Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para Pessoal de Navios de Pesca, 1995

As Partes a esta Convenção,

Tendo em atenção que a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, 1978 (adiante referida como a "Convenção STCW 1978"),

Desejando promover ainda a salvaguarda da vida e de bens no mar e a proteção do ambiente marinho estabelecendo um acordo de normas internacionais de formação, de certificação e de serviço de quartos para pessoal de navios de pesca,

Considerando que esta finalidade pode ser melhor obtida através da conclusão de uma Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para Pessoal de Navios de Pesca, adiante referida como “a Convenção”,

Acordaram o seguinte:

Artigo 1.º
Obrigações gerais

1 – As Partes comprometem-se a cumprir as disposições da Convenção e respetivo Anexo, o qual constitui parte integrante daquela. Todas as referências à Convenção são em simultâneo uma referência ao Anexo.

2 – As Partes comprometem-se a promover todas as leis, decretos, normas e regulamentos e a adotar todas as outras medidas consideradas necessárias para o cumprimento efetivo e integral da Convenção, de modo a assegurar que, do ponto de vista da salvaguarda da vida humana e dos bens no mar e da proteção do ambiente marinho, o pessoal dos navios de pesca de mar é qualificado e apto para as suas tarefas.

Artigo 2.º
Definições

Para fins de aplicação da Convenção, salvo disposição expressa em contrário:

.1 – «Parte» designa um Estado para o qual a Convenção entrou em vigor.

.2 – «Administração» designa o Governo da Parte cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar.

.3 – «Certificado» designa um documento válido, independentemente do nome pelo qual é conhecido, emitido ou reconhecido em conformidade com as disposições da Convenção, e que autoriza o seu titular a exercer funções nele especificadas ou autorizadas por regulamentos nacionais.

.4 – «Estar certificado» designa ser titular de um certificado adequado.

.5 – «Organização» designa a Organização Marítima Internacional (OMI).

.6 – «Secretário-Geral» designa o Secretário-Geral da Organização.

.7 – «Navio de pesca» ou «Navio» designa qualquer navio comercialmente utilizado para a captura de pescado ou de outros recursos marinhos vivos.

.8 – «Navio de pesca de mar» designa um navio de pesca com exceção dos que navegam exclusivamente em águas interiores ou em águas abrigadas ou nas suas imediações ou em zonas onde se aplique uma regulamentação portuária.

Artigo 3.º

Aplicação

A Convenção aplica-se ao pessoal que exerce funções a bordo de navios de pesca de mar autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte.

Artigo 4.º

Comunicação de informação

Todas as Partes comunicarão ao Secretário-Geral a seguinte informação:

.1 – Um relatório sobre as medidas que tomou para o cumprimento efetivo e integral das disposições da Convenção, incluindo um modelo dos certificados emitidos em conformidade com a Convenção; e

.2 – Outra informação especificada ou prevista na regra I/5.

Artigo 5.º

Outros tratados e interpretação

1 – Todos os tratados, convenções e acordos anteriores relativos às normas de formação, de certificação e de serviço de quartos para pessoal de navios de pesca em vigor entre as Partes, continuarão a ter pleno efeito durante os prazos de vigência respetivos no que diz respeito:

.1 – Ao pessoal dos navios de pesca a quem esta Convenção não se aplica; e

.2 – Ao pessoal dos navios de pesca a quem esta Convenção se aplica, em relação a matérias sobre as quais a Convenção não disponha expressamente.

2 – Contudo, sempre que tais tratados, convenções ou acordos colidam com as disposições da Convenção, as Partes deverão rever as suas responsabilidades nos termos de tais tratados, convenções e acordos com o objetivo de assegurar a inexistência de conflito entre estas responsabilidades e as suas obrigações nos termos da Convenção.

3 – Todas as matérias sobre as quais a Convenção não disponha expressamente continuam sujeitas à legislação das Partes.

Artigo 6.º

Certificação

O pessoal dos navios de pesca é certificado de acordo com as disposições do Anexo a esta Convenção.

Artigo 7.º

Disposições nacionais

1 – Todas as Partes estabelecem processos e procedimentos para a investigação imparcial de qualquer incompetência, ato ou omissão relatados que possa representar uma ameaça direta à salvaguarda da vida ou bens no mar ou ao ambiente marinho, pelos titulares de

certificados ou autenticações emitidos por essa Parte, relacionados com o desempenho de funções associadas a esses certificados, e para a retirada, suspensão e cancelamento desses certificados por esse motivo e para prevenir a fraude.

2 – Todas as Partes estabelecem sanções ou medidas disciplinares no caso de incumprimento das disposições constantes da legislação nacional que dão cumprimento efetivo e integral à presente Convenção, no que respeita aos navios autorizados a arvorar a sua bandeira ou ao pessoal dos navios de pesca devidamente certificado por essa Parte.

3 – Em especial, tais sanções ou medidas disciplinares são prescritas e cumpridas nos casos em que:

.1 – Um proprietário, agente do proprietário ou mestre tenha contratado uma pessoa não titular de um certificado tal como exigido por esta Convenção;

.2 – Um mestre tenha autorizado o exercício de funções ou prestação de serviços em qualquer cargo que deva ser exercido por um titular de um certificado adequado, a ser executado por alguém que não é titular de um certificado adequado ou dispensa; ou

.3 – Uma pessoa tenha obtido, através de fraude ou de falsificação de documentos, um contrato para executar qualquer função ou ocupar um cargo que deverá ser exercido ou preenchido por um titular de um certificado adequado ou dispensa.

4 – Uma Parte em cuja jurisdição está estabelecido o proprietário ou agente do proprietário, ou qualquer outra pessoa, que se crê claramente ter sido responsável por, ou tenha tido conhecimento de, qualquer incumprimento aparente com a Convenção especificado no parágrafo 3, deverá alargar toda a cooperação possível a qualquer Parte que a informe da sua intenção para iniciar procedimentos sob a sua jurisdição.

Artigo 8.º
Controlo

1 – Os navios de pesca, enquanto permanecerem nos portos de outra Parte, estão sujeitos ao controlo por oficiais devidamente autorizados por essa Parte a fim de verificar que todas

as pessoas em serviço a bordo, obrigadas a possuir um certificado ao abrigo desta Convenção, possuem efetivamente esse certificado ou uma dispensa.

2 – No caso de falta de retificação de qualquer deficiência referida no parágrafo 3 da regra I/4, na medida em que representa um perigo para as pessoas, bens ou para o ambiente, a Parte que executa o controlo adotará medidas para garantir que o navio não prosseguirá viagem a menos que estes requisitos sejam cumpridos até ao ponto em que o perigo tenha sido afastado. Os fatos relacionados com as medidas adotadas serão rapidamente comunicados ao Secretário-Geral e à Administração.

3 – Ao exercer o controlo:

.1 – Serão envidados todos os esforços possíveis para evitar que um navio seja indevidamente detido ou atrasado. Se um navio for indevidamente detido ou atrasado, terá o direito a indemnização por perdas ou danos daí resultantes; e

.2 – A discricionariedade permitida no caso do pessoal de navios de pesca estrangeiros não será inferior à proporcionada ao pessoal dos navios que arvoram a bandeira do Estado do porto.

4 – As disposições constantes deste artigo devem ser aplicadas por forma a assegurar que não é dado um tratamento mais favorável a um navio autorizado a arvorar a bandeira de um Estado que não seja Parte do que àquele que é concedido a um navio autorizado a arvorar a bandeira de uma Parte.

Artigo 9.º

Promoção da cooperação técnica

1 – As Partes à Convenção promovem, em consulta com a Organização e com a ajuda desta, apoio aos Estados que solicitem assistência técnica para:

.1 – Formação de pessoal administrativo e técnico;

.2 – Criação de instituições para formação de pessoal dos navios de pesca;

.3 – Fornecimento de equipamento e instalações para as instituições de formação;

.4 – Desenvolvimento de programas de formação adequados, incluindo formação prática em navios de pesca de mar; e

.5 – Introdução de outras medidas e disposições para aumentar as qualificações do pessoal dos navios de pesca,

de preferência à escala nacional, sub-regional ou regional, para promover a consecução dos objetivos e propósitos da Convenção, tendo em conta as necessidades específicas, nestas matérias, dos países em desenvolvimento.

2 – Por seu lado, a Organização deverá prosseguir os esforços supra mencionados, conforme adequado, em consulta ou cooperação com outras organizações internacionais, em especial a Organização Internacional do Trabalho e a Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura.

Artigo 10.º

Emendas

1 – A Convenção pode ser sujeita a emendas por qualquer um dos procedimentos especificados neste artigo.

2 – Emendas após apreciação no âmbito da Organização:

.1 – Qualquer emenda proposta por uma Parte será submetida ao Secretário-Geral, que a comunicará a todos os membros da Organização, a todas as Partes e ao Diretor-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho e à Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura, respetivamente, pelo menos seis meses antes de ter sido considerada.

.2 – Qualquer emenda proposta e comunicada como anteriormente descrito será enviada para apreciação ao Comité de Segurança Marítima.

.3 – As Partes, quer sejam ou não membros da Organização, reservam o direito a participar nos procedimentos do Comité de Segurança Marítima para consideração e adoção de emendas.

.4 – As emendas serão adotadas por uma maioria de dois terços das Partes presentes e com direito a voto no Comité de Segurança Marítima, alargado de acordo com o disposto no parágrafo 2.3 (a seguir referido como o "Comité de Segurança Marítima alargado"), com a condição de pelo menos um terço das Partes se encontrar presente no momento da votação.

.5 – As emendas adotadas de acordo com o parágrafo 2.4 são transmitidas a todas as Partes pelo Secretário-Geral.

.6 – Uma emenda a um artigo considera-se aceite na data na qual é aceite por dois terços das Partes.

.7 – Uma emenda ao Anexo ou a um apêndice ao Anexo considera-se aceite:

.7.1 – Ao fim de dois anos a partir da data de adoção; ou

.7.2 – Ao fim de um período de tempo diferente, não inferior a um ano, se assim for determinado no momento da sua adoção por maioria de dois terços das Partes presentes e com direito a voto no Comité de Segurança Marítima alargado.

Se dentro do prazo fixado, mais de um terço das Partes comunicar ao Secretário-Geral a sua objeção à emenda, a mesma não se considera aceite.

.8 – Uma emenda a um artigo entra em vigor, para as Partes que a tenham aceite, seis meses após a data em que se considere ter sido aceite, e para cada Parte que a aceite depois desta data, seis meses após a data de aceitação por essa Parte.

.9 – Uma emenda ao Anexo e a um apêndice ao Anexo entra em vigor para todas as Partes, exceto para aquelas que apresentaram objeções à emenda nos termos do parágrafo 2.7 e não tenham retirado tais objeções, seis meses após a data em que se considera ter sido aceite. Contudo, antes da data fixada para a entrada em vigor, qualquer Parte pode notificar o Secretário-Geral de que se exclui do cumprimento dessa emenda por um período não superior a um ano a partir da data da sua entrada em vigor, ou por um período superior, se assim for decidido por maioria de dois terços das Partes presentes e com direito de voto no Comité de Segurança Marítima alargado no momento da adoção da emenda.

3 – Emenda por uma Conferência:

.1 – A pedido de uma Parte com o apoio de, pelo menos, um terço das Partes, a Organização convoca, juntamente ou em consulta com o Diretor-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho e da Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura, respetivamente, uma Conferência das Partes a fim de se apreciarem possíveis emendas à Convenção.

.2 – As emendas adotadas nessa Conferência por uma maioria de dois terços das Partes presentes e com direito de voto são comunicadas a todas as Partes pelo Secretário-Geral para aceitação.

.3 – Salvo decisão em contrário por parte da Conferência, a emenda considera-se aceite e entra em vigor de acordo com os procedimentos especificados nos parágrafos 2.6 e 2.8 ou 2.7 e 2.9, respetivamente, desde que as referências feitas nesses parágrafos ao Comité de Segurança Marítima alargado sejam entendidas como referentes à Conferência.

4 – Qualquer declaração de aceitação ou de objeção a uma emenda ou qualquer notificação feita nos termos do parágrafo 2.9 deverá ser enviada por escrito ao Secretário-Geral, que informa todas as Partes das comunicações recebidas, bem como da data da sua receção.

