

LIGJ
Nr. 69/2025

**PËR ADERIMIN E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË NË MEMORANDUMIN
E MIRËKUPTIMIT PËR KONTROLLIN SHTETËROR PORTUAL NË RAJONIN
E MESDHEUT, BËRË NË MALTË, MË 11 KORRIK 1997**

Në mbështetje të neneve 78, 83, pika 1, dhe 121, pika 1, të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

**KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË**

VENDOSI:

Neni 1

Republika e Shqipërisë aderon në memorandumin e mirëkuptimit për kontrollin shtetëror portual në Rajonin e Mesdheut, bërë në Maltë, më 11 korrik 1997, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij ligji dhe është pjesë përbërëse e tij.

Neni 2

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Miratuar në datën 4.12.2025.

**Shpallur me dekretin nr. 494, datë 18.12.2025, të Presidentit të Republikës së Shqipërisë,
Bajram Begaj.**

MEMORANDUM MIRËKUPTIMI PËR KONTROLLIN SHTETËROR PORTUAL NË RAJONIN E MESDHEUT

Autoritetet Detare të¹

Algjerisë

Kroacisë²

Qipros

Egiptit

Izraelit

Jordanisë³

Libanit

Maltës

Marokut

Tunizisë

Turqisë

Autoritetit Palestinez⁴

në vijim të referuara si “Autoritetet”

Duke njohur nevojën për të rritur sigurinë detare dhe mbrojtjen e mjedisit detar dhe rëndësinë e përmirësimit të kushteve të jetesës dhe punës në bordin e anijeve;

Duke kujtuar Deklaratën e miratuar më 28 nëntor 1995 me rastin e Konferencës Euro-Mesdhetare në Barcelonë, duke krijuar një partneritet Euro-Mesdhetar dhe duke përfshirë, ndër të tjera, bashkëpunimin në sigurinë detare dhe parandalimin e ndotjes në pellgun e Mesdheut;

Duke theksuar me vlerësim progresin e arritur në këto fusha, veçanërisht nga Organizata Ndërkombëtare Detare (IMO) dhe Organizata Ndërkombëtare e Punës (ILO);

Duke theksuar edhe kontributin që ka dhe që mund të jepet nga Komuniteti Evropian në përmbushjen e objektivave të lartpërmendura;

Duke pasur parasysh se përgjegjësia kryesore për zbatimin efektiv të standardeve të përcaktuara në instrumentet ndërkombëtare i mbetet autoriteteve të shtetit, flamurin e të cilit ka të drejtë të mbajë një anije;

Duke pranuar megjithatë se kërkohet veprim efektiv nga shtetet portuale për të parandaluar funksionimin e anijeve nën standarde;

¹ **Autoritetet Detare** janë administratat kombëtare detare të përcaktuara për zbatimin e këtij Memorandumi.

² **Kroacia** aderoi në Memorandum, duke filluar nga 1 janari 2024.

³ **Jordania** iu bashkua Memorandumit të Mirëkuptimit Mesdhetar (Med MoU) në vitin 1999 {Amendamenti Nr. (2)}.

⁴ Anëtarësimi i **Autoritetit Palestinez** u diskutua nga komiteti në takimin e tij të parë dhe u theksua komunikimi nga Autoriteti Detar i Izraelit për informacione mbi disa rregullime të brendshme procedurale që do të pengonin nënshkrimin e Memorandumit të Mirëkuptimit Mesdhetar nga Autoriteti Palestinez. Në mungesë të delegacioneve të Izraelit dhe Autoritetit Palestinez, komiteti ra dakord të shtyjë shqyrtimin e çështjes derisa të dy Autoritetet të paraqiten në mbledhjen e komitetit. Megjithatë, komiteti theksoi se meqenëse delegacioni i Autoritetit Palestinez nuk mund të nënshkruante Memorandumin e Mirëkuptimit Mesdhetar brenda periudhës së përcaktuar për nënshkrimin e tij (d.m.th. 12 korrik 1997 deri më 23 shkurt 1998), çështja e ngritur nga Autoriteti Detar i Izraelit mund të trajtohet në kohën e duhur sipas procedurave të përshkruara në nenin 8 të Memorandumit {Amendamenti Nr. (1)}.

