas d'accident ou de maladie susceptible de survenir à bord.

14 Droit maritime

14.1 Compte tenu des eaux limitées telles que définies par la Partie, connaissance des règles de droit maritime international consacrées dans les conventions et les accords internationaux dans la mesure où elles concernent les obligations et les responsabilités particulières du capitaine dans les eaux en question, et notamment des règles qui ont trait à la sécurité et à la protection du milieu marin.

14.2 L'étendue de la connaissance de la législation maritime nationale est laissée à la discrétion de la Partie mais devrait englober les dispositions nationales en vue de la mise en œuvre des conventions et accords internationaux applicables.

15 Sauvetage

Connaissance des engins de sauvetage dont sont pourvus les navires de pêche. Organisation des exercices d'abandon du navire et utilisation du matériel.

16 Recherche et sauvetage

Connaissance des procédures de recherche et de sauvetage.

17 Recueil FAO/OIT/OMI de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche - Partie A Connaissance des dispositions de ce recueil dans la mesure prescrite par la Partie.

18 Méthodes de démonstration de l'aptitude

La Partie doit prescrire les méthodes appropriées permettant de démontrer l'aptitude dans les domaines pertinents requis dans le présent appendice.

Règle 4

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans des eaux limitées

1 Tout officier chargé du quart à la passerelle à bord d'un navire de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploité dans des eaux limitées doit être titulaire soit d'un brevet délivré en conformité de la règle 2, soit d'un brevet approprié délivré au moins en conformité des dispositions de la présente règle.

2 Tout candidat au brevet doit :

- .1 avoir 18 ans au moins;
- .2 prouver à la Partie son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive;
- .3 avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de deux ans au moins, en tant que membre du service «pont» à bord de navires de pêche d'une longueur de 12 m au moins. Toutefois, l'Administration peut permettre que le service en mer soit remplacé par une période de formation spéciale ne dépassant pas une année, à condition que le programme de formation spéciale soit d'une qualité au moins équivalente à la période de service requis en mer qu'il remplace, ou par une période de service en mer approuvé, attestée dans un registre approuvé, tel que visé par la Convention STCW de 1978;
- .4 avoir passé un examen ou des examens appropriés pour l'évaluation de ses compétences à la satisfaction de la Partie. Ces examens doivent porter au moins sur les matières décrites dans l'appendice de la présente règle. Il n'est pas nécessaire qu'un candidat titulaire d'un brevet d'aptitude valide, délivré conformément aux dispositions de la Convention STCW de 1978 subisse à nouveau des épreuves portant sur les matières énumérées dans l'appendice qu'il a déjà passées à un niveau équivalent ou supérieur pour obtenir le brevet prévu par la Convention; et
- .5 satisfaire aux prescriptions applicables de la règle 6 pour l'exécution des tâches assignées en matière de radiocommunications, conformément au Règlement des radiocommunications.

Appendice de la règle 4

Connaissances minimales requises pour la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans des eaux limitées

1 Le programme ci-après a été établi pour l'examen des candidats au brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord des navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans des eaux limitées.

2 Navigation en vue de terre et navigation côtière

2.1 Aptitude à déterminer la position du navire en utilisant :

- .1 les amers;
- .2 les aides à la navigation, y compris les phares, les balises et les bouées; et
- .3 la navigation à l'estime, compte tenu des vents, des marées, des courants et de la vitesse déterminée en fonction du nombre de tours/minute de l'hélice et au moyen du loch.

2.2 Connaissance approfondie et aptitude à utiliser les cartes et publications nautiques, telles que les instructions nautiques, les tables des marées, les avis aux navigateurs et les avis radio à la navigation.

3 Navigation au radar

3.1 La Partie doit décider s'il convient ou non d'incorporer le programme sur le radar figurant ci-dessous dans les prescriptions générales pour la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle. Si elle décide de ne pas l'incorporer, elle doit s'assurer qu'il est tenu compte de ce programme aux fins de la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires dotés d'un équipement radar qui sont exploités dans des eaux limitées.

3.2 Démontrer, à l'aide d'un simulateur de radar ou, à défaut, d'un plateau de manœuvre une connaissance des principes fondamentaux du radar et une aptitude à le faire fonctionner et l'utiliser ainsi qu'à interpréter et analyser les informations fournies par l'appareil*, y compris ce qui suit :

- .1 facteurs affectant le fonctionnement et la précision;
- .2 réglage initial et entretien de l'image;
- .3 détection des présentations erronées de renseignements, des faux échos, des retours de mer;
- .4 distance et relèvement;
- .5 identification des échos critiques;
- .6 route et vitesse d'autres navires;
- .7 heure et point de rapprochement maximal de navires traversiers, en routes convergentes ou rattrapants;
- .8 détection des changements de route et de vitesse d'autres navires;

* Se reporter à la résolution 2 de la Conférence STCW-F de 1995.