5 – O Secretário-Geral informa todas as Partes de quaisquer emendas que entrem em vigor, bem como da respetiva data de entrada em vigor de cada uma.

Artigo 11.º

Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1 – A Convenção manter-se-á aberta para assinatura na sede da Organização a partir de 1 de janeiro de 1996 até 30 de setembro de 1996 e continuará depois disso aberta para adesão. Os Estados poderão tornar-se Partes à Convenção através de:

.1 – Assinatura sem reservas quanto à ratificação, aceitação ou aprovação; ou

.2 – Assinatura sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação; ou

.3 – Adesão.

2 – A ratificação, a aceitação, a aprovação ou a adesão produzem efeitos através do depósito de um instrumento para esse efeito no Secretário-Geral.

Artigo 12.º

Entrada em vigor

1 – A Convenção entra em vigor 12 meses após a data em que pelo menos 15 Estados a tenham assinado sem reservas quanto à sua ratificação, aceitação ou aprovação, ou tenham depositado os instrumentos de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão exigidos, nos termos do artigo 11.º.

2 – Para os Estados que tenham depositado um instrumento de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão em relação à Convenção após terem sido cumpridos os requisitos para a sua entrada em vigor, mas antes da data de entrada em vigor, a ratificação, a aceitação, a aprovação ou a adesão produzem efeitos na data de entrada em vigor da Convenção ou três meses após a data de depósito do instrumento, aquela que for mais tarde.

3 – Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado após a data de entrada em vigor da Convenção produzirá efeitos 3 meses após a data do depósito.

4 – Após a data em que se considera que uma emenda à Convenção tenha sido aceite nos termos do artigo 10.º, qualquer instrumento de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão depositado aplicar-se-á à Convenção na forma emendada.

Artigo 13.º

Denúncia

1 – Qualquer Parte reserva o direito de denúncia da Convenção em qualquer momento, após terem decorrido cinco anos a contar da data em que a Convenção tenha entrado em vigor para essa Parte.

2 – A denúncia produz efeitos através de notificação por escrito ao Secretário-Geral.

3 – A denúncia produz efeitos 12 meses após a receção pelo Secretário-Geral da respetiva notificação ou após o fim de qualquer período superior que conste da notificação.

Artigo 14.º

Depósito

1 – A Convenção é depositada junto do Secretário-Geral da Organização (adiante referido como “o depositário”).

2 – O depositário:

.1 – Informa os Governos de todos os Estados que assinaram a Convenção ou que aderiram à mesma de:

.1.1 – Cada nova assinatura ou depósito de um instrumento de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão, juntamente com a respetiva data;

.1.2 – Da data de entrada em vigor da Convenção;

.1.3 – Do depósito de qualquer instrumento de denúncia da Convenção, juntamente com a data da sua receção e da data em que a denúncia produz efeitos; e

.2 – Distribui cópias autenticadas da Convenção aos Governos de todos os Estados que assinaram esta Convenção ou aderiram a ela.

3 – Logo que a Convenção entre em vigor, o depositário envia uma cópia autenticada ao Secretário-Geral das Nações Unidas, para registo e publicação em conformidade com o Artigo 102º da Carta das Nações Unidas.

Artigo 15.º

Línguas de trabalho

A Convenção é redigida num único exemplar nas línguas Arábica, Chinesa, Inglesa, Francesa, Russa e Espanhola, fazendo fé qualquer um dos textos.

Em fé do que os abaixo assinados, devidamente autorizados para o efeito pelos respetivos Governos, assinaram a Convenção.

Londres, aos sete de Julho de mil novecentos e noventa e cinco.

Anexo

Capítulo I

Disposições gerais

Regra 1

Definições

Para os fins de aplicação deste Anexo, aplicam-se as seguintes definições:

1 – «Regras» designa as regras constantes do Anexo à Convenção.

2 – «Aprovado» designa em conformidade com as regras.

3 – «Mestre» designa a pessoa responsável pelo comando de um navio de pesca.

4 – «Oficial» designa um membro da tripulação, com exceção do mestre, assim designado pelas leis ou regulamentos nacionais ou, na ausência dessa designação, pelas convenções coletivas ou pelo costume.

5 – «Oficial chefe de quarto de navegação» designa um oficial qualificado conforme a regra II/2 ou II/4 desta Convenção.

6 – «Oficial de máquinas» designa um oficial qualificado de acordo com a regra II/5 desta Convenção.

7 – «Chefe de máquinas» designa o oficial de máquinas principal, responsável pela instalação propulsora mecânica, bem como pela operação e manutenção das instalações mecânicas e elétricas do navio.

8 – «Segundo oficial de máquinas» designa o oficial de máquinas cujo cargo vem imediatamente a seguir ao de chefe de máquinas e ao qual competirá a responsabilidade pela instalação propulsora mecânica, bem como pela orientação e manutenção das instalações mecânicas e elétricas do navio, em caso de impedimento do chefe de máquinas.

9 – «Operador de rádio» designa uma pessoa titular de um certificado apropriado emitido ou reconhecido por uma Administração, em conformidade com o estipulado no Regulamento das Radiocomunicações.

10 – «Regulamento das Radiocomunicações» designa o Regulamento das Radiocomunicações anexo, ou considerado como anexo, à Convenção Internacional das Telecomunicações em vigor no momento.

11 – «Convenção STCW 1978» designa a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, 1978, e respetivas emendas.

12 – «Protocolo de Torremolinos de 1993» designa o Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo à Convenção Internacional de Torremolinos sobre a Segurança das Embarcações de Pesca, 1973.

13 – «Potência propulsora» designa a potência de saída máxima contínua e total, expressa em quilowatts, debitada por todas as máquinas propulsoras principais do navio, que consta do certificado de registo do navio ou de outro documento oficial.

14 – «Águas restritas» designa as águas na proximidade de uma Parte tal como definido pela sua Administração no interior das quais existe um grau de segurança que permite que as normas de formação e de certificação para mestre e oficiais e navios de pesca sejam estabelecidas a um nível inferior do que aquele para o serviço fora dos limites definidos. Ao determinar a extensão das águas restritas, a Administração deverá ter em consideração as linhas de orientação desenvolvidas pela Organização.

15 – «Águas não restritas» designa águas para além das águas restritas.

16 – «Comprimento» (C) é igual a 96% do comprimento total numa linha de água situada a uma distância da linha da quilha igual a 85% do pontal mínimo de traçado ou à distância da face de vante da roda de proa até ao eixo da madre do leme, naquela linha de água, se este valor for superior. Nos navios projetados com diferença de imersão, a linha de água na qual se mede este comprimento deve ser paralela à linha de água de projeto.

17 – «Pontal de construção» é a distância vertical medida desde a linha reta do vau à face superior da quilha.

Regra 2

Aplicação

Se a Administração de uma Parte considerar que não é razoável ou praticável o cumprimento da totalidade dos requisitos das regras II/3, II/4 e II/5 e o requisito relativo ao uso da língua Inglesa ao pessoal que exerce funções a bordo de um navio de pesca de comprimento inferior a 45 metros que opere exclusivamente a partir dos seus portos e desenvolva a atividade da pesca dentro das suas águas restritas, esta pode determinar quais destas regras não se aplicam, na totalidade ou em parte, a esse pessoal, sem derrogação dos princípios de segurança da Convenção. Nesse caso, a respetiva Administração deverá comunicar ao Secretário-Geral os detalhes das medidas tomadas em relação à formação e certificação desse pessoal.

Regra 3

Emissão e autenticação de certificados

1 – Os certificados para o pessoal dos navios de pesca são emitidos apenas se forem cumpridos os requisitos relativos ao serviço, idade, aptidão, formação, qualificação e avaliação de acordo com estas regras.

2 – Um certificado emitido por uma Parte de acordo com o parágrafo 1 é autenticado por essa Parte atestando a emissão desse certificado sob a forma prescrita no apêndice 1 ou apêndice 2.

3 – Os certificados e as autenticações são redigidos na língua ou línguas oficial (ais) do país emissor. Se a língua utilizada não for o Inglês, o texto deverá incluir uma tradução para a língua inglesa.

4 – Relativamente aos operadores de rádio, as Partes podem:

.1 – Incluir os conhecimentos adicionais exigidos pela regra II/6 no exame para a emissão de um certificado, em conformidade com o Regulamento das Radiocomunicações; ou

.2 – Emitir um certificado separado, indicando que o titular possui os conhecimentos adicionais exigidos pela regra II/6.

5 – A Administração que tenha reconhecido um certificado emitido por ou sob a autoridade de outra Parte em conformidade com a regra 7, deverá emitir uma autenticação atestando o reconhecimento desse certificado sob a forma prescrita no apêndice 3.

6 – A autenticação deverá caducar logo que a validade do certificado autenticado expire ou seja cassado, suspenso ou cancelado pela Parte que o emitiu e, em qualquer caso, após um período não superior a cinco anos após a data da sua emissão.

7 – Qualquer certificado adequado nos termos das disposições da Convenção STCW 1978, emitido para o exercício de funções como Chefe de Máquinas, Oficial de Máquinas ou Operador de Rádio, será considerado um certificado conforme para os fins do parágrafo 1 em relação aos navios de pesca.

8 – De acordo com as alterações autorizadas nos termos dos apêndices 1, 2 e 3, as Administrações podem utilizar um modelo diferente do modelo definido nesses apêndices desde que, como condição mínima, esse formato contenha a informação necessária e que os detalhes sejam apresentados em caracteres romanos e algarismos árabes.

Regra 4

Procedimentos de inspeção

1 – As inspeções efetuadas nos termos do artigo 8º por inspetores devidamente autorizados para esse efeito deverão limitar-se ao seguinte:

.1 – Verificar que todo o pessoal do navio de pesca que exerce funções a bordo e que é obrigado por esta Convenção a possuir certificação é titular de um certificado adequado ou de uma dispensa obrigatória. Tais certificados serão aceites salvo existam provas em como um certificado foi obtido de modo fraudulento ou que o titular de um certificado não é o mesmo a quem esse certificado foi originalmente emitido; e

.2 – Avaliar a aptidão do pessoal do navio de pesca para cumprir as normas relativas ao serviço de quartos, tal como exigido pela Convenção, caso haja razões em como essas normas não estão a ser observadas em virtude de se ter verificado as seguintes ocorrências:

.2.1 – O navio tenha estado envolvido num abalroamento, naufrágio ou encalhe; ou

.2.2 – O navio, quando a navegar, fundeado ou atracado, tenha efetuado uma descarga de substâncias ilegais nos termos de convenções internacionais; ou

.2.3 – O navio tenha sido manobrado de modo irregular ou perigoso, não respeitando as normas de organização do tráfego adotadas pela Organização ou as práticas e os procedimentos de navegação em condições de segurança; ou

.2.4 – O navio esteja a ser operado por forma a constituir um perigo para as pessoas, os bens ou o meio ambiente.

2 – No caso de serem encontradas deficiências nos termos do parágrafo 1, o oficial responsável pela inspeção deverá imediatamente informar, por escrito, o mestre do navio assim como a Administração, de modo que sejam tomadas as medidas adequadas. Essa comunicação deverá especificar os detalhes das deficiências encontradas e os motivos pelos quais a Parte determina que estas deficiências constituem um perigo para pessoas, bens ou meio ambiente.

3 – As deficiências que podem constituir um perigo para as pessoas, os bens ou o meio ambiente incluem o seguinte:

.1 – Pessoas que deverão ser titulares de um certificado, sem um certificado apropriado ou dispensa;

.2 – O modo como está organizado o serviço de quartos de navegação ou de máquinas não está de acordo com as exigências estabelecidas para esse navio pela Administração;

.3 – Ausência, num quarto, de pessoa qualificada para operar o equipamento indispensável à segurança da navegação, à segurança das radiocomunicações ou à prevenção da poluição; ou

.4 – Impossibilidade de dispor, para o primeiro quarto no início de uma viagem e para os quartos subsequentes, de pessoal suficientemente descansado.

Regra 5

Comunicação da informação

1 – O Secretário-Geral deverá, a pedido, fornecer às Partes qualquer informação a ele transmitida nos termos do artigo 4º.

2 – A Parte que não transmita a informação necessária pelo artigo 4º num período de 24 horas, após a data de entrada em vigor da Convenção para uma Parte, não terá o direito de reivindicar os privilégios desta Convenção até ao momento de receção da informação pelo Secretário-Geral.