Duke njohur gjithashtu nevojën për të shmangur shtrembërimin e konkurrencës ndërmjet porteve;

Të bindur për domosdoshmërinë, për këto qëllime, të një sistemi të përmirësuar dhe të harmonizuar të kontrollit shtetëror portual dhe të forcimit të bashkëpunimit dhe shkëmbimit të informacionit;

Kanë arritur mirëkuptimin e mëposhtëm:

Seksioni 1 Angazhimet

- 1.1** Çdo Autoritet do të zbatojë dispozitat e këtij Memorandumi dhe Shtojcave të tij, të cilat përbëjnë pjesë integrale të Memorandumit, dhe do të ndërmarrë të gjitha hapat e nevojshëm për të ratifikuar instrumentet përkatëse për qëllimet e këtij Memorandumi.
- 1.2** Çdo Autoritet do të mbajë një sistem efektiv të Kontrollit Shtetëror Portual me synimin për të garantuar që, pa diskriminim përsa i përket flamurit, anijet tregtare të huaja që lundrojnë në një port të shtetit të tij, ose të ankoruara jashtë një porti të tillë, të jenë në përputhje me standardet e përcaktuara në instrumentet përkatëse të përcaktuara në nenin 2. Çdo Autoritet mund të kryejë gjithashtu kontrolle mbi anijet në instalimet në det të hapur.
- 1.3** Çdo Autoritet do të arrijë, brenda një periudhe 3 vjeçare nga hyrja në fuqi e Memorandumit, një total vjetor inspektimesh që korrespondon me 15% të numrit të parashikuar të anijeve tregtare të huaja individuale, në vijim të referuara si “anije”, të cilat kanë hyrë në portet e shtetit të tij gjatë një periudhe të fundit përfaqësuese prej 12 muajsh. Komiteti i krijuar në përputhje me nenin 6.1 do të monitorojë aktivitetin e përgjithshëm të inspektimit dhe efektivitetin e tij në të gjithë rajonin. Komiteti gjithashtu do të rregullojë shkallën e synuar të inspektimit bazuar në përvojën e fituar dhe progresin e bërë në zbatimin e Memorandumit të Mirëkuptimit.
- 1.4** Çdo Autoritet do të konsultohet, bashkëpunojë dhe shkëmbejë informacion me Autoritetet e tjera për të zhvilluar më tej qëllimet e Memorandumit.
- 1.5** Çdo Autoritet, ose çdo organ tjetër, sipas rastit, do të vendosë një procedurë të përshtatshme për shërbimet pilot dhe autoritetet portuale që të informojnë menjëherë Autoritetin kompetent të Shtetit portual, sa herë që ata mësojnë gjatë kryerjes së detyrave të tyre normale se ka mangësi që mund të cenojnë sigurinë e anijes, ose që mund të përbëjnë një kërcënim për dëmtimin e mjedisit detar.