.9 effets des changements de route et/ou de vitesse du navire porteur; et

.10 application du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

4 Tenue du quart

4.1 Démontrer une connaissance approfondie du contenu, de l'application et de l'esprit du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, notamment des Annexes II et IV qui intéressent la sécurité de la navigation.

4.2 Démontrer une connaissance du contenu des «Principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle», tels que prescrits au chapitre IV.

5 Systèmes électroniques de détermination de la position et de navigation

5.1 Aptitude à déterminer la position du navire en utilisant les aides électroniques à la navigation, le cas échéant, à la satisfaction de la Partie.

6 Météorologie

6.1 Connaissance des instruments météorologiques de bord et de leur utilisation.

6.2 Connaissance des caractéristiques des divers phénomènes météorologiques auxquels sont soumises les eaux limitées en question.

7 Compas

7.1 Aptitude à déterminer et à corriger les erreurs du compas.

8 Lutte contre l'incendie

8.1 Connaissance des moyens de prévention de l'incendie et utilisation des dispositifs de lutte contre l'incendie.

8.2 Participation à un cours approuvé de lutte contre l'incendie.

9 Sauvetage

9.1 Connaissance des engins de sauvetage dont sont pourvus les navires de pêche. Organisation des exercices d'abandon du navire et utilisation du matériel.

9.2 Participation à un cours approuvé sur la survie en mer.

10 Consignes en cas d'urgence et pratiques de travail sûres pour le personnel des navires de pêche

10.1 Connaissance des questions énumérées dans les sections pertinentes de la partie

A du Recueil FAO/OIT/OMI de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche et au chapitre VIII de l'Annexe du Protocole de Torremolinos de 1993.

11 Manœuvre des navires de pêche

11.1 Connaissance de base de la manœuvre d'un navire de pêche, notamment:

- .1 accostage, appareillage, mouillage et manœuvre le long d'autres navires en mer;
- .2 manœuvre du navire pendant les opérations de pêche, une attention particulière étant accordée aux facteurs susceptibles de compromettre la sécurité du navire pendant ces opérations;
- .3 effets des vents, des marées et des courants sur la manœuvre du navire;
- .4 manœuvre en eaux peu profondes;
- .5 maîtrise du navire de pêche par mauvais temps;
- .6 sauvetage des personnes et assistance à un navire ou à un aéronef endétresse;
- .7 remorquage et prise en remorque;
- .8 repêchage d'un homme à la mer; et
- .9 mesures pratiques à prendre éventuellement en cas de navigation dans les glaces ou en cas d'accumulation de glace à bord.

12 Stabilité du navire

12.1 Démontrer l'aptitude à utiliser les données de stabilité, les tables de stabilité et d'assiette et les calculs préalables des conditions d'exploitation.

13 Manutention de la prise

13.1 Connaissance des principes de sécurité à observer lors des opérations de manutention et d'arrimage de la prise et connaissance de leur incidence sur la sécurité du navire.

14 Construction du navire de pêche

14.1 Connaissance générale des principaux éléments de la structure du navire.

15 Secours médical

15.1 Connaissance des procédures à suivre pour les premiers secours. Application pratique des guides médicaux et des consultations médicales par radio.

16 Recherche et sauvetage

16.1 Connaissance des procédures de recherche et de sauvetage.

17 Prévention de la pollution du milieu marin

17.1 Connaissance des précautions à observer pour prévenir la pollution du milieu marin.

18 Méthodes de démonstration de l'aptitude

18.1 La Partie doit prescrire les méthodes permettant de démontrer l'aptitude dans les domaines pertinents requis dans le présent appendice.

Règle 5

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet de chef mécanicien et de second mécanicien de navires de pêche dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kW

1 Tout chef mécanicien et tout second mécanicien servant à bord d'un navire de pêche de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kW doit être titulaire d'un brevet approprié.

2 Tout candidat à un brevet doit :

- .1 avoir 18 ans au moins;
- .2 prouver à la Partie son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive;
- .3 pour le brevet de second mécanicien, avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins à la machine; toutefois, cette période peut être ramenée à un minimum de six mois, si la Partie exige une formation spéciale qu'elle juge équivalente au service en mer approuvé que cette formation remplace;
- .4 pour le brevet de chef mécanicien, avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 24 mois au moins, dont 12 mois au moins avec les qualifications requises pour servir en tant que second mécanicien;
- .5 avoir suivi un cours pratique approuvé de lutte contre l'incendie; et
- .6 avoir passé un examen approprié pour l'évaluation de ses compétences à la satisfaction de la Partie. Cet examen doit porter sur les matières décrites dans l'appendice à la présente règle; toutefois, la Partie peut modifier les prescriptions en matière d'examen et de service en mer dans le cas des officiers de navires de pêche effectuant des voyages dans des eaux limitées, en tenant compte de la puissance de l'appareil de propulsion et des incidences éventuelles sur la sécurité de tous les navires de pêche pouvant se trouver dans les mêmes eaux.

3 La formation permettant d'obtenir les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires doit tenir compte des règles et des recommandations internationales pertinentes.