Regra 6

Administração de disposições à certificação

1 – Cada Parte deverá assegurar que os programas que incluem tais instruções e formação prática necessárias para atingir os padrões de competência são verificados com regularidade para garantir a sua eficácia.

2 – Cada Parte deverá, na medida do possível, manter um registo ou registos de todos os certificados e autenticações especificados nas regras 3 e II/1 a II/6 que tenham sido emitidos, tenham caducado, ou tenham sido revalidados, supostamente perdidos, suspensos ou cancelados, e das dispensas emitidas, e fornecer informação sobre a situação desses certificados, autenticações e dispensas quando solicitado por outra Parte.

Regra 7

Reconhecimento de certificados

1 – Cada Administração deverá garantir, de modo a reconhecer, por autenticação de acordo com a regra 3, um certificado emitido por ou sob a autoridade de outra Parte, o cumprimento total dos requisitos para os padrões de competência, assim como a emissão e autenticação de certificados por essa Parte.

2 – Não deverão ser reconhecidos os certificados emitidos diretamente ou sob a autoridade de um Estado não Parte.

3 – Sem prejuízo do requisito do parágrafo 1 desta regra e parágrafo 5 da regra 3, uma Administração pode, se as circunstâncias assim o exigirem, permitir que uma pessoa exerça durante um período não superior, a três meses a bordo de um navio autorizado a arvorar a sua bandeira, enquanto titular de um certificado apropriado e válido emitido por outra Parte, sem autenticação, tal como exigido pelo parágrafo 5 da regra 3 desde que seja apresentada prova documental do pedido de autenticação à Administração.

Regra 8

Disposições transitórias

1 – Um certificado de competência ou para o exercício de funções num cargo para o qual esta Convenção exige um certificado e que é emitido, antes da entrada em vigor da Convenção para uma Parte, de acordo com as leis dessa Parte ou o Regulamento das Radiocomunicações, será reconhecido como válido para o serviço após entrada em vigor da Convenção para essa Parte.

2 – Após a entrada em vigor da Convenção para uma Parte, esta pode continuar a emitir certificados de competência de acordo com as suas práticas anteriores por um período não superior a cinco anos. Tais certificados serão reconhecidos como válidos para efeitos da Convenção. Durante este período de transição, estes certificados serão emitidos apenas a pessoas que tenham iniciado o serviço de mar antes da entrada em vigor da Convenção para essa Parte na secção específica do navio à qual esses certificados dizem respeito. A Parte deve garantir que todos os outros candidatos à certificação são examinados e certificados de acordo com a Convenção.

3 – No período de dois anos após a entrada em vigor da Convenção para essa Parte, a Parte pode emitir um certificado de serviço ao pessoal do navio de pesca que não é titular de um certificado adequado nos termos da Convenção nem de um certificado de

competência emitido nos termos das suas leis antes da entrada em vigor da Convenção para essa Parte, mas que tenham:

.1 – Exercido funções no cargo para o qual solicitam um certificado de serviço durante pelo menos três anos no mar durante os últimos sete anos antes da entrada em vigor da Convenção para essa Parte;

.2 – Apresentado provas em como executaram esse serviço de modo satisfatório; e

.3 – Satisfeito a Parte no que diz respeito à aptidão médica, incluindo visão e audição, tendo em consideração a sua idade no momento do pedido.

Para fins de aplicação da Convenção, um certificado de serviço emitido nos termos deste parágrafo será considerado equivalente a um certificado emitido nos termos da Convenção.

Regra 9

Dispensa

1 – Em circunstâncias de necessidade extrema, uma Administração, desde que na sua opinião não constitua um risco para as pessoas, os bens ou o ambiente, pode emitir uma dispensa autorizando uma pessoa a exercer funções num determinado navio de pesca durante um período específico não superior a seis meses num cargo, com exceção do operador de rádio, exceto o estabelecido pelo respetivo Regulamento das Radiocomunicações, para o qual a pessoa não é titular do certificado apropriado, desde que essa pessoa a quem foi emitida a dispensa seja adequadamente qualificada para exercer o referido cargo em segurança, por determinação da Administração.

2 – Qualquer autorização de dispensa para um cargo será concedida apenas a uma pessoa devidamente certificada para exercer o cargo imediatamente inferior. Quando a certificação do cargo imediatamente inferior não é exigida pela Convenção, pode ser emitida uma dispensa a uma pessoa cuja competência e experiência são, na opinião da Administração, claramente equivalentes aos requisitos para o cargo a preencher, desde que, caso a pessoa não seja titular de um certificado apropriado, seja necessário que a pessoa passe num teste aceite pela Administração demonstrando que essa dispensa pode ser emitida em segurança.

Além disso, a Administração deverá assegurar que esse cargo em questão é preenchido o mais depressa possível pelo titular de um certificado adequado.

3 – Cada Parte deverá, o mais breve possível após 1 de Janeiro de cada ano, enviar um relatório ao Secretário-Geral com a informação do número total de dispensas relativas a cada cargo para o qual um certificado é necessário, incluindo zero devoluções.

Regra 10

Equivalências

1 – A Convenção não deverá impedir que uma Parte mantenha ou adote outros requisitos relativos ao ensino e à formação, incluindo aqueles que envolvem serviço de mar e organização a bordo especialmente adaptados aos desenvolvimentos técnicos e a tipos especiais de navios, desde que o nível do serviço de mar, conhecimento e eficiência relativos à navegação e ao manuseamento técnico de navios garanta um grau de segurança no mar e tenha um efeito preventivo em relação à poluição no mínimo equivalente aos requisitos da Convenção.

2 – Os detalhes de tais disposições serão incluídos no relatório nos termos do artigo 4º.

Capítulo II

Certificação de mestres, oficiais, oficiais de máquinas e operadores de rádio

Regra I

Requisitos mínimos obrigatórios para a certificação de mestres em navios de pesca com comprimento igual ou superior a 24 metros que operam em águas não restritas

1 – Todos os mestres de navios de pesca com comprimento igual ou superior a 24 metros que operam em águas não restritas deverão ser titulares de um certificado adequado.

2 – Todos os candidatos à certificação deverão:

.1 – Satisfazer a Parte relativamente aos requisitos de aptidão médica, especialmente no que diz respeito à visão e à audição;

.2 – Reunir os requisitos de certificação como oficial chefe de quarto de navegação em navios de pesca de comprimento igual ou superior a 24 metros que operam em águas não restritas, e detêm o serviço de mar aprovado não inferior a 12 meses como oficial chefe de quarto de navegação ou mestre em navios de pesca de comprimento superior a 12 metros. Contudo, a Parte pode permitir a substituição de um período não superior a seis meses de serviço de mar aprovado como oficial chefe de quarto de navegação em navios de mar abrangidos pela Convenção STCW 1978; e

.3 – Ter passado um exame adequado ou exames para avaliação da competência por determinação da Parte. Esse exame ou exames deverão incluir o material constante no apêndice a esta regra. Um candidato a exame titular de um certificado de competência válido emitido em conformidade com as disposições da Convenção STCW 1978 não será novamente sujeito a exame relativamente aos temas constantes no apêndice aprovados a um nível superior ou equivalente para emissão do certificado da Convenção.

Apêndice à Regra 1

Requisitos mínimos obrigatórios para a certificação de mestres em navios de pesca com comprimento igual ou superior a 24 metros que operam em águas não restritas

1 – Os conteúdos programáticos seguintes aplicam-se aos exames de candidatos à certificação como mestres em navios de pesca com comprimento igual ou superior a 24 metros que operam em águas não restritas. Tendo em conta que o mestre é sempre o responsável final pela segurança do navio e da sua tripulação, incluindo no decorrer das operações de pesca, o exame efetuado será planeado de modo a verificar que o candidato assimilou adequadamente toda a informação disponível que envolve a segurança do navio e da sua tripulação de acordo com os temas avaliados.

2 – Navegação e determinação da posição

2.1 – Planeamento da viagem e navegação para todas as condições:

.1 – Através de métodos aceites para determinação de rotas oceânicas;

.2 – Em águas restritas;

.3 – Com gelo, quando aplicável;

.4 – Com visibilidade reduzida;

.5 – Em esquemas de separação de tráfego, quando aplicável; e

.6 – Em áreas sujeitas a correntes e marés.

2.2 – Determinação da posição:

.1 – Por observações astronómicas;

.2 – Por observações astronómicas, incluindo a capacidade para utilizar leituras de marcas terrestres e ajudas à navegação tais como faróis, balizas e boias juntamente com cartas adequadas, avisos aos navegantes e outras publicações para avaliar a exatidão da posição determinada; e

.3 – Pela utilização, por determinação da Parte, de ajudas eletrónicas à navegação do navio modernas existentes nos navios de pesca, com remissão específica ao conhecimento dos seus princípios operacionais, limitações, fontes de erro, deteção de informação incorreta e métodos de correção para obter a determinação da posição exata.

3 – Serviço de quartos

3.1 – Demonstração de conhecimento aprofundado do conteúdo, âmbito de aplicação e objetivos do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972, em especial os Anexos II e IV relativos à navegação em segurança.

3.2 – Demonstração de conhecimento dos Princípios Básicos a Observar Durante Quartos de Navegação tal como prescrito no capítulo IV.

4 – Navegação por radar

4.1 – Demonstração da utilização de um simulador de radar ou, quando não existe, da rosa de manobras, conhecimento dos princípios de funcionamento fundamentais do radar e capacidade na operação e utilização do radar, assim como interpretação e análise da informação obtida do equipamento, incluindo o seguinte:

.1 – Fatores que afetem o funcionamento e o grau de precisão;

.2 – Ligar e ajustar comandos de controlo para obtenção da melhor operacionalidade do equipamento;

.3 – Deteção de incorreções na representação das informações, ecos falsos, ecos provocados pelo mar;

.4 – Distâncias, azimutes e marcações;

.5 –Identificação de ecos críticos;

.6 – Rumo e velocidade de outros navios;

.7 – Hora e distância de passagem mais próxima de navios (TCPA e CPA) seguindo em rumo cruzado ou de navios alcançados;

.8 – Deteção de alterações de rumo e velocidade de outros navios;

.9 – Efeito das mudanças de rumo e/ou velocidade do próprio navio;

.10 – Aplicação do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972.

5 – Agulha magnética e girobússolas

5.1 – Capacidade para determinar e aplicar os erros das agulhas magnéticas e girobússolas, através de métodos de observação astronómica e terrestre.

6 – Meteorologia e oceanografia

6.1 – Conhecimento dos instrumentos meteorológicos e da sua aplicação.

6.2 – Capacidade para aplicar a informação meteorológica disponível.

6.3 – Conhecimento das características dos diferentes sistemas meteorológicos, incluindo, por determinação da Parte, ciclones tropicais e evitar os centros da tempestade e os quadrantes perigosos.

6.4 – Conhecimento das condições meteorológicas, tais como nevoeiro, que possam colocar o navio em perigo.

6.5 – Capacidade na utilização de publicações relativas à navegação adequadas de marés e correntes.

6.6 – Capacidade para calcular as horas e alturas da maré e estimar a direção e velocidade das correntes de maré.

7 – Manobra e governo do navio de pesca

7.1 – Manobra e governo de um navio de pesca em todas as condições, incluindo as seguintes:

.1 – Atracar, desatracar e fundear sob várias condições de vento e de marés;

.2 – Manobra em águas pouco profundas;

.3 – Manobra e governo de navios de pesca durante mau tempo, incluindo velocidade adequada, em especial quando a correr com o tempo e com o mar pela alheta, auxiliar um navio ou aeronave em perigo, meios para evitar que um navio desgovernado fique atravessado à vaga e para diminuir a deriva;

.4 – Manobrar o navio durante operações de pesca, com especial ênfase para fatores que possam afetar de modo adverso a segurança do navio durante essas operações;

.5 – Precauções na manobra do lançamento do bote de socorro ou das embarcações salva-vidas e de salvamento em condições de mau tempo;

.6 – Métodos para embarque de sobreviventes no bote de socorro ou nas embarcações salva-vidas e de salvamento;

.7 – Quando aplicável, medidas práticas durante a navegação em condições de gelo, icebergues ou de acumulação de gelo a bordo do navio;

.8 – A utilização de, e manobra em, esquemas de separação de tráfego;

.9 – A importância de navegar a velocidade reduzida para evitar danos causados no navio pela vaga de proa ou de popa;

.10 – Transferência de peixe do mar para navios-fábrica ou outros navios; e

.11 – Reabastecimento no mar.