Seksioni 2 Instrumentet përkatëse

- 2.1** Për qëllimet e Memorandumit, “instrumentet përkatëse” janë në fuqi së bashku me Protokollet dhe amendamentet e këtyre instrumenteve dhe kodet përkatëse të statusit të detyrueshëm, siç specifikohet në (Shtojcën 1)
- 2.2** Në lidhje me Konventën e Transportit Tregtar (Standardet Minimale) të vitit 1976 (Konventa 147 e Organizatës Ndërkombëtare të Punës - ILO), çdo Autoritet do të zbatojë udhëzimet në Shtojcën 1 “Inspektimi i kushteve të punës në bordin e anijes: Udhëzimet për procedurën”.
- 2.3** Çdo Autoritet do të zbatojë ato instrumente përkatëse që janë në fuqi dhe në të cilat shteti i tij është palë. Në rastin e ndryshimeve në një instrument përkatës, çdo Autoritet do të zbatojë ato ndryshime që janë në fuqi dhe që shteti i tij ka pranuar. Një instrument i ndryshuar në këtë mënyrë do të konsiderohet më pas si “instrumenti përkatës” për atë Autoritet.
- 2.4** Kur inspektohet një anije që mban flamurin e një shteti që nuk është palë në një Konventë ose një “instrument përkatës” i ndryshuar për qëllime të kontrollit shtetëror portual, autoritetet që janë palë në këtë Konventë ose “instrument përkatës” të ndryshuar duhet të garantojnë që trajtimi i dhënë për një anije të tillë dhe ekuipazhin e saj nuk është më i favorshëm sesa ai që u jepet anijeve që mbajnë flamurin e një shteti që është palë në atë Konventë ose “instrument përkatës”.
- 2.5** Në rastin e anijeve nën 500 ton tonazh bruto, Autoritetet do të zbatojnë ato kërkesa të instrumenteve përkatëse që janë të zbatueshme dhe në masën që një instrument përkatës nuk zbatohet, do të ndërmarrë veprime të tilla që mund të jenë të nevojshme për të garantuar që ato anije nuk janë haptazi të rrezikshme për sigurinë, shëndetin ose mjedisin, duke pasur parasysh, veçanërisht Shtojcën 1.

Seksioni 3 Procedurat e inspektimit, Korrigjimit dhe Ndalimit

- 3.1.1** Në zbatimin e Memorandumit, autoritetet do të kryejnë inspektime të cilat do të konsistojnë në një vizitë në bordin e një anijeje për të kontrolluar vlefshmërinë e certifikatave dhe dokumenteve të tjera të rëndësishme për qëllimet e Memorandumit, si dhe gjendjen e anijes, pajisjet dhe ekuipazhin e saj, si dhe kushtet e jetesës dhe punës së ekuipazhit.
- 3.1.2** Autoriteti do të garantojë që inspektori, si minimum, do të kontrollojë certifikatat dhe dokumentet e renditura në Shtojcën 1, deri në masën e zbatueshme dhe të bindet për kushtet e përgjithshme të anijes, duke përfshirë sallën e motorit dhe akomodimet dhe kushtet higjienike.
- 3.2.1** Kurdoherë që ka arsye të qarta për të besuar se gjendja e një anijeje ose e pajisjeve ose ekuipazhit të saj nuk plotëson në thelb kërkesat e një instrumenti përkatës, do të kryhet një inspektim më i detajuar, duke përfshirë kontrollin e mëtejshëm të përputhshmërisë me kërkesat operationale në bord.
- 3.2.2** Ekzistojnë arsye të qarta kur inspektori gjen prova të cilat, në gjykimin e tij profesional, garantojnë një inspektim më të detajuar të anijes, pajisjeve ose

ekuipazhit. Autoritetet do të konsiderojnë si bazë të qartë, ndër të tjera, ato të përcaktuara në Shtojcën 3.