4 Le niveau des connaissances requises au titre des différents paragraphes de l'appendice peut être modifié selon que le brevet est délivré à un chef mécanicien ou à un second mécanicien.

Appendice de la règle 5

Connaissances minimales requises pour la délivrance du brevet de chef mécanicien et de second mécanicien de navires de pêche dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kW

1 Le programme ci-après a été établi pour l'examen des candidats au brevet de chef mécanicien ou de second mécanicien de navires de pêche dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kW. Étant donné que le second mécanicien doit être en mesure d'assumer à tout moment les responsabilités qui incombent au chef mécanicien, l'examen portant sur les matières indiquées doit permettre de vérifier que le candidat a bien assimilé toutes les informations disponibles qui ont trait à l'exploitation en toute sécurité des machines du navire de pêche.

2 S'agissant des alinéas 3.4 et 4.1 ci-dessous, la Partie peut dispenser un candidat de posséder les connaissances requises pour des types de machines propulsives autres que l'appareil de propulsion pour lequel le brevet délivré sera valable. Un brevet délivré sur cette base ne doit pas être valable pour les catégories de machines qui font l'objet de cette dispense, sauf si l'officier mécanicien prouve qu'il possède les compétences requises dans ce domaine de manière jugée satisfaisante par la Partie. Toute dispense de cet ordre doit être indiquée sur le brevet.

3 Tout candidat doit posséder des connaissances théoriques élémentaires suffisantes pour comprendre les principes fondamentaux des éléments suivants :

- .1 processus de combustion;
- .2 transmission de chaleur;
- .3 mécanique et hydromécanique;
- .4 selon le cas :
 - 4.1 moteurs diesel marins;
 - 4.2 groupes de propulsion à vapeur marins;
 - 4.3 turbines à gaz marines;
- .5 appareils à gouverner;
- .6 propriétés des combustibles et des lubrifiants;
- .7 propriétés des matériaux;

- .8 agents d'extinction de l'incendie;
- .9 équipement électrique marin;
- .10 automatisation, instruments et dispositifs de commande;
- .11 construction des navires de pêche, y compris stabilité et maîtrise des avaries;
- .12 systèmes auxiliaires; et
- .13 systèmes de réfrigération.

4 Tout candidat doit posséder des connaissances pratiques suffisantes, au moins dans les domaines suivants :

- .1 fonctionnement et entretien, selon le cas :
 - .1.1 des moteurs diesel marins;
 - .1.2 des groupes de propulsion à vapeur marins;
 - .1.3 des turbines à gaz marines;
- .2 fonctionnement et entretien des machines et systèmes auxiliaires, y compris les appareils à gouverner;
- .3 fonctionnement, mise à l'essai et entretien des appareils électriques et des systèmes de commande;
- .4 entretien des appareils de manutention de la prise et des appareils de pont;
- .5 détection des défauts de fonctionnement des machines, localisation des défaillances et prévention des avaries;
- .6 organisation de méthodes sûres d'entretien et de réparation;
- .7 méthodes et moyens de prévention, de détection et d'extinction de l'incendie;
- .8 règles à observer pour prévenir la pollution opérationnelle ou accidentelle du milieu marin, et méthodes et moyens de prévention de cette pollution;
- .9 premiers secours en cas de blessures susceptibles de se produire dans les locaux de machines et utilisation du matériel de premiers secours;
- .10 fonctions et utilisation des engins de sauvetage;
- .11 méthodes de lutte contre les avaries, notamment mesures à prendre en cas d'invasion de la chambre des machines par l'eau de mer; et

.12 pratiques de travail sûres.

5 Tout candidat doit posséder une connaissance des règles de droit international consacrées dans les conventions et les accords internationaux dans la mesure où elles concernent les obligations et responsabilités particulières du personnel du service «machine», et notamment de celles qui ont trait à la sécurité et à la protection du milieu marin. L'étendue de la connaissance de la législation maritime nationale est laissée à la discrétion de la Partie, mais doit englober les dispositions en vue de la mise en œuvre des conventions et accords internationaux.

6 Tout candidat doit posséder une connaissance de la gestion, de l'organisation et de la formation du personnel à bord des navires de pêche.

Règle 6

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des certificats du personnel chargé des radiocommunications on effectuant des tâches relatives aux radiocommunications à bord des navires de pêche

Note explicative

Les dispositions obligatoires relatives à la veille radioélectrique sont énoncées dans le Règlement des radiocommunications et dans le Protocole de Torremolinos de 1993. Les dispositions relatives à l'entretien du matériel radio électrique sont énoncées dans le Protocole de Torremolinos de 1993 et dans les directives adoptées par l'Organisation*.

Application

1 Sous réserve des dispositions du paragraphe 2, les dispositions de la présente règle s'appliquent au personnel chargé des radiocommunications ou effectuant des tâches relatives aux radiocommunications à bord d'un navire qui est tenu, en vertu d'une convention internationale ou de la législation nationale, d'être équipé d'un matériel radioélectrique utilisant les fréquences et techniques du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM).