8 – Construção e estabilidade do navio de pesca

8.1 – Conhecimentos gerais dos principais elementos estruturais de um navio e da correta nomenclatura das diferentes partes que o compõem.

8.2 – Conhecimentos das teorias e dos fatores que afetam o caimento e a estabilidade e as medidas necessárias para manter um caimento e uma estabilidade em segurança.

8.3 – Demonstrar capacidade em utilizar dados de estabilidade, tabelas de estabilidade e de caimento, e condições de operação previamente calculados.

8.4 – Conhecimento dos efeitos das superfícies livres e acumulação de gelo, quando aplicável.

8.5 – Conhecimento dos efeitos de água no convés.

8.6 – Conhecimento do significado de estanquidade e de preservação de estanquidade.

9 – Manuseamento e acondicionamento do pescado

9.1 – O acondicionamento e proteção do pescado a bordo dos navios, incluindo artes de pesca.

9.2 – Operações de carga e de descarga, tendo em devida atenção os momentos de adornamento da arte de pesca e do pescado.

10 – Instalações de máquinas do navio de pesca

10.1 – Princípios de funcionamento de máquinas marítimas nos navios de pesca.

10.2 – Máquinas auxiliares do navio.

10.3 – Conhecimento geral da terminologia de engenharia de máquinas marítimas.

11 – Meios de prevenção e de combate a incêndios

11.1 – Organização de exercícios de combate a incêndios.

11.2 – Classes e química do fogo.

11.3 – Sistemas de combate a incêndios.

11.4 – Participação num curso aprovado de combate a incêndios.

11.5 – Conhecimento das disposições relativas ao equipamento de combate ao incêndio.

12 – Procedimentos de emergência

12.1 – Precauções ao varar um navio.

12.2 – Medidas a tomar antes e depois do encalhe.

12.3 – Medidas a tomar quando o aparelho fica preso ao fundo ou outro obstáculo.

12.4 – Colocar um navio encalhado a flutuar, com ou sem auxílio.

12.5 – Medidas a tomar após uma colisão.

12.6 – Tamponamento provisório de fugas.

12.7 – Medidas de proteção e segurança da tripulação em caso de emergência.

12.8 – Limitação de avaria e salvamento do navio após um incêndio ou explosão.

12.9 – Abandono do navio.

12.10 – Leme de emergência, aparelhar e utilizar um leme de fortuna e meios para montar e segurar uma porta de leme de emergência, quando possível.

12.11 – Resgatar pessoas de um navio em perigo ou naufragado.

12.12 – Procedimentos em caso de homem ao mar.

12.13 – Rebocar e ser rebocado.

13 – Cuidados médicos

13.1 – Conhecimento dos procedimentos de primeiros socorros.

13.2 – Conhecimento dos procedimentos para a obtenção de conselho médico via rádio.

13.3 – Um conhecimento aprofundado do uso das seguintes publicações:

.1 – Guia Médico Internacional para Navios ou publicações nacionais equivalentes; e

.2 – Secção médica do Código Internacional de Sinais.

14 – Direito marítimo

14.1 – Um conhecimento do direito internacional marítimo consagrado nos acordos e convenções internacionais na medida em que afetam as obrigações e responsabilidades específicas do mestre, em especial as que dizem respeito à segurança e à proteção do ambiente marinho. Deverá ser dada especial atenção às seguintes matérias:

.1 – Certificados e outra documentação exigidos pelas convenções internacionais a bordo dos navios de pesca, o modo de obtenção e respetivos prazos legais de validade;

.2 – Responsabilidades nos termos dos requisitos relevantes do Protocolo de Torremolinos de 1993;

.3 – Responsabilidades nos termos dos requisitos relevantes do capítulo V da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974;

.4 – Responsabilidades nos termos do Anexo I e Anexo V da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, e respetivas alterações do Protocolo de 1978;

.5 – Declarações marítimas de saúde e os requisitos dos regulamentos sanitários internacionais;

.6 – Responsabilidades nos termos da Convenção sobre os Regulamentos Internacionais para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972; e

.7 – Responsabilidades nos termos de outros instrumentos internacionais que afetam a segurança do navio e da tripulação.

14.2 – O grau de conhecimento da legislação marítima nacional é deixado à discrição da Parte, mas deve incluir disposições nacionais para a implementação de acordos e convenções internacionais aplicáveis.

15 – Língua inglesa

Conhecimentos adequados da língua inglesa que permitam ao mestre utilizar as cartas e outras publicações náuticas, compreender as informações meteorológicas e mensagens relativas à segurança e operação do navio, e comunicar com outros navios e estações costeiras. Capacidade para compreender e utilizar a Fraseologia Padrão nas Comunicações Marítimas da IMO.

16 – Comunicações

16.1 – Conhecimento geral dos princípios e fatores básicos necessários para a utilização segura e eficiente de todos os subsistemas e equipamento necessários exigidos pelo Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima (GMDSS).

16.2 – Conhecimento dos sistemas de aviso aos navegantes e meteorológicos e da seleção dos serviços de comunicação adequados.

16.3 – Conhecimento dos efeitos adversos da má utilização desse equipamento de comunicações.

16.4 – Sempre que a Parte tenha examinado os candidatos nestas matérias em níveis inferiores de certificação, estes poderão ter a opção de não voltarem a ser examinados.

16.5 – Capacidade em transmitir e receber sinais de Morse luminoso e utilizar o Código Internacional de Sinais.

17 – Salvamento

17.1 – Um conhecimento aprofundado dos meios e dispositivos de salvamento.

17.2 – Um conhecimento aprofundado dos procedimentos de emergência, postos de reunião e exercícios.

18 – Busca e salvamento

18.1 – Um conhecimento aprofundado do Manual Internacional Aeronáutico e Marítimo de Busca e Salvamento (IAMSAR).

19 – Código de Segurança da FAO/ILO/IMO para Pescadores e Navios de Pesca

19.1 – Conhecimento da Parte A do Código de Segurança da FAO/ILO/IMO para Pescadores e Navios de Pesca

20 – Métodos de demonstração da competência

20.1 – Navegação

20.1.1 – Demonstrar a utilização do sextante, do taxímetro, do aparelho azimutal, e capacidade em traçar o rumo e azimutes e marcar a posição.

20.2 – Demonstrar conhecimento aprofundado do conteúdo, aplicação e objetivo da Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972.

20.2.1 – Através da utilização de modelos reduzidos que visualizem sinais ou iluminação adequados ou pela utilização de um simulador de luzes de navegação.

20.3 – Radar

20.3.1 – Através da observação de simuladores de radar ou de rosas de manobras.

20.4 – Combate a incêndios

20.4.1 – Através da participação num curso aprovado de combate a incêndios.

20.5 – Comunicações

20.5.1 – Através de prova prática.

20.6 – Salvamento

20.6.1 – Através do manuseamento dos meios de salvação, incluindo o uso de coletes salva-vidas e, caso aplicável, do fato de imersão.

Regra 2

Requisitos mínimos obrigatórios para a certificação de oficiais chefes de quarto de navegação em navios de pesca com comprimento igual ou superior a 24 metros que operam em águas não restritas

1 – Todos os oficiais chefes de quarto de navegação num navio de pesca com comprimento igual ou superior a 24 metros que operam em águas não restritas deverão ser titulares de um certificado adequado.

2 – Todos os candidatos à certificação deverão:

.1 – ter idade igual ou superior a 18 anos;

.2 – satisfazer a Parte no que diz respeito a aptidão médica, em especial no que diz respeito à visão e audição;

.3 – ter serviço de mar aprovado de duração não inferior a dois anos no sector de convés em navios de pesca com comprimento não inferior a 12 metros. A Administração pode, contudo, autorizar a substituição do serviço de mar por um período de formação especial não superior a um ano, desde que o período do programa de formação especial seja pelo menos equivalente em valor ao período do serviço de mar exigido que substitui ou por um período de serviço de mar aprovado devidamente comprovado através de um livro de registos no âmbito da Convenção STCW 1978;

.4 – ter obtido aprovação num exame ou exames adequado para avaliação de competência por determinação da Parte. Esse exame ou exames deverão incluir o material estabelecido no apêndice a esta regra. Um candidato à certificação titular de um certificado de competência válido emitido de acordo com as disposições da Convenção STCW 1978 não carece de novo exame sobre os assuntos constantes no apêndice aprovados com um nível elevado ou equivalente para emissão do certificado da Convenção;

.5 – cumprir com as disposições aplicáveis da regra 6, adequadas para o desempenho das tarefas do serviço de rádio de acordo com o Regulamento das Radiocomunicações.

Apêndice à Regra 2

Requisitos mínimos obrigatórios para a certificação de oficiais chefes de quarto de navegação em navios de pesca com comprimento igual ou superior a 24 metros que operam em águas não restritas

1 – Os conteúdos seguintes aplicam-se aos exames de candidatos à certificação como oficiais chefes de quarto de navegação em navios de pesca com comprimento igual ou superior a 24 metros em águas não restritas.

2 – Navegação astronómica

Capacidade para utilizar um corpo celeste para determinar erros de agulha.

3 – Navegação terrestre e costeira

3.1 – Capacidade para determinar a posição do navio através de:

.1 – marcas terrestres;

.2 – ajudas à navegação, incluindo faróis, balizas e boias; e

.3 – navegação estimada, tomando em consideração os ventos, marés, correntes, velocidade por rotações por minuto do hélice, e pelo odómetro.

3.2 – Através de conhecimentos e da capacidade para utilizar cartas e publicações náuticas, tais como roteiros, tabelas de marés, avisos aos navegantes e avisos à navegação via rádio.

4 – Navegação por radar

4.1 – Demonstrar a utilização de um simulador de radar ou, quando este não exista, da rosa de manobras, conhecimento dos princípios fundamentais do radar e capacidade para operar e utilizar o radar, interpretar e analisar a informação obtida do equipamento, incluindo o seguinte:

.1 – fatores que afetem o funcionamento e o grau de precisão;

.2 – ligar e ajustar comandos de controlo para obtenção da melhor operacionalidade do equipamento;

.3 – deteção de incorreções na representação das informações, ecos falsos, ecos provocados pelo mar;

.4 – distâncias, azimutes e marcações;

.5 – identificação de ecos críticos;

.6 – rumo e velocidade de outros navios;

.7 – hora e distância de passagem mais próxima de navios (TCPA e CPA) seguindo em rumo cruzado ou de navios alcançados;

.8 – deteção de alterações de rumo e velocidade de outros navios;

.9 – efeito das mudanças de rumo e/ou velocidade do próprio navio; e

.10 – aplicação do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972.

5 – Serviço de quartos

5.1 – Demonstrar conhecimento aprofundado do conteúdo, âmbito e objetivos do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972, em especial os Anexos II e IV relativos a uma navegação segura.

5.2 - Demonstrar conhecimento do conteúdo dos Princípios Básicos a Observar durante Quartos de Navegação, tal como prescrito no capítulo IV.

6 – Sistemas eletrónicos de determinação da posição e navegação

Capacidade para determinar a posição do navio através de sistemas eletrónicos auxiliares à navegação por determinação da Parte.

7 – Meteorologia

7.1 – Conhecimento dos instrumentos meteorológicos instalados a bordo e da sua aplicação.

7.2 – Conhecimento das características dos diferentes sistemas meteorológicos.

8 – Agulha magnética e girobússola

Cuidados e utilização das agulhas e equipamento associado.

9 – Comunicações

.1 – Conhecimento geral dos princípios e fatores básicos necessários à utilização segura e eficaz de todos os subsistemas e equipamento exigido pelo Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima (GMDSS).

.2 – Conhecimento dos sistemas de aviso à navegação e meteorológicos e da seleção dos canais de comunicações adequados.

.3 – Conhecimento dos efeitos adversos da utilização inadequada de tal equipamento de comunicações.

10 – Equipamento e meios de prevenção e combate a incêndios

.1 – Conhecimento das classes de fogos e da química do fogo.

.2 – Conhecimento dos sistemas e procedimentos de combate a incêndios.

.3 – Participação num curso aprovado de combate a incêndios.