- 3.2.3** Asgjë në këto procedura nuk duhet të interpretohet si kufizim i kompetencave të Autoriteteve për të marrë masa brenda juridiksionit të tyre në lidhje me çdo çështje me të cilën lidhen instrumentet përkatëse.
- 3.2.4** Do të zbatohen gjithashtu procedurat dhe udhëzimet përkatëse për kontrollin e anijeve të specifikuara në Shtojcën 1.
- 3.3** Në përzgjedhjen e anijeve për inspektim, Autoritetet do t'u japin përparësi anijeve të mëposhtme:
- Anijet që vizitojnë një port të një shteti, Autoriteti i të cilit është nënshkrues i Memorandumit, për herë të parë ose pas një mungese prej 12 muajsh ose më shumë;
 - Anijet që janë lejuar të largohen nga porti i një shteti; Autoriteti i të cilit është nënshkrues i Memorandumit, me kusht që mangësitë e vërejtura duhet të korrigjohen brenda një periudhe të caktuar, pas skadimit të kësaj periudhe;
 - Anijet të cilat janë raportuar nga pilotët ose autoritetet portuale se kanë mangësi që mund të çenojnë lundrimin e tyre të sigurt;
 - Anijet, certifikatat statutores të të cilave për ndërtimin dhe pajisjet e anijes, nuk janë lëshuar në përputhje me instrumentet përkatëse.
 - Anijet që transportojnë mallra të rrezikshme ose ndotëse, të cilat nuk kanë raportuar të gjithë informacionin përkatës në lidhje me të dhënat e anijes, lëvizjet e anijes dhe në lidhje me mallrat e rrezikshme ose ndotëse që transportohen tek autoriteti kompetent i portit dhe shtetit bregdetar;
 - Anijet të cilat janë pezulluar nga shoqëria klasifikuese e tyre për arsye sigurie gjatë gjashtë muajve të fundit.
- 3.4** Autoritetet do të përpiqen të inspektojnë anijet të cilat nuk kanë qenë të inspektuara brenda 6 muajve të mëparshëm nga Autoritete të tjera, përveç rasteve kur ka arsye të qarta për inspektim. Këto procedura nuk janë të zbatueshme për anijet e listuara në paragrafin 3.3 të cilat mund të inspektohen sa herë që Autoriteti e çmon të përshtatshme.
- 3.5.1** Inspektimet do të kryhen vetëm nga një person, i autorizuar sipas rregullavenga Autoriteti i tij për të kryer inspektime shtetërore portuale dhe përgjegjës ndaj atij Autoriteti, i cili plotëson kërkesat e paragrafit 3.5.3 dhe kriteret e kualifikimit të specifikuara në Shtojcën 7.
- 3.5.2** Inspektori që kryen kontrollin shtetëror portual, mund të asistohet nga një person me ekspertizën e kërkuar kur një ekspertizë e tillë nuk mund të sigurohet nga Autoriteti i tij.
- 3.5.3** Inspektori që kryen kontrollin shtetëror portual dhe personi që e ndihmon atë, nuk do të kenë asnjë interes tregtar as në portin e inspektimit, as në anijet e inspektuara, as inspektori nuk duhet të punësohet apo kryejë punë në emër të organizatave joqeveritare që lëshojnë certifikatat statutores dhe të klasifikimit ose që kryejnë kontrollet e nevojshme për lëshimin e këtyre certifikatave për anijet.