2 Le personnel des navires qui ne sont pas obligés d'être équipés d'un matériel radioélectrique en vertu de conventions internationales ou de la législation nationale n'est pas tenu de satisfaire aux dispositions de la présente règle; il doit néanmoins satisfaire au Règlement des radiocommunications. L'Administration doit s'assurer que les certificats appropriés exigés par le Règlement des radiocommunication sont délivrés à ce personnel ou reconnus en ce qui les concerne.

Prescriptions minimales pour la délivrance des certificats du personnel chargé des radiocommunications dans le cadre du SMDSM

1 Toute personne chargée des radiocommunications ou effectuant des tâches relatives aux radiocommunications à bord d'un navire doit être titulaire d'un ou de plusieurs certificats

* Se reporter aux Directives sur l'entretien du matériel radioélectrique dans le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) applicables aux zones océaniques A3 et A4, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.702(17).

appropriés délivrés ou reconnus par l'Administration conformément aux dispositions du Règlement des radiocommunications.

2 Les connaissances, la compréhension et l'aptitude minimales requises pour l'obtention du certificat en vertu de la présente règle doivent être suffisantes pour permettre au personnel chargé des radiocommunications de s'acquitter de ses tâches relatives aux radiocommunications en toute sécurité et avec efficacité.

3 Tout candidat à un certificat doit :

- .1 avoir 18 ans au moins;
- .2 prouver à la Partie son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive; et
- .3 satisfaire aux prescriptions de l'appendice à la présente règle.

4 Tout candidat à un certificat est tenu de passer un ou des examens à la satisfaction de la Partie.

5 Les connaissances, la compréhension et l'aptitude requises pour faire viser tous les types de certificats délivrés en vertu du Règlement des radiocommunications comme satisfaisant aux prescriptions de la Convention sont indiquées dans l'appendice à la présente règle. Pour déterminer le niveau approprié de connaissances et de formation, la Partie doit également tenir compte des recommandations pertinentes de l'Organisation*.

Appendice à la règle 6

Connaissances et formation supplémentaires minimales requise du personnel chargé des radiocommunications dans le cadre du SMDSM

1 Outre les prescriptions auxquelles il doit satisfaire pour la délivrance d'un certificat conformément au Règlement des radiocommunications, tout candidat à un certificat devra avoir une connaissance :

- .1 des services radioélectriques devant être assurés dans des situations d'urgence;
- .2 des radiocommunications de recherche et de sauvetage, notamment des procédures spécifiées dans le Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce (MERSAR);
- .3 des moyens permettant d'empêcher l'émission de fausses alertes de détresse et des procédures à suivre pour atténuer les effets de telles alertes;
- .4 des systèmes de comptes rendus de navires;
- .5 des services d'obtention de consultations médicales par radio;

* Se reporter aux Recommandations sur la formation du personnel chargé des radiocommunications dans le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), que l'Organisation a adoptées par la résolution A.703(17).

.6 de l'utilisation du Code international de signaux et des Phrases normalisées pour les communications maritimes; et

.7 des mesures préventives pour assurer la protection du navire et du personnel contre les risques liés au matériel radioélectrique y compris les risques dus à l'électricité et aux rayonnements non ionisants.

Règle 7

Prescriptions minimales obligatoires pour garantir le maintien des compétences et la mise à jour des connaissances des capitaines, des officiers et des officiers mécaniciens

1 Tout capitaine ou officier titulaire d'un brevet qui sert en mer ou a l'intention de reprendre du service en mer après une période à terre doit, pour pouvoir continuer à être reconnu apte au service en mer, être tenu à des intervalles réguliers ne dépassant pas cinq ans de prouver de manière satisfaisante à l'Administration :

.1 son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive; et

.2 qu'il a accompli un service en mer d'une durée de un an au moins, en tant que capitaine ou officier, au cours des cinq dernières années; ou

.3 son aptitude à assumer des tâches inhérentes à l'exploitation d'un navire de pêche correspondant à celles prévues dans le brevet détenu et qui sont considérées comme équivalant au moins au service en mer prescrit au paragraphe 1.2, ou :

3.1 en passant avec succès un test approuvé; ou

3.2 en ayant suivi avec succès un cours approuvé ou un cours approprié, à l'intention des capitaines et officiers qui servent à bord des navires de pêche et, notamment de ceux qui reprennent du service en mer à bord de ces navires; ou

3.3 en justifiant d'un service en mer approuvé d'au moins trois mois en tant qu'officier surnuméraire à bord d'un navire de pêche, immédiatement avant de prendre le rang pour lequel le brevet est valable.

2 Les cours de remise à niveau et d'actualisation des connaissances prescrits aux termes de la présente règle doivent être approuvés par l'Administration et porter notamment sur les modifications apportées récemment aux règles internationales ayant trait à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la protection du milieu marin.

3 L'Administration doit veiller à ce que les textes des modifications récentes apportées aux règles internationales concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin soient communiqués aux navires soumis à sa juridiction.