11 – Salvamento

Capacidade para orientar exercícios de abandono do navio e conhecimento sobre as operações do equipamento e meios de salvamento, incluindo o equipamento de radiotelefonia de transmissão alternada bidirecional. Técnicas de sobrevivência no mar, incluindo participação num curso aprovado de sobrevivência no mar.

12 – Procedimentos de emergência e regras de segurança no trabalho para pessoal de navios de pesca

Conhecimento dos pontos constantes nas secções adequadas do Código de Segurança para Pescadores e Navios de Pesca, parte A, e do capítulo VIII do Anexo ao Protocolo de Torremolinos 1993 da FAO/ILO/IMO.

13 – Manobra e governo do navio de pesca

Conhecimentos básicos da manobra e governo de um navio de pesca, incluindo:

.1 – atracar, desatracar, fundear e acostar a outros navios no mar;

.2 – manobra durante operações de pesca com especial atenção para fatores que podem afetar de modo adverso a segurança do navio durante essas operações;

.3 – efeitos do vento, marés e corrente na manobra do navio;

.4 – manobra em águas pouco profundas;

.5 – governo de navios de pesca com mau tempo;

.6 – salvar pessoas e prestar auxílio a um navio ou aeronave em perigo;

.7 – rebocar e ser rebocado;

.8 – procedimento em caso de homem ao mar; e

.9 – quando aplicável, tomar medidas práticas aquando da navegação com gelo ou com condições de acumulação de gelo a bordo do navio.

14 – Construção de navios de pesca

Conhecimentos gerais dos principais elementos estruturais de um navio.

15 – Estabilidade do navio

Demonstrar capacidade na utilização dos dados de estabilidade, tabelas de estabilidade e de caimento e condições de operação previamente calculadas.

16 – Manuseamento e acondicionamento do pescado

Conhecimentos sobre o manuseamento em segurança e acondicionamento do pescado e os efeitos destes fatores na segurança do navio.

17 – Língua inglesa

Conhecimentos adequados da língua inglesa que permitam ao oficial utilizar as cartas e publicações náuticas, compreender as informações meteorológicas e mensagens relativas à segurança e operação do navio. Capacidade em compreender e utilizar a Fraseologia nas Comunicações Marítimas da IMO.

18 – Cuidados médicos

Conhecimentos dos procedimentos de primeiros socorros. Aplicação prática de orientações e conselhos médicos via rádio.

19 – Busca e salvamento

Conhecimentos adequados dos procedimentos de busca e salvamento com base no Manual Internacional Aeronáutico e Marítimo de Busca e Salvamento (IAMSAR).

20 – Prevenção da poluição do ambiente marinho

Conhecimentos das precauções a serem observadas para evitar a poluição do ambiente marinho.

21 – Métodos de demonstração da competência

A Parte deverá estabelecer métodos para a demonstração da competência nos requisitos relevantes deste apêndice.

Regra 3

Requisitos mínimos obrigatórios para a certificação de mestres em navios de pesca com comprimento igual ou superior a 24 metros que operam em águas restritas

1 – Todos os mestres de navios de pesca com comprimento igual ou superior a 24 metros que operam em águas restritas deverão, salvo sejam titulares de certificados emitidos de acordo com a regra 1, ser titulares de um certificado adequado emitido em conformidade com, pelo menos, as disposições desta regra.

2 – Todos os candidatos à certificação deverão:

.1 – satisfazer a Parte relativamente à aptidão médica, especialmente no que diz respeito à visão e à audição;

.2 – reunir os requisitos de certificação como oficial chefe de quarto de navegação em navios de pesca de comprimento igual ou superior a 24 metros que operam em águas restritas ou não restritas, e detêm o serviço de mar aprovado não inferior a 12 meses como oficial chefe de quarto de navegação ou mestre em navios de pesca de comprimento não inferior a 12 metros. Contudo, a Parte pode permitir a substituição de um período não superior a seis meses de serviço de mar aprovado como oficial chefe de quarto de navegação em navios mercantes;

.3 – ter passado um exame adequado ou exames para avaliação da competência por determinação da Parte. Esse exame ou exames deverão incluir o material estabelecido no apêndice desta regra.

3 – A Parte, tendo em conta os efeitos na segurança de todos os navios e estruturas que possam operar nas mesmas águas restritas, deverá ter em consideração a definição de águas restritas constante na regra I/1 e determinar temas adicionais que poderão ser incluídos no exame ou exames.

4 – Um candidato a exame titular de um certificado de competência válido emitido em conformidade com as disposições da Convenção STCW 1978 não carece da realização de novo exame relativamente aos temas constantes no apêndice aprovados a um nível superior ou equivalente para emissão do certificado da Convenção.

Apêndice à Regra 3

Conhecimentos mínimos necessários para a certificação de mestres em navios de pesca com comprimento igual ou superior a 24 metros que operam em águas restritas

1 – Os conteúdos programáticos seguintes aplicam-se aos exames de candidatos à certificação como mestres em navios de pesca com comprimento igual ou superior a 24 metros que operam em águas restritas. Tendo em conta que o mestre é sempre o responsável final pela segurança do navio e da sua tripulação, incluindo no decorrer das operações de pesca, o exame efetuado será planeado de modo a verificar que o candidato assimilou adequadamente toda a informação disponível que envolve a segurança do navio e da sua tripulação de acordo com os temas avaliados.

2 – Navegação e determinação da posição

2.1 – Planeamento da viagem e navegação para todas as condições:

.1 – através de métodos aceites de determinação de rotas;

.2 – em águas restritas;

.3 – com gelo, quando aplicável;

.4 – com visibilidade reduzida;

.5 – em esquemas de separação de tráfego, quando aplicável; e

.6 – em áreas sujeitas a correntes e marés.

2.2 – Determinação da posição

.1 – através das observações terrestres, incluindo a capacidade para utilizar azimutes de marcas terrestres e ajudas à navegação tais como faróis, balizas e boias, juntamente com as respetivas cartas, avisos aos navegantes e outras aplicações, e avaliação da exatidão da posição determinada; e

.2 – através da utilização, por determinação da Parte, de sistemas eletrónicos modernos auxiliares à navegação do navio tal como existem nos respetivos navios de pesca.

3 – Serviço de quartos

3.1 – Demonstração de conhecimento aprofundado do conteúdo, âmbito de aplicação e objetivos do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972, em especial os Anexos II e IV relativos à navegação em segurança.

3.2 – Demonstração de conhecimento dos Princípios Básicos a Observar Durante Quartos de Navegação tal como prescrito no capítulo IV.

4 – Navegação por radar

4.1 – A Parte decidirá se inclui ou não a teoria e prática para observador de radar descritas em baixo nos requisitos gerais para certificação de mestres. Se a Parte decidir não incluir os conteúdos programáticos nos requisitos gerais, deverá assegurar que os mesmos são tidos em conta para efeitos de certificação de mestres que exercem funções em navios equipados com equipamento de radar e operam em águas restritas.

4.2 – Demonstração da utilização de um simulador de radar ou, quando não existe, da rosa de manobras, conhecimento dos princípios fundamentais do radar e capacidade na operação e utilização do radar, assim como interpretação e análise da informação obtida do equipamento, incluindo o seguinte:

.1 – fatores que afetem o funcionamento e o grau de precisão;

.2 – ligar e ajustar comandos de controlo para obtenção da melhor operacionalidade do equipamento;

.3 – deteção de incorreções na representação das informações, ecos falsos, ecos provocados pelo mar;

.4 – distâncias, azimutes e marcações;

.5 – identificação de ecos críticos;

.6 – rumo e velocidade de outros navios;

.7 – hora e distância de passagem mais próxima de navios (TCPA e CPA) seguindo em rumo cruzado ou de navios alcançados;

.8 – deteção de alterações de rumo e velocidade de outros navios;

.9 – efeito das mudanças de rumo e/ou velocidade do próprio navio; e

.10 – aplicação do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972.

5 – Agulhas

5.1 – Capacidade para determinar e aplicar os erros das agulhas.

6 – Meteorologia e oceanografia

6.1 – Conhecimento dos instrumentos meteorológicos e da sua aplicação.

6.2 – Capacidade para aplicar a informação meteorológica disponível.

6.3 – Conhecimento das características dos diferentes sistemas meteorológicos que, de acordo com a Parte, afetem as águas restritas em causa.

6.4 – Conhecimento das condições meteorológicas que, de acordo com a Parte, afetem as águas restritas em causa que possam colocar o navio em perigo.

6.5 – Quando aplicável, capacidade para utilizar publicações relativas à navegação adequadas de marés e correntes.

7 – Manobra e governo do navio de pesca

7.1 – Manobra e governo de um navio de pesca em todas as condições, incluindo as seguintes:

.1 – atracar, desatracar e fundear sob várias condições de vento e de marés;

.2 – manobra em águas pouco profundas;

.3 – manobra e governo de navios de pesca durante mau tempo, incluindo velocidade adequada, em especial quando a correr com o tempo e com o mar na alheta, auxiliar um navio ou aeronave em perigo, meios para evitar que um navio desgovernado fique atravessado à vaga e para diminuir a deriva;

.4 – manobrar o navio durante operações de pesca, com especial ênfase para fatores que possam afetar de modo adverso a segurança do navio durante essas operações;

.5 – precauções na manobra do lançamento do bote de socorro ou das embarcações salva-vidas e de salvamento em condições de mau tempo;

.6 – métodos para o embarque de sobreviventes no bote de socorro ou nas embarcações salva-vidas e de salvamento;

.7 – quando aplicável, tomar medidas práticas durante a navegação em condições de gelo, icebergues ou de acumulação de gelo a bordo do navio;

.8 – quando aplicável, a utilização de, e manobra em, esquemas de separação de tráfego;

.9 – a importância de navegar a velocidade reduzida para evitar danos causados no navio pela vaga de proa ou de popa; e

.10 – transferência de peixe no mar para navios-fábrica ou outros navios.

8 – Construção e estabilidade do navio de pesca

8.1 – Conhecimentos gerais dos principais elementos estruturais de um navio e da correta nomenclatura das diferentes partes que o compõem.

8.2 – Conhecimentos das teorias e dos fatores que afetam o caimento e a estabilidade e as medidas necessárias para manter um caimento e uma estabilidade em segurança.

8.3 – Demonstrar capacidade em utilizar dados de estabilidade, tabelas de estabilidade e de caimento, e condições de operação previamente calculados.

8.4 – Conhecimento dos efeitos das superfícies livres e acumulação de gelo, quando aplicável.

8.5 – Conhecimento dos efeitos de água no convés.

8.6 – Conhecimento do significado de estanquidade e de preservação de estanquidade.

9 – Manuseamento e acondicionamento do pescado

9.1 – O acondicionamento e proteção do pescado a bordo dos navios, incluindo artes de pesca.

9.2 – Operações de carga e de descarga, tendo em devida atenção os momentos de inclinação provocados pelo aparelho de pesca e pelo pescado.

10 – Instalações de máquinas do navio de pesca

10.1 – Princípios de funcionamento das máquinas marítimas nos navios de pesca.

10.2 – Máquinas auxiliares do navio.

10.3 – Conhecimento geral da terminologia de engenharia de máquinas marítimas.

11 – Meios de prevenção e combate ao incêndio

11.1 – Organização de exercícios de combate a incêndios.

11.2 – Classes e química do fogo.

11.3 – Sistemas de combate a incêndios.

11.4 – Participação num curso aprovado de combate a incêndios.

11.5 – Conhecimento das disposições relativas ao equipamento de combate ao incêndio.

12 – Procedimentos de emergência

12.1 – Precauções ao varar um navio.

12.2 – Medidas a tomar antes e depois do encalhe.

12.3 – Medidas a tomar quando o aparelho fica preso ao fundo ou outro obstáculo.

12.4 – Colocar um navio encalhado a flutuar, com ou sem auxílio.

12.5 – Medidas a tomar após uma colisão.

12.6 – Tamponamento provisório de fugas.

12.7 – Medidas de proteção e segurança da tripulação em caso de emergência.

12.8 – Limitação de avaria e salvamento do navio após um incêndio ou explosão.

12.9 – Abandono do navio.

12.10 – Leme de emergência, aparelhar e utilizar um leme de fortuna e meios para montar e segurar uma porta de leme de emergência, quando possível.

12.11 – Resgatar pessoas de um navio em perigo ou naufragado.

12.12 – Procedimentos em caso de homem ao mar.

12.13 – Rebocar e ser rebocado.