- 3.5.4** Secili inspektor duhet të mbajë një dokument personal në formën e kartës së identitetit të lëshuar nga autoriteti i tij, që specifikon se inspektori është i autorizuar për të kryer inspektime. Një model i zakonshëm për një kartë të tillë identiteti i bashkëlidhet Shtojcës 7.
- 3.6.1** Pas përfundimit të një inspektimi, kapitenit të anijes do t'i jepet nga inspektori një dokument në formën e specifikuar në Shtojcën 5 të këtij Memorandumi Mirëkuptimi, duke dhënë rezultatet e inspektimit dhe detajet e çdo vendimi të marrë nga inspektori dhe të veprimit korrigjues që duhet të ndërmerret nga kapiteni, pronari ose operatori.
- 3.6.2** Autoriteti duhet të bindet që çdo mangësi e konfirmuar ose zbuluar nga inspektimi është korrigjuar.
- 3.6.3** Në rastin e mangësive që janë haptazi të rrezikshme për sigurinë, shëndetin ose mjedisin, Autoriteti do të ndalojë anijen ose operacionin gjatë të cilit janë zbuluar mangësitë. Urdhri i ndalimit ose ndalimi i operacionit nuk do të hiqet derisa të hiqet rreziku, përveç në kushtet e parashikuara në paragrafin 3.8.1 më poshtë.
- 3.6.4** Gjatë ushtrimit të gjykimit të tij profesional nëse një anije duhet të ndalohet apo jo, inspektori do të udhëhiqet nga kriteret e përcaktuara në Shtojcën 1.
- 3.6.5** Kur arsyeja për ndalim është rezultat i dëmtimit aksidental të pësuar gjatë udhëtimit të anijes në një port ose gjatë operacioneve të ngarkesave, nuk do të lëshohet asnjë urdhrë ndalimi, me kusht që:
1. kërkesat e Rregullores I/11(c) të Konventës Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det (SOLAS) të jenë marrë në konsideratë në lidhje me njoftimin e Administratës së flamurit, kontrollorit të emëruar ose organizatës së njohur përgjegjëse për lëshimin e certifikatës përkatëse;
 2. para hyrjes në port ose menjëherë pasi ka ndodhur një dëm, kapiteni ose zotëruesi i anijes i ka paraqitur autoritetit të kontrollit shtetëror portual detaje mbi rrethanat e aksidentit dhe dëmin e pësuar dhe informacionin për njoftimin e kërkuar të Administratës së flamurit;
 3. anija po ndërmerr veprimet e duhura korrigjuese, sipas bindjes së Autoritetit, dhe
 4. Autoriteti ka siguruar, pasi është njoftuar për përfundimin e veprimit korrigjues, që mangësitë, të cilat ishin haptazi të rrezikshme për sigurinë, shëndetin ose mjedisin, janë trajtuar sipas bindjes së Autoritetit.
- 3.6.6** Në rrethana të jashtëzakonshme kur, si rezultat i një inspektimi më të detajuar, gjendja e përgjithshme e një anijeje dhe pajisjeve të saj, duke marrë parasysh edhe detarët dhe kushtet e tyre të jetesës dhe të punës, rezulton të jetë haptazi nën standarde, Autoriteti mund të pezullojë inspektimin. Pezullimi i inspektimit mund të vazhdojë derisa palët përgjegjëse të kenë ndërmarrë hapat e nevojshëm për të garantuar që anija të jetë në përputhje me kërkesat e instrumenteve përkatëse. Para pezullimit të një inspektimi, Autoriteti duhet të ketë regjistruar mangësi të ndalueshme në disa fusha. Në njoftimin e ndalimit palët përgjegjëse do të informohen se inspektimi është pezulluar derisa Autoriteti të jetë informuar se anija përmbush të gjitha kërkesat përkatëse.
- 3.7** Në rast se një anije ndalohet, Autoriteti do të informojë menjëherë administratën e shtetit, flamurin e të cilit anija ka të drejtë të mbajë dhe konsullin ose, në mungesë të tij, përfaqësuesin e tij diplomatik më të afërt për veprimin e ndërmarrë. Kur është e nevojshme, do të informohet edhe organizata përgjegjëse për lëshimin e certifikatave.