Règle 8

Prescriptions minimales obligatoires pour garantir le maintien des compétences et la mise à jour des connaissances du personnel chargé des radiocommunications dans le cadre du SMDSM

1 Le personnel chargé des radiocommunications dans le cadre du SMDSM titulaire d'un ou de plusieurs certificats délivrés ou reconnus par la Partie doit, afin de pouvoir continuer à être reconnu apte au service en mer, être tenu de prouver à la Partie :

.1 à intervalles réguliers ne dépassant pas cinq ans, son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive;

.2 ses compétences professionnelles :

.2.1 en ayant effectué un service en mer approuvé et notamment des fonctions relatives aux radiocommunications pendant au moins un an au total au cours des cinq dernières années; ou

.2.2 en ayant assumé des fonctions correspondant à celles prévues dans le certificat détenu et qui sont considérées comme équivalent au moins au service en mer prescrit au paragraphe 1.2.1; ou

.2.3 en passant un test approuvé ou en suivant avec succès un ou des cours approuvés de formation en mer ou à terre qui doivent notamment porter sur les questions concernant directement la sauvegarde de la vie humaine en mer, et qui sont applicables dans le cas du certificat dont la personne est titulaire, conformément aux prescriptions du Protocole de Torremolinos de 1993.

2 Lorsque des méthodes, des appareils ou des pratiques d'un caractère nouveau doivent être rendus obligatoires à bord des navires autorisés à battre le pavillon d'une Partie, cette Partie peut exiger que le personnel chargé des radiocommunications dans le cadre du SMDSM passe un test approuvé ou suive avec succès un cours ou des cours appropriés de formation en mer ou à terre qui portent tout particulièrement sur les tâches ayant trait à la sécurité.

3 L'Administration doit veiller à ce que les textes des modifications récentes apportées aux règles internationales relatives aux radiocommunications et ayant trait à la sauvegarde de la vie humaine en mer soient communiqués aux navires autorisés à battre son pavillon.

Chapitre III

Formation de base en matière de sécurité pour l'ensemble du personnel des navires de pêche

Règle 1

Formation de base en matière de sécurité pour l'ensemble du personnel des navires de pêche

1 Le personnel des navires de pêche doit, avant de se voir confier des tâches à bord, recevoir une formation de base approuvée par l'Administration dans les domaines suivants :

- .1 techniques individuelles de survie, y compris endossement de brassières de sauvetage et, le cas échéant, de combinaisons d'immersion;
- .2 prévention de l'incendie et lutte contre l'incendie,
- .3 consignes en cas d'urgence;
- .4 premiers secours élémentaires;
- .5 prévention de la pollution des mers; et
- .6 prévention des accidents à bord.

2 Lorsqu'elle met en œuvre les dispositions du paragraphe 1, l'Administration doit décider si elles doivent s'appliquer ou non au personnel de navires de pêche de faibles dimensions ou au personnel déjà employé à bord de navires de pêche et, dans l'affirmative, dans quelle mesure.

Chapitre IV Veille

Règle 1

Principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle à bord des navires de pêche

1 Les Administrations doivent appeler l'attention des propriétaires et des exploitants de navires de pêche, des capitaines et du personnel de quart sur les principes ci-après qui doivent être observés pour assurer en tout temps le quart à la passerelle en toute sécurité.

2 Le capitaine de tout navire de pêche doit veiller à ce que l'organisation de la tenue du quart permette d'assurer le quart à la passerelle en toute sécurité. Sous son autorité générale, les officiers de quart sont chargés, pendant leur période de service, d'assurer la sécurité de la navigation du navire de pêche et notamment d'éviter les abordages et les échouements.

3 Les principes fondamentaux énumérés ci-dessous, sans que la liste soit limitative, doivent être observés à bord de tous les navires de pêche. Une Partie peut toutefois dispenser les navires de pêche de très faibles dimensions exploités dans des eaux limitées d'observer intégralement ces principes.

4 Navires à destination ou en provenance des lieux de pêche

4.1 Organisation du quart à la passerelle

4.1.1 La composition de l'équipe de quart doit être en tout temps adéquate et adaptée aux circonstances et conditions régnantes et tenir compte de la nécessité de maintenir une veille appropriée.

4.1.2 Pour déterminer la composition de l'équipe de quart, on doit prendre notamment en considération les facteurs suivants:

- .1 obligation de ne laisser à aucun moment la timonerie sans personnel;
- .2 conditions météorologiques, visibilité, jour ou nuit;
- .3 proximité de dangers pour la navigation susceptible d'imposer à l'officier chargé du quart des tâches supplémentaires relatives à la navigation;
- .4 utilisation et état de fonctionnement des aides à la navigation telles que le radar ou les dispositifs électroniques d'indication de position et de tout autre appareil affectant la sécurité de la navigation du navire;
- .5 existence d'un pilote automatique; et
- .6 pressions inhabituelles que pourraient imposer au quart à la passerelle des circonstances spéciales sur le plan de l'exploitation.