13 – Cuidados médicos

13.1 – Conhecimento dos procedimentos de primeiros-socorros. Aplicação prática dos guias médicos e assistência via rádio.

13.2 – Aplicação prática dos guias médicos e assistência via rádio, incluindo a capacidade para tomar medidas com base nesse conhecimento em caso de acidentes ou doenças suscetíveis de ocorrer a bordo do navio.

14 – Direito marítimo

14.1 – Tendo em consideração as águas restritas definidas pela Parte, um conhecimento do direito internacional marítimo consagrado nos acordos e convenções internacionais na medida em que afetam as obrigações e responsabilidades específicas do mestre nas águas

em causa, em especial os que dizem respeito à segurança e à proteção do ambiente marinho.

14.2 – O grau de conhecimento da legislação marítima nacional é deixado à discrição da Parte, mas deve incluir disposições nacionais para a implementação de acordos e convenções internacionais aplicáveis.

15 – Salvamento

Conhecimento dos meios de salvamento existentes nos navios de pesca. Organização dos exercícios de abandono do navio e utilização do equipamento.

16 – Busca e salvamento

Conhecimento dos procedimentos de busca e salvamento.

17 – Código de Segurança da FAO/ILO/IMO para Pescadores e Navios de Pesca, Parte A

Conhecimento dessas secções do Código de Segurança da FAO/ILO/IMO para Pescadores e Navios de Pesca tal como exigido pela Parte.

18 – Métodos de demonstração da competência

A Parte deverá estabelecer métodos adequados para demonstração da competência em disposições relevantes deste apêndice.

Regra 4

Requisitos mínimos obrigatórios para a certificação de oficiais chefes de quarto de navegação em navios de pesca com comprimento igual ou superior a 24 metros que operam em águas restritas

1 – Todos os oficiais chefes de quarto de navegação num navio de pesca com comprimento igual ou superior a 24 metros que operam em águas restritas deverão ser titulares de um certificado emitido de acordo com a regra 2 ou de um certificado adequado emitido de acordo com pelo menos as disposições desta regra.

2 – Todos os candidatos à certificação deverão:

.1 – ter idade igual ou superior a 18 anos;

.2 – cumprir os requisitos da Parte no que diz respeito a aptidão médica, em especial no que diz respeito à visão e audição;

.3 – ter serviço de mar aprovado não inferior a dois anos no setor de convés em navios de pesca com comprimento não inferior a 12 metros. A Administração pode, contudo, autorizar a substituição do serviço de mar por um período de formação especial não superior a um ano, desde que o período do programa de formação especial seja pelo menos equivalente em valor ao período de serviço de mar exigido que substitui ou por um período de serviço de mar aprovado devidamente comprovado através de um livro de registos no âmbito da Convenção STCW 1978;

.4 – ter obtido aprovação num exame ou exames adequados para avaliação de competência por determinação da Parte. Esse exame ou exames deverão incluir os temas constantes do apêndice a esta regra. Um candidato à certificação titular de um certificado de competência válido emitido de acordo com as disposições da Convenção STCW 1978 não carece realizar novo exame sobre os temas constantes no apêndice nos quais obteve uma aprovação de nível elevado ou equivalente para a emissão do certificado da Convenção;

.5 – cumprir com as disposições aplicáveis da regra 6, adequadas para o desempenho das tarefas do serviço de rádio de acordo com o Regulamento das Radiocomunicações.

Apêndice à Regra 4

Conhecimentos mínimos necessários para a certificação de oficiais chefes de quarto de navegação em navios de pesca com comprimento igual ou superior a 24 metros que operam em águas restritas

1 – Os conteúdos programáticos seguintes aplicam-se aos exames de candidatos à certificação como oficiais chefes de quarto de navegação em navios de pesca com comprimento igual ou superior a 24 metros que operam em águas restritas.

2 – Navegação terrestre e costeira

2.1 – Capacidade para determinar a posição do navio através de:

.1 – marcas terrestres;

.2 – ajudas à navegação, incluindo faróis, balizas e boias; e

.3 – navegação estimada, tomando em consideração os ventos, marés, correntes e velocidade por rotações por minuto do hélice, e pelo odómetro.

2.2 – Através do conhecimento e da capacidade para utilizar cartas e publicações náuticas, tais como roteiros, tabelas de marés, avisos aos navegantes e avisos à navegação via rádio.

3 – Navegação por radar

3.1 – A Parte decidirá se inclui ou não a teoria e prática para observador de radar descritas em baixo nos requisitos gerais para certificação de oficiais chefes de quarto de navegação. Se a Parte decidir não incluir o conteúdo nos requisitos gerais, deverá assegurar que o conteúdo é tido em conta para efeitos de certificação de oficiais chefes de quarto de navegação que exercem funções em navios equipados com equipamento de radar e operam em águas restritas.

3.2 – Demonstrar através da utilização de um simulador de radar ou, quando este não exista, da rosa de manobras, conhecimento dos princípios fundamentais do radar e da capacidade para operar e utilizar o radar, interpretar e analisar a informação obtida do equipamento, incluindo o seguinte:

.1 – fatores que afetem o funcionamento e o grau de precisão;

.2 – ligar e ajustar comandos de controlo para obtenção da melhor operacionalidade do equipamento;

.3 – deteção de incorreções na representação das informações, ecos falsos, ecos provocados pelo mar;

.4 – distâncias, azimutes e marcações;

.5 – identificação de ecos críticos;

.6 – rumo e velocidade de outros navios;

.7 – hora e distância de passagem mais próxima de navios (TCPA e CPA) seguindo em rumo cruzado ou de navios alcançados;

.8 – deteção de alterações de rumo e velocidade de outros navios;

.9 – efeito das mudanças de rumo e/ou velocidade do próprio navio;

.10 – aplicação do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972.

4 – Serviço de quartos

4.1 – Demonstrar conhecimento aprofundado do conteúdo, âmbito e objetivos do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972, em especial os Anexos II e IV relativos a uma navegação segura.

4.2 – Demonstrar conhecimento sobre os Princípios Básicos a Observar durante Quartos de Navegação, tal como prescrito no capítulo IV.

5 – Sistemas eletrónicos de determinação da posição e navegação

5.1 – Capacidade para determinar a posição do navio através de sistemas eletrónicos auxiliares à navegação por determinação da Parte.

6 – Meteorologia

6.1 – Conhecimento dos instrumentos meteorológicos instalados a bordo e da sua aplicação.

6.2 – Conhecimento das características dos diferentes sistemas meteorológicos que afetam as águas restritas em causa.

7 – Agulhas

7.1 – Capacidade para determinar e aplicar os erros das agulhas.

8 – Combate a incêndios

8.1 – Conhecimento dos meios de prevenção e da utilização dos meios de combate a incêndios.

8.2 – Participação num curso aprovado de combate a incêndios.

9 – Salvamento

9.1 – Conhecimento dos meios de salvação existentes nos navios de pesca. Organização dos exercícios de abandono do navio e utilização do equipamento.

9.2 – Participação num curso aprovado de sobrevivência no mar.

10 – Procedimentos de emergência e regras de segurança no trabalho para pessoal de navios de pesca

10.1 – Conhecimento dos pontos constantes nas secções adequadas do Código de Segurança para Pescadores e Navios de Pesca, parte A, e do capítulo III do Anexo ao Protocolo de Torremolinos 1993 da FAO/ILO/IMO.

11 – Manobra e governo do navio de pesca

11.1 – Conhecimentos básicos da manobra e governo de um navio de pesca, incluindo:

.1 – atracar, desatracar, fundear e acostar a outros navios no mar;

.2 – manobra durante operações de pesca com especial atenção para fatores que podem afetar de modo adverso a segurança do navio durante essas operações;

.3 – efeitos dos ventos e das marés/correntes no governo do navio;

.4 – manobra em águas pouco profundas;

.5 –governo de navios de pesca com mau tempo;

.6 – salvar pessoas e prestar auxílio a um navio ou aeronave em perigo;

.7 – rebocar e ser rebocado;

.8 – procedimento em caso de homem ao mar; e

.9 – quando aplicável, tomar medidas práticas aquando da navegação com gelo ou com condições de acumulação de gelo a bordo do navio.

12 – Estabilidade do navio

12.1 – Demonstrar capacidade na utilização dos dados de estabilidade, tabelas de estabilidade e de caimento e condições de operação previamente calculados.

13 – Manuseamento do pescado

13.1 – Conhecimentos sobre o manuseamento e acondicionamento seguros do pescado e os efeitos destes fatores na segurança do navio.

14 – Construção de navios de pesca

14.1 – Conhecimentos gerais dos principais elementos estruturais de um navio.

15 – Cuidados médicos

15.1 – Conhecimentos dos procedimentos de primeiros socorros. Aplicação prática de orientações e conselhos médicos via rádio.

16 – Busca e salvamento

16.1 – Conhecimentos dos procedimentos de busca e salvamento.

17 – Prevenção da poluição do ambiente marinho

17.1 – Conhecimentos das precauções a serem observadas para evitar a poluição do ambiente marinho.

18 – Métodos de demonstração da competência

18.1 – A Parte deverá estabelecer métodos para a demonstração da competência nos requisitos relevantes deste apêndice.

Regra 5

Requisitos mínimos obrigatórios para a certificação de chefes de máquinas e segundos-oficiais de máquinas de navios de pesca cuja máquina principal tenha uma potência propulsora igual ou superior a 750 kW

1 – Qualquer chefe de máquinas e segundo-oficial de máquinas num navio de pesca cuja máquina principal tenha uma potência propulsora igual ou superior a 750 kW deverá ser titular de um certificado aprovado.

2 – Qualquer candidato à certificação deverá:

.1 – ter idade não inferior a 18 anos;

.2 – cumprir os requisitos estabelecidos pela Parte, no que diz respeito à aptidão médica, incluindo visão e audição;

.3 – para o certificado como segundo-oficial de máquinas, ter efetuado um serviço de mar aprovado não inferior a 12 meses na casa das máquinas. Contudo, este período pode ser reduzido para um período não inferior a 6 meses se a Parte exigir formação especial que considere equivalente ao serviço de mar aprovado que substitui;

.4 – para o certificado como chefe de máquinas, ter efetuado um serviço de mar aprovado não inferior a 24 meses, dos quais pelo menos 12 meses já qualificado como segundo-oficial de máquinas;

.5 – ter participado num curso prático aprovado de combate a incêndios; e

.6 – ter passado num exame adequado para avaliação da competência de acordo com os requisitos estabelecidos pela Parte. Esse exame deverá incluir as matérias constantes no apêndice a esta regra, salvo se a Parte alterar os requisitos para exame e serviço de mar para oficiais de navios de pesca que efetuem viagens em águas restritas tendo em conta a potência das máquinas propulsoras e os efeitos na segurança de todos os navios de pesca que possam estar a operar nas mesmas águas.

3 – A formação para obter os conhecimentos teóricos e práticos necessários deverá ter em consideração os regulamentos e recomendações internacionais relevantes.

4 – O nível de conhecimentos exigidos nos termos dos diferentes parágrafos do apêndice pode ser diferente de acordo com se o certificado está a ser emitido ao nível do chefe de máquinas ou do segundo-oficial de máquinas.

Apêndice à Regra 5

Conhecimentos mínimos necessários para a certificação de chefes de máquinas e segundos-oficiais de máquinas de navios de pesca cuja máquina principal tenha uma potência propulsora igual ou superior a 750 kW

1 – Os conteúdos programáticos seguintes aplicam-se aos exames de candidatos à certificação como chefe de máquinas e segundos-oficiais de máquinas de navios de pesca cuja máquina principal tenha uma potência propulsora igual ou superior a 750 kW. Tendo em conta que o segundo-oficial de máquinas estará sempre em posição de assumir as responsabilidades do chefe de máquinas em qualquer momento, o exame nestas matérias terá como objetivo testar que o candidato assimilou adequadamente toda a informação disponível que envolve o funcionamento em segurança das máquinas do navio de pesca.

2 – No que diz respeito aos parágrafos 3.4 e 4.1 a seguir, a Parte pode omitir requisitos obrigatórios relativamente ao conhecimento para tipos de máquinas propulsoras exceto as instalações de máquinas para as quais o certificado a atribuir será válido. Um certificado atribuído nessa base não será válido para qualquer categoria de instalação de máquinas que

tenha sido omitida até que o chefe de máquinas prove a sua competência nestes pontos por determinação da Parte. Qualquer limitação deverá ser declarada no certificado.

3 – Qualquer candidato deverá possuir conhecimentos teóricos elementares suficientes para compreender os princípios básicos envolvidos nas matérias que se seguem:

.1 – processos de combustão;

.2 – transmissão de calor;

.3 – mecânica e hidromecânica;

.4 – conforme adequado:

.4.1 – máquinas marítimas a diesel;

.4.2 – instalações marítimas de propulsão a vapor;

.4.3 – turbinas a gás;

.5 – sistemas do aparelho de governo;

.6 – propriedades dos combustíveis e dos lubrificantes;

.7 – propriedades dos materiais;

.8 – agentes extintores de incêndio;

.9 – equipamento elétrico marítimo;

.10 – sistemas de automação, instrumentação e de controlo;

.11 – construção de navios de pesca, incluindo estabilidade e controlo de avarias;

.12 – sistemas auxiliares; e

.13 – sistemas de refrigeração.

4 – Qualquer candidato deverá possuir conhecimentos práticos pelo menos das seguintes matérias:

.1 – funcionamento e manutenção de, conforme aplicável:

.1.1 – máquinas marítimas a diesel;

.1.2 – instalações marítimas de propulsão a vapor;

.1.3 – turbinas a gás;

.2 – funcionamento e manutenção de sistemas de máquinas auxiliares, incluindo sistemas do aparelho de governo;

.3 – funcionamento, teste e manutenção do equipamento elétrico e de controlo;

.4 – manutenção do equipamento de manuseamento do pescado e equipamento do convés;

.5 – deteção de avarias das máquinas, localização de falhas e medidas para evitar avarias;

.6 – organização dos procedimentos de manutenção e reparação em segurança;

.7 – métodos de, e auxílios para, prevenção, deteção e extinção de incêndios;

.8 – regras a serem observadas relativas a poluição operacional ou acidental do ambiente marinho, e métodos e auxílios para prevenir essa poluição;

.9 – primeiros socorros relativos a acidentes que possam ocorrer nas casas das máquinas e utilização do equipamento de primeiros socorros;

.10 –funções e utilização dos meios de salvação;

.11 – métodos de controlo de avarias com referência específica às medidas a tomar em caso de alagamento de água do mar na casa das máquinas; e

.12 – regras de segurança no trabalho.

5 – Todos os candidatos deverão ter conhecimentos do direito internacional consagrado em acordos e convenções internacionais, pois envolvem deveres e responsabilidades específicos relativos à secção de máquinas, em especial os que dizem respeito à segurança e proteção do ambiente marinho. O alcance dos conhecimentos de legislação marítima nacional é deixado ao livre arbítrio da Parte, mas deverá incluir disposições para a implementação de acordos e convenções internacionais.

6 – Todos os candidatos devem possuir um conhecimento de gestão, organização e formação de pessoal a bordo de navios de pesca.

Regra 6

Requisitos mínimos obrigatórios para a certificação de pessoal de rádio e com funções de rádio a bordo de navios de pesca

Nota explicativa

As disposições obrigatórias relativas ao serviço de rádio encontram-se no Regulamento das Radiocomunicações e no Protocolo de Torremolinos de 1993. As disposições para

manutenção do equipamento de radiocomunicações encontram-se no Protocolo de Torremolinos de 1993 e nas linhas de orientação adotadas pela Organização.

Aplicação

1 – Com exceção do estipulado no parágrafo 2, as disposições da presente regra aplicam-se ao pessoal de rádio, ou com funções de rádio, num navio para o qual o acordo internacional ou legislação nacional obriga a estar equiparado com equipamento de rádio com utilização de frequências e técnicas do Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima (GMDSS).

2 – O pessoal a bordo de navios aos quais não se aplica a obrigatoriedade de equipamento de rádio, nos termos de acordos internacionais ou de legislação nacional, não é obrigado a cumprir com as disposições desta regra mas é, contudo, obrigado a cumprir com o Regulamento das Radiocomunicações. A Administração deverá garantir a emissão ou o reconhecimento dos certificados apropriados a esse pessoal nos termos do Regulamento das Radiocomunicações.

Requisitos mínimos para a certificação de operadores de rádio para o Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima (GMDSS)

1 – Qualquer pessoa responsável por, ou que desempenhe, as tarefas relativas ao serviço radioelétrico a bordo de um navio deverá ser titular de um certificado ou certificados apropriado emitido ou reconhecido pela Administração nos termos das disposições do Regulamento das Radiocomunicações.

2 – Os conhecimentos, compreensão e competência mínimos para a certificação nos termos desta regra deverão ser suficientes para o pessoal de rádio desempenhar as suas funções de rádio com segurança e eficácia.

3 – Qualquer candidato deve:

.1 – ter idade não inferior a 18 anos;

.2 – cumprir com o estabelecido pela Parte no que diz respeito a aptidão médica, em especial no que diz respeito à visão e audição; e

.3 – reunir os requisitos do apêndice a esta regra.

4 – Qualquer candidato à certificação deve ter concluído um exame ou exames por determinação da Parte.

5 – Para a autenticação de todos os tipos de certificados emitidos nos termos das disposições do Regulamento das Radiocomunicações como cumprindo com os requisitos da Convenção, os conhecimentos, compreensão e competência exigidos são apresentados no apêndice a esta regra. Para determinar o nível adequado de conhecimento e formação, a Parte deverá também ter em consideração as recomendações relevantes da Organização.

Apêndice à Regra 6

Conhecimentos mínimos complementares e requisitos de formação para operadores de rádio de GMDSS

1 – Para além de cumprir com os requisitos para a emissão de um certificado de acordo com o Regulamento das Radiocomunicações, todos os candidatos à certificação deverão ter conhecimentos de:

.1 – prestação de serviços de rádio em emergências;

.2 – radiocomunicações de busca e salvamento, incluindo os procedimentos constantes do Manual Internacional Aeronáutico e Marítimo de Busca e Salvamento (IAMSAR);

.3 – meios para prevenir a transmissão de falsos alertas de socorro e procedimentos para mitigar os efeitos dos falsos alertas de socorro;

.4 – sistemas de informação do navio;

.5 – serviços médicos via rádio;

.6 – uso do Código Internacional de Sinais e da Fraseologia Padrão de Comunicações Marítimas; e

.7 – medidas preventivas para a segurança do navio e das pessoas relacionadas com os riscos inerentes ao equipamento de rádio, incluindo os riscos elétricos e as radiações não ionizantes.

Regra 7

Requisitos mínimos obrigatórios para assegurar a manutenção de competência e a atualização de conhecimentos para mestres, oficiais e oficiais de máquinas

1 – A todos os mestres ou oficiais titulares de certificados que prestem serviço no mar ou que pretendam regressar ao serviço no mar após um período de permanência em terra, para poderem continuar a qualificar-se para prestar serviço no mar, a intervalos não superiores a cinco anos e por determinação da Administração, deverá ser exigido:

.1 – aptidão médica, em especial no que diz respeito à visão e audição; e

.2 – serviço de mar como mestre ou oficial de, pelo menos, um ano durante os últimos cinco anos; ou

.3 – capacidade para o desempenho de tarefas operacionais em navios de pesca relativas às tarefas adequadas ao grau de certificado obtido considerado, pelo menos, equivalente ao serviço de mar exigido no parágrafo 1.2, ou através de:

.3.1 – aproveitamento em exame; ou

.3.2 – conclusão com sucesso de um curso ou cursos aprovado adequado, para mestres e oficiais de navios de pesca, em especial para reingressos ao serviço de mar nestes navios; ou

.3.3 – conclusão de serviço de mar aprovado como oficial num navio de pesca de convés supranumerário por um período não inferior a três meses, imediatamente antes de tomar posse da posição para a qual o certificado é válido.

2 – Os cursos de reciclagem e atualização exigidos por esta regra serão aprovados pela Administração e incluem o texto de alterações recentes em regulamentos internacionais relativos à salvaguarda da vida humana no mar e à proteção do ambiente marinho.

3 – A Administração deverá assegurar que os textos de alterações recentes em regulamentos internacionais relativos à salvaguarda da vida humana no mar e à proteção do ambiente marinho são disponibilizados aos navios sob a sua jurisdição.

Regra 8

Requisitos mínimos obrigatórios para assegurar a manutenção da competência e a atualização de conhecimentos para operadores de rádio de GMDSS

1 – Qualquer operador de rádio de GMDSS titular de um certificado ou certificados emitidos ou reconhecidos pela Parte deve, para continuar a manter a candidatura para serviço de mar e satisfazer a Parte, ser-lhe exigido:

.1 – aptidão médica, em especial no que diz respeito à visão e audição, em intervalos regulares não superiores a cinco anos; e

.2 – competência profissional, através de:

.2.1 – serviço de mar aprovado envolvendo funções de radiocomunicações no total de, pelo menos, um ano durante os últimos cinco anos; ou

.2.2 – em virtude do desempenho de funções relativas às funções adequadas ao grau de certificado obtido considerado, pelo menos, equivalente ao serviço de mar exigido no parágrafo 1.2.1; ou

.2.3 – ter obtido aproveitamento em teste ou ter concluído com sucesso um curso ou cursos de formação no mar ou em terra que deverão incluir elementos com relevância direta à salvaguarda da vida humana no mar, e que são aplicáveis ao certificado do qual a pessoa é titular, de acordo com os requisitos do Protocolo de Torremolinos 1993.

2 – Quando novos requisitos, equipamentos ou práticas se tornam obrigatórios a bordo de navios que arvoram a bandeira de uma Parte, a Parte pode exigir que o pessoal operador de rádio de GMDSS obtenha aprovação em teste ou tenha concluído com sucesso um curso ou cursos de formação adequados, no mar ou em terra, com especial referência às funções de segurança.

3 – A administração deverá assegurar que os textos de alterações recentes em regulamentos internacionais relativos às radiocomunicações e relevantes à salvaguarda da vida humana no mar são disponibilizados aos navios que arvoram a sua bandeira.

Capítulo III

Formação de segurança básica para todo o pessoal de navios de pesca

Regra 1

Formação de segurança básica para todo o pessoal de navios de pesca

1 – Antes de serem atribuídas quaisquer funções a bordo, o pessoal de navios de pesca deve receber formação básica aprovada pela Administração nas seguintes áreas:

.1 – técnicas de sobrevivência pessoal, incluindo o uso do colete salva-vidas e, conforme aplicável, de fatos de imersão;

.2 – prevenção e combate a incêndios;

.3 – procedimentos de emergência;

.4 – primeiros socorros elementares;

.5 – prevenção da poluição marinha; e

.6 – prevenção de acidentes a bordo.

2 – Na implementação das disposições do parágrafo 1, a Administração deve determinar e, caso o faça, até que ponto estas disposições se aplicam ao pessoal de pequenas embarcações de pesca ou ao pessoal que já se encontra ao serviço de navios de pesca.

Capítulo IV

Princípios básicos a observar para manter um quarto de navegação a bordo de navios de pesca

1 – As Administrações deverão chamar a atenção dos proprietários e operadores de navios de pesca, mestres e pessoal de quarto para os seguintes princípios que deverão ser observados, de modo a garantir sempre a manutenção de um quarto de navegação em segurança.

2 – Os mestres dos navios de pesca deverão assegurar que as disposições relativas ao serviço de quartos são adequadas para a manutenção de um quarto de navegação em segurança. Sob orientação geral do mestre, os oficiais de quarto são responsáveis pelo governo do navio de pesca em segurança durante os seus períodos de serviço, especialmente atentos em evitar colisões e encalhes.

3 – Os princípios básicos, bem como os seguintes, deverão ser tidos em conta em todos os navios de pesca. Contudo, uma Parte pode excluir as embarcações de pesca muito pequenas que operam em águas restritas da obrigatoriedade de observarem totalmente os princípios básicos.

4 – A navegar para ou de os bancos de pesca

4.1 – Organização do quarto de navegação

4.1.1 – A composição do quarto deve ser sempre adequada e apropriada às circunstâncias e condições prevalecentes, e deverá ter em consideração a necessidade de manter um serviço de vigia adequado.