4.2 Aptitude au service

Le système de quart doit être tel que l'efficacité du personnel de quart ne soit pas compromise par la fatigue. Les tâches doivent être organisées de telle sorte que les membres du premier quart au début d'un voyage et ceux des quarts suivants qui assurent la relève soient suffisamment reposés et aptes au service à tous autres égards.

4.3 Navigation

4.3.1 Il faut, dans la mesure du possible, planifier à l'avance le voyage prévu en tenant compte de toutes les informations pertinentes; la route à suivre doit être portée sur la carte et vérifiée avant le début du voyage.

4.3.2 Pendant le quart, il faut vérifier le cap, la position et la vitesse du navire à des intervalles suffisamment fréquents en utilisant toute aide à la navigation nécessaire dont on dispose pour s'assurer que le navire suit la route prévue.

4.3.3 L'officier chargé du quart doit connaître parfaitement l'emplacement et le fonctionnement de l'ensemble du matériel de sécurité et de navigation à bord du navire; il doit être conscient et tenir compte des limites de fonctionnement de ce matériel.

4.3.4 L'officier chargé du quart à la passerelle ne doit entreprendre, ni se voir confier aucune tâche de nature à compromettre la sécurité de la navigation.

4.4 Matériel de navigation

4.4.1 L'officier chargé du quart doit utiliser le plus efficacement possible tout le matériel de navigation dont il dispose.

4.4.2 Lorsqu'il utilise le radar, l'officier chargé du quart doit tenir compte de la nécessité d'observer à tout moment les dispositions relatives à l'utilisation du radar qui figurent dans les règles applicables pour prévenir les abordages en mer.

4.4.3 En cas de nécessité, l'officier de quart ne doit pas hésiter à faire usage de la barre, des machines, ainsi que du matériel de signalisation sonore et lumineuse.

4.5 Tâches et responsabilités relatives à la navigation

4.5.1 L'officier chargé du quart doit:

- .1 tenir le quart à la timonerie;
- .2 ne quitter la timonerie en aucun cas avant d'avoir été dûment relevé;
- .3 rester responsable de la sécurité de la navigation malgré la présence du capitaine à la timonerie jusqu'à ce qu'il ait été expressément informé que le capitaine assume cette responsabilité et que cela soit réciproquement compris;

.4 prévenir le capitaine s'il a des doutes quant aux mesures à prendre pour assurer la sécurité du navire; et

.5 ne pas passer le quart à l'officier de relève s'il y a des raisons de penser que ce dernier n'est pas capable de s'acquitter efficacement des tâches relatives au quart, auquel cas le capitaine doit en être informé.

4.5.2 Avant de prendre le quart, l'officier de relève doit vérifier le point estimé ou vrai du navire et confirmer la route, le cap et la vitesse prévus et doit prendre note de tout danger pour la navigation qu'il peut s'attendre à rencontrer durant son quart.

4.5.3 Durant le quart, lorsque cela est possible, il faut noter soigneusement les mouvements et activités relatifs à la navigation du navire.

4.6 Veille

4.6.1 Une veille satisfaisante doit être maintenue conformément à la règle 5 du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer et doit consister à:

.1 maintenir une vigilance constante, visuelle et auditive, ainsi que par tous les autres moyens disponibles, en ce qui concerne toute modification sensible des conditions d'exploitation;

.2 évaluer pleinement la situation et les risques d'abordage ou d'échouement ainsi que les autres dangers pour la navigation; et

.3 repérer les navires ou aéronefs en détresse, les naufragés, les épaves et les débris.

4.6.2 Lorsqu'il vérifie que la composition de l'équipe de quart à la passerelle permet de maintenir en permanence une veille satisfaisante, le capitaine doit tenir compte de tous les facteurs pertinents, dont ceux qui sont énoncés au paragraphe 4.1 de la présente règle ainsi que des facteurs suivants:

.1 visibilité, conditions météorologiques et état de la mer;

.2 densité du trafic et autres activités menées dans la zone où le navire fait route;

.3 attention nécessaire pour naviguer à l'intérieur ou à proximité de dispositifs de séparation du trafic et autres mesures d'organisation du trafic;

.4 charge de travail supplémentaire due au caractère des fonctions du navire, aux exigences immédiates en matière d'exploitation et aux manœuvres anticipées;

- .5 commande du gouvernail et de l'hélice et qualités manœuvrières du navire;
- .6 aptitude physique de tout membre de l'équipage de service susceptible d'être affecté à la bordée du quart;
- .7 connaissance des compétences professionnelles des officiers et de l'équipage du navire et confiance dans ces compétences;
- .8 expérience de l'officier chargé du quart à la passerelle et familiarisation de cet officier avec le matériel, les procédures de bord et la capacité de manœuvre du navire;
- .9 activités menées à bord du navire à un moment donné et disponibilité d'une assistance immédiate à la timonerie en cas de besoin;
- .10 état de fonctionnement des instruments de la timonerie et des commandes, y compris des dispositifs d'alarme;
- .11 dimensions du navire et champ de vision depuis le poste d'où le navire est commandé;
- .12 configuration de la timonerie dans la mesure où elle risque d'empêcher un membre de l'équipe de quart de percevoir visuellement ou à l'ouïe, tout élément nouveau extérieur; et
- .13 toutes normes, procédures et directives applicables à l'organisation de la tenue du quart et à l'aptitude physique adoptées par l'Organisation.