4.1.2 – Para determinar a composição dos quartos deverão ser tomados em consideração nomeadamente os seguintes critérios:

.1 – a casa do leme não deverá, em caso algum, ficar desatendida;

.2 – condições meteorológicas, visibilidade quer de dia quer de noite;

.3 – proximidade de perigos para a navegação que possam obrigar o oficial chefe de quarto de navegação a efetuar tarefas adicionais de navegação;

.4 – utilização e condições operacionais das ajudas à navegação, tais como o radar ou os sistemas eletrónicos indicadores da posição do navio e de qualquer outro equipamento que possa envolver a segurança da navegação;

.5 – se o navio está equipado com piloto automático;

.6 – quaisquer exigências extraordinárias para o quarto de navegação que possam resultar de circunstâncias operacionais especiais.

4.2 – Aptidão para o serviço de quarto

O sistema do serviço de quartos deverá ser tal que a eficácia do pessoal de quarto não seja comprometida pela fadiga. As funções deverão estar organizadas de modo que o primeiro quarto no início de uma viagem e nos quartos seguintes a rendição tenha obtido o descanso suficiente, e assim aptos para o serviço.

4.3 – Navegação

4.3.1 – A viagem prevista deverá, na medida do possível, ser planeada com antecedência, tomando em consideração todas as informações relevantes, e qualquer rumo traçado deverá ser verificado antes do início da viagem.

4.3.2 – Durante o serviço de quartos, deverão ser verificadas a intervalos suficientemente frequentes a proa a que se governa e a posição e velocidade do navio, utilizando todas as ajudas à navegação necessárias, de modo a garantir que o navio segue a rota planeada.

4.3.3 – O oficial chefe de quarto deverá possuir um conhecimento aprofundado da localização e do funcionamento de todo o equipamento de segurança e de navegação existente a bordo do navio, e deverá estar ciente e tomar em consideração as limitações operacionais desse equipamento.

4.3.4 – Ao oficial chefe de quarto de navegação não deverão ser atribuídas, nem por ele assumidas, quaisquer funções que possam interferir com a segurança da navegação.

4.4 – Equipamento de navegação

4.4.1 – Os oficiais chefes de quarto deverão utilizar da forma eficiente o equipamento de navegação de que disponham.

4.4.2 – Durante a utilização do radar, o oficial chefe de quarto deverá ter em consideração a necessidade do cumprimento, em qualquer circunstância, das disposições em vigor respeitantes ao radar, constantes do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar.

4.4.3 – Em caso de necessidade, o oficial de quarto não deverá hesitar em utilizar o leme, as máquinas, os dispositivos de sinalização sonoros e luminosos.

4.5 – Funções e responsabilidades relativas à navegação

4.5.1 – O oficial chefe de quarto deverá:

.1 – efetuar o seu quarto na casa do leme;

.2 – não abandonar a casa do leme em nenhuma circunstância, até ser devidamente rendido;

.3 – continuar a ser o responsável pela navegação do navio em segurança, não obstante a presença do mestre na casa do leme, até que este o informe expressamente de que assume aquela responsabilidade, o que deverá ser claramente compreendido por ambos;

.4 – informar o mestre quando tiver qualquer dúvida sobre as ações a tomar no interesse da segurança; e

.5 – não entregar o quarto ao seu oficial substituto se tiver razões para acreditar que este não se encontra capaz para o exercício das suas funções, devendo neste caso informar o mestre.

4.5.2 – Ao entregar o quarto, o oficial substituto deverá confirmar e ter conhecimento sobre a posição estimada ou verdadeira do navio e confirmar a rota, rumo e velocidade e deve verificar quais os perigos para a navegação que podem surgir durante o quarto.

4.5.3 – Deverá ser mantido, sempre que possível, um registo de manobras e ocorrências durante o quarto de navegação.

4.6 – Serviço de vigia

4.6.1 – Deverá ser mantido um serviço de vigia adequado, em conformidade com o disposto na Regra 5 do Regulamento Internacional para Evitar abalroamentos no Mar, 1972. Deverá ter a seguinte finalidade:

.1 – manter um estado de vigilância visual e auditiva e utilizando todos os outros meios disponíveis, tendo em vista a deteção de qualquer mudança significativa no ambiente circundante;

.2 – avaliar totalmente a situação e os riscos de abalroamento, encalhe ou outros perigos para a navegação; e

.3 – detetar navios ou aeronaves em perigo, náufragos, destroços e objetos à deriva.

4.6.2 – Para determinar se a composição dos quartos de navegação é adequada para garantir que um serviço de vigia contínuo pode ser assegurado, o mestre deverá ter em

consideração todos os fatores relevantes, incluindo os descritos no parágrafo 4.1 desta regra, assim como os fatores a seguir enunciados:

.1 – visibilidade, condições meteorológicas e estado do mar;

.2 – densidade do tráfego e outras atividades em curso na área em que o navio está a navegar;

.3 – a atenção necessária quando a navegar dentro ou nas proximidades de esquemas de separação de tráfego ou outras medidas de organização de tráfego;

.4 – a carga de trabalho adicional causada pela natureza das funções do navio, requisitos operacionais imediatos e antecipação de manobras;

.5 – comandos do leme e do hélice e características de manobra do navio;

.6 – a aptidão para o serviço de qualquer membro da tripulação que tenha sido designado como elemento de um quarto;

.7 – o conhecimento e a confiança na competência profissional dos oficiais e da restantes tripulação;

.8 – a experiencia do oficial do serviço de quartos de navegação e a familiarização desse oficial com os equipamentos do navio, procedimentos e capacidade de manobra do navio;

.9 – as atividades em curso a bordo do navio em cada momento específico, e a disponibilidade de assistência imediata na casa do leme, quando necessário;

.10 – as condições de operação dos instrumentos e comandos existentes na casa do leme, incluindo os sistemas de alarme;

.11 – a dimensão do navio e o campo de visão disponível da posição de governo;

.12 – a configuração da casa do leme, na medida em que tal possa impedir que qualquer elemento do serviço de quartos detete visual ou auditivamente qualquer atividade exterior; e

.13 – quaisquer normas, procedimentos ou recomendações relevantes relacionados com a organização do serviço de quartos e com a aptidão para o serviço que tenham sido adotados pela Organização.

4.7 – Proteção do meio ambiente marinho

O mestre e o oficial chefe de quarto de navegação deverão estar cientes dos graves efeitos que a poluição, quer operacional quer acidental, tem no ambiente marinho e deverão tomar todas as precauções possíveis para a sua prevenção, em particular no que respeita ao cumprimento das regras constantes dos regulamentos internacionais e portuários aplicáveis.

4.8 – Condições meteorológicas

O oficial chefe de quarto deverá tomar medidas relevantes e notificar o mestre sempre que alterações climáticas adversas afetem a segurança do navio, incluindo condições que conduzam à acumulação de gelo.

5 – Navegação com piloto a bordo

A presença de um piloto a bordo não isenta o mestre ou o oficial chefe de quarto das suas responsabilidades, no que diz respeito à segurança do navio. O mestre e o piloto deverão trocar informações respeitantes aos procedimentos de navegação, às condições locais e às características do navio. O mestre e o oficial chefe de quarto deverão cooperar estreitamente com o piloto e manter um controlo rigoroso sobre a posição e os movimentos do navio.

6 – Navios de pesca ou de procura de pescado

6.1 – Além dos princípios enumerados no parágrafo 4, os seguintes fatores deverão ser considerados e desempenhados de modo adequado pelo oficial chefe de quarto:

.1 – outros navios de pesca e o seu aparelho, características de manobra próprias do navio, em particular a sua distância de paragem e o diâmetro do círculo de viragem à velocidade de navegação e com o aparelho de pesca a bordo;

.2 – segurança da tripulação no convés;

.3 – efeitos adversos na segurança do navio e da sua tripulação através da redução da estabilidade e do bordo livre provocado por forças excecionais resultantes das operações de pesca, processamento e acondicionamento das capturas, e mar irregular e condições meteorológicas;

.4 – a proximidade de estruturas ao largo, com especial atenção às zonas de segurança; e

.5 – destroços e outros obstáculos subaquáticos que podem ser perigosos para o aparelho de pesca.

6.2 – Ao acondicionar a captura, deverá ser sempre dada atenção aos requisitos essenciais para um bordo livre adequado, estabilidade adequada e estanquidade durante a viagem para o porto de descarga, tendo em consideração o consumo do combustível e provisões, condições de tempo adversas e, em especial no inverno, o risco de acumulação de gelo em cima ou abaixo do convés em áreas onde é possível ocorrer acumulação de gelo.

7 – Quarto de navegação de navio fundeado

Tendo em conta a segurança do navio e da tripulação, o mestre deverá assegurar um serviço contínuo de quartos de navegação da casa do leme ou convés em navios de pesca fundeados.

8 – Serviço de escuta de rádio

O mestre deverá assegurar a manutenção de um serviço de escuta de rádio enquanto o navio permanecer no mar, nas frequências adequadas, tendo em conta os requisitos dos Regulamentos de Radiocomunicações.

Apêndice 1

O modelo utilizado para atestar a emissão de um certificado deverá ser como apresentado em baixo, desde que as palavras “ou até à data limite de qualquer prorrogação da validade deste certificado, como poderá ser verificado no verso” na parte da frente do modelo e as disposições para registo da prorrogação da validade na parte detrás do modelo sejam omitidas sempre que a autenticação é substituída após ter caducado.

(Selo Oficial)

(País)

Certificado emitido nos termos da convenção internacional sobre normas de formação, de certificação e de serviço de quartos para pessoal de navios de pesca, 1995

O Governo … certifica que o titular deste certificado foi considerado devidamente qualificado em conformidade com o disposto na regra … da Convenção acima mencionada

tendo sido considerado competente para o desempenho das seguintes funções, sujeito às restrições indicadas, até … ou até à data limite de qualquer prorrogação da validade do presente certificado, conforme indicado no verso:

O titular legítimo do presente certificado pode desempenhar o cargo ou cargos seguintes:

Cargo	Restrições aplicáveis (se existentes)

Certificado nº … emitido em …

(Selo Oficial) …….

(assinatura do funcionário devidamente autorizado)

…….

(nome do funcionário devidamente autorizado)

Data de nascimento do titular do certificado ……

Assinatura do titular do certificado ……..

Fotografia do titular do certificado

A validade do presente certificado é prorrogada até ……. (Selo Oficial) ……. (assinatura do funcionário devidamente autorizado) Data de revalidação …… ……. (nome do funcionário devidamente autorizado)
A validade do presente certificado é prorrogada até ……. (Selo Oficial) ……. (assinatura do funcionário devidamente autorizado) Data de revalidação …… ……. (nome do funcionário devidamente autorizado)

O modelo utilizado para atestar a emissão de um certificado será o apresentado a seguir, desde que as palavras “ou até à data limite de qualquer prorrogação da validade desta autenticação, como poderá ser verificado no verso” na parte da frente do modelo e as disposições para registo da prorrogação da validade na parte detrás do modelo sejam omitidas sempre que a autenticação é substituída após ter caducado.

(Selo Oficial)

(País)

Autenticação atestando a emissão de um certificado nos termos da convenção internacional sobre normas de formação, de certificação e de serviço de quartos para pessoal de navios de pesca, 1995

O Governo … certifica que o certificado nº … foi emitido a … o qual foi considerado devidamente qualificado, em conformidade com o disposto na regra … da Convenção acima mencionada, tendo sido considerado competente para o desempenho das seguintes funções, sujeito às restrições indicadas, até … ou até à data limite de qualquer prorrogação da validade da presente autenticação, conforme indicado no verso:

O titular legítimo da presente autenticação pode desempenhar o cargo ou cargos a seguir mencionado(s), em conformidade com os requisitos de lotação mínima de segurança fixada pela Administração:

Cargo	Restrições aplicáveis (se existentes)

Autenticação nº … emitida em …

(Selo Oficial)

…….

(assinatura do funcionário devidamente autorizado)

…….

(nome do funcionário devidamente autorizado)

Data de nascimento do titular do certificado ……

Assinatura do titular do certificado ……..

Fotografia do titular do certificado

A validade da presente autenticação é prorrogada até ……. (Selo Oficial) Data de revalidação ……	……. (assinatura do funcionário devidamente autorizado) ……. (nome do funcionário devidamente autorizado)
A validade da presente autenticação é prorrogada até ……. (Selo Oficial) Data de revalidação ……	……. (assinatura do funcionário devidamente autorizado) ……. (nome do funcionário devidamente autorizado)