4.7 Protection du milieu marin

Le capitaine et l'officier chargé du quart doivent être conscients de la gravité des conséquences que peut avoir une pollution opérationnelle ou accidentelle du milieu marin; ils doivent prendre toutes les précautions possibles pour empêcher une telle pollution, notamment en appliquant les règles internationales et les règlements portuaires pertinents.

4.8 Conditions météorologiques

L'officier chargé du quart doit prendre les mesures appropriées et informer le capitaine lorsque des détériorations des conditions météorologiques peuvent compromettre la sécurité du navire, notamment si elles donnent lieu à une accumulation de glace.

5 Navigation avec un pilote à bord

La présence d'un pilote à bord ne décharge pas le capitaine ou l'officier chargé du quart des tâches et obligations qui leur incombent sur le plan de la sécurité du navire. Le capitaine et le pilote doivent échanger des renseignements sur les procédures de navigation, les conditions

locales et les caractéristiques du navire. Le capitaine et l'officier chargé du quart doivent coopérer étroitement avec le pilote et vérifier de manière précise la position et les mouvements du navire.

6 Navires en train de pêcher ou de chercher du poisson

6.1 Outre les principes énumérés au paragraphe 4, l'officier chargé du quart doit tenir compte des éléments ci-après et prendre à cet effet les mesures appropriées:

- .1 autres navires en train de pêcher et leurs appareils de pêche, qualités manœuvrières de son propre navire, notamment distance d'arrêt et diamètre du cercle de giration à la vitesse de croisière et avec les appareils de pêche par-dessus bord;
- .2 sécurité de l'équipage sur le pont;
- .3 effets défavorables exercés sur la sécurité du navire et de son équipage par la réduction de la stabilité et du franc-bord qui est provoquée par des forces exceptionnelles résultant des opérations de pêche, de la manutention et de l'arrimage de la prise ainsi que d'états de la mer et de conditions météorologiques inhabituels;
- .4 proximité d'ouvrages au large des côtes, une attention particulière étant accordée aux zones de sécurité; et
- .5 présence d'épaves et autres obstacles immergés qui pourraient être dangereux pour les appareils de pêche.

6.2 Lors de l'arrimage de la prise, il faut veiller à respecter les exigences essentielles pour assurer l'étanchéité à l'eau du navire ainsi qu'un franc-bord et une stabilité suffisants à tout moment pendant le voyage vers le port de débarquement, en tenant compte de la consommation de combustible et d'approvisionnements, du risque de conditions météorologiques défavorables et, en hiver notamment, du risque d'accumulation de glace sur les ponts découverts ou au-dessus de ceux-ci, dans les zones où elle est susceptible de se produire.

7 Quart au mouillage

Le capitaine doit s'assurer, aux fins de la sécurité du navire et de l'équipage, qu'un quart satisfaisant est assuré en permanence depuis la timonerie ou le pont des navires de pêche au mouillage.

8 Veille radioélectrique

Le capitaine doit s'assurer qu'une veille radioélectrique adéquate est maintenue sur les fréquences appropriées, compte tenu des prescriptions du Règlement des radiocommunications, pendant que le navire est en mer.

Appendice 1

Le modèle utilisé pour attester la délivrance d'un brevet doit être le suivant; toutefois, le membre de phrase «ou jusqu'à la date d'expiration de toute prorogation de la validité du présent brevet qui pourrait être indiquée au verso» qui figure au recto du modèle et la rubrique prévue au verso pour indiquer la prorogation de la validité ne doivent pas figurer lorsqu'il est exigé que le brevet soit remplacé à la date de son expiration.

(Cachet officiel)

(PAYS)

BREVET DÉLIVRÉ EN VERTU DES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1995 SUR LES NORMES DE FORMATION DU PERSONNEL DES NAVIRES DE PÊCHE, DE DÉLIVRANCE DES BREVETS ET DE VEILLE

Le Gouvernement certifie que le titulaire du présent brevet a été jugé dûment qualifié conformément aux dispositions de la règle de la Convention susvisée, et compétent pour servir de la manière spécifiée ci-dessous, sous réserve de toute restriction applicable, jusqu'au ou jusqu'à la date d'expiration de toute prorogation de la validité du présent brevet qui pourrait être indiquée au verso.

Le titulaire légitime du présent brevet peut servir dans la ou les capacités ci-après :

CAPACITÉ	RESTRICTIONS (ÉVENTUELLES)

Brevet N° délivré le

(Cachet officiel)

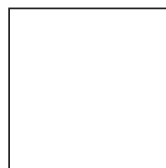
Signature du fonctionnaire dûment autorisé

Nom du fonctionnaire dûment autorisé

Date de naissance du titulaire du brevet

Signature du titulaire du brevet

Photographie du titulaire du brevet



La validité du présent brevet est prorogée jusqu'au

(Cachet officiel)

.....
Signature du fonctionnaire dûment autorisé

Date de revalidation

.....
Nom du fonctionnaire dûment autorisé

La validité du présent brevet est prorogée jusqu'au

(Cachet officiel)

.....
Signature du fonctionnaire dûment autorisé

Date de revalidation

.....
Nom du fonctionnaire dûment autorisé

Appendice 2

Le modèle utilisé pour attester la délivrance d'un brevet doit être le suivant; toutefois le membre de phrase «ou jusqu'à la date d'expiration de toute prorogation de la validité du présent visa qui pourrait être indiquée au verso» qui figure au recto du modèle et la rubrique prévue au verso pour indiquer la prorogation de la validité ne doivent pas figurer lorsqu'il est exigé que le visa soit remplacé à la date de son expiration.

(Cachet officiel)

(PAYS)

**VISA ATTESTANT LA DÉLIVRANCE D'UN BREVET EN VERTU
DES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1995
SUR LES NORMES DE FORMATION DU PERSONNEL
DES NAVIRES DE PÊCHE, DE DÉLIVRANCE DES BREVETS ET DE VEILLE**

Le Gouvernement certifie que le brevet N°
a été délivré à qui a été jugé
dûment qualifié conformément aux dispositions de la règle de la Convention susvisée,
et compétent pour servir de la manière spécifiée ci-dessous, sous réserve de toute restriction
indiquée, jusqu'au ou jusqu'à la date
d'expiration de toute prorogation de la validité du présent visa qui pourrait être indiquée au
verso.

Le titulaire légitime du présent visa peut servir dans la ou les capacités ci-après spécifiées
dans les prescriptions applicables de l'Administration concernant les effectifs de sécurité :

CAPACITÉ	RESTRICTIONS (ÉVENTUELLES)

Visa N° délivré le

(Cachet officiel)

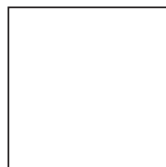
.....
Signature du fonctionnaire dûment autorisé

.....
Nom du fonctionnaire dûment autorisé

Date de naissance du titulaire du brevet

Signature du titulaire du brevet

Photographie du titulaire du brevet



La validité du présent visa est prorogée jusqu'au

(Cachet officiel)

.....
Signature du fonctionnaire dûment autorisé

Date de revalidation

.....
Nom du fonctionnaire dûment autorisé

La validité du présent visa est prorogée jusqu'au

(Cachet officiel)

.....
Signature du fonctionnaire dûment autorisé

Date de revalidation

.....
Nom du fonctionnaire dûment autorisé

Appendice 3

Le modèle utilisé pour attester la reconnaissance d'un brevet doit être le suivant; toutefois le membre de phrase «ou jusqu'à la date d'expiration de toute prorogation de la validité du présent visa qui pourrait être indiquée au verso» qui figure au recto du modèle et la rubrique prévue au verso pour indiquer la prorogation de la validité ne doivent pas figurer lorsqu'il est exigé que le visa soit remplacé à la date de son expiration.

(Cachet officiel)

(PAYS)

VISA ATTESTANT LA RECONNAISSANCE D'UN BREVET EN VERTU DES
DISPOSITIONS DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1995 SUR LES
NORMES DE FORMATION DU PERSONNEL DES NAVIRES DE PÊCHE, DE
DÉLIVRANCE DES BREVETS ET DE VEILLE

Le Gouvernement certifie que le brevet N°
délivré à par le Gouvernement
ou en son nom est dûment reconnu conformément aux dispositions de la règle 1/7 de la
Convention susvisée, et que le titulaire légitime est autorisé à servir de la manière spécifiée ci-
dessous, sous réserve de toute restriction applicable, jusqu'au ou jusqu'à la date
d'expiration de toute prorogation de la validité du présent visa qui pourrait être indiquée au
verso.

Le titulaire légitime du présent visa peut servir dans la ou les capacités ci-après spécifiées
dans les prescriptions applicables de l'Administration concernant les effectifs de sécurité :

CAPACITÉ	RESTRICTIONS (ÉVENTUELLES)

Visa N° délivré le

(Cachet officiel)

.
Signature du fonctionnaire dûment autorisé

.
Nom du fonctionnaire dûment autorisé

Date de naissance du titulaire du brevet

Signature du titulaire du brevet

Photographie du titulaire du brevet



La validité du présent visa est prorogée jusqu'au

(Cachet officiel)

.....
Signature du fonctionnaire dûment autorisé

Date de revalidation

.....
Nom du fonctionnaire dûment autorisé

La validité du présent visa est prorogée jusqu'au

(Cachet officiel)

.....
Signature du fonctionnaire dûment autorisé

Date de revalidation

.....
Nom du fonctionnaire dûment autorisé