- 3.8.1** Kur mangësitë e përmendura në paragrafin 3.6.3 nuk mund të korrigjohen në portin e inspektimit, Autoriteti mund të lejojë anijen të vazhdojë në një port tjetër, ose në kantierin më të afërt të riparimit, duke iu nënshtruar kushteve të përshtatshme të përcaktuara nga ai Autoritet, me qëllim për të garantuar që anija mund të vazhdojë kështu pa rrezik për sigurinë, shëndetin ose mjedisin. Në rrethana të tilla, Autoriteti do të njoftojë Autoritetin kompetent të Shtetit të rajonit ku ndodhet porti tjetër i thirrjes ose kantieri i riparimit, palët e përmendura në paragrafin 3.7 dhe çdo autoritet tjetër sipas rastit. Njoftimi për Autoritetet do të bëhet në përputhje me Shtojcën 5. Autoriteti që merr një njoftim të tillë do të informojë Autoritetin njoftues për veprimet e ndërmarra.
- 3.8.2** Autoritetet do të marrin masa për të garantuar që anijeve të përmendura në paragrafin 3.8.1, të cilat ose shkojnë në det pa respektuar kushtet e përcaktuara nga Autoriteti që ndaloj anijen, ose që nuk hyjnë në portin ose kantierin e rënë dakord për të ndërmarrë riparime, do t'u refuzohet hyrja në çdo port brenda kuadrit të këtij Memorandumi, derisa pronari ose operatori dhe shteti i flamurit të njoftojnë Autoritetin e Shtetit, ku anija u konstatua me defekt, ose Autoritetin që merr anijen, që anija përmbush të gjitha kërkesat e zbatueshme të instrumenteve përkatëse. Në rastin e fundit, Autoriteti marrës do të njoftojë të gjitha Autoritetet e tjera për këtë pajtueshmëri.
- 3.8.3** Në rast të jashtëzakonshëm të “forcës madhore”, mund të lejohet hyrja në një port të caktuar, për të minimizuar rrezikun e jetës ose ndotjes.
- 3.9** Dispozitat e nenit 3.7 dhe 3.8 nuk çenojnë kërkesat e instrumenteve, ose procedurave përkatëse të vendosura nga organizatat ndërkombëtare, në lidhje me procedurat e njoftimit dhe raportimit për kontrollin shtetëror portual.
- 3.10** Gjatë ushtrimit të kontrollit sipas Memorandumit, Autoritetet do të bëjnë të gjitha përpjekjet e mundshme për të shmangur ndalimin ose vonimin e padrejtë të një anijeje. Asgjë në Memorandum nuk çënon të drejtat e krijuara nga dispozitat e instrumenteve përkatëse në lidhje me kompensimin për ndalimin ose vonesën e panevojshme.
- 3.11** Në rast se kapiteni, pronari ose agjenti i anijes njofton Autoritetet e kontrollit shtetëror portual para ose pas mbërritjes së anijes në port, për çdo dëmtim, avari ose mangësi të anijes, makinerive dhe pajisjeve të saj, të cilat synohet të riparohen ose korrigjohen para se anija të lundrojë nga ai port, ndalimi duhet të regjistrohet vetëm nëse konstatohen mangësi që justifikojnë ndalimin, pasi kapiteni të ketë dhënë njoftimin se anija ishte gati për inspektorët. E njëjta procedurë zbatohet kur autoritetet e kontrollit shtetëror portual, njoftohen se anija është planifikuar të kontrollohet në port në lidhje me kërkesat e flamurit, statutit ose të klasit.
- 3.12** Në rrethana të jashtëzakonshme, kur një anije në rrugën e saj për në një kantier të caktuar riparimi duhet të hyjë në një port për riparime të përkohshme për arsye sigurie, ajo mund të lejohet në atë port. Të gjitha operacionet tregtare janë të ndaluara, përveç shkarkimit të ngarkesës së saj, nëse kërkohet për arsye sigurie. Anija mund të lejohet të vazhdojë në kantierin e specifikuar të riparimit, vetëm nëse shteti i flamurit të anijes ka lëshuar certifikata statutore për anijen, që kufizojnë vlefshmërinë e tyre në atë lundrim specifik dhe shteti portual është i bindur se një anije e tillë nuk do të përbëjë rrezik të panevojshëm për sigurinë e anijes, ose mjedisin, ose të shkaktojë vështirësi të panevojshme për ekuipazhin.

- 3.13** Pronari ose operatori i një anijeje do të ketë të drejtën e ankimit kundër vendimit të ndalimit në Autoritetin më të lartë administrativ, ose në Gjykatën e juridiksionit kompetent, sipas ligjit në çdo vend. Megjithatë, ankesa nuk shkakton pezullimin e ndalimit.
- 3.14** Nëse një inspektim zbulon mangësi që garantojnë ndalimin e një anijeje, të gjitha kostot në lidhje me inspektimet pas të parit, do të mbulohen nga pronari i anijes ose operatori. Ndalimi nuk do të hiqet derisa të jetë kryer pagesa e plotë ose të jetë dhënë një garanci e mjaftueshme për rimbursimin e shpenzimeve.

Seksioni 4 Sigurimi i informacionit

- 4.1** Çdo Autoritet do të raportojë për inspektimet e tij sipas Memorandumit dhe rezultatet e tyre, në përputhje me procedurat e specifikuar në Shtojcën 4.
- 4.2** Autoritetet do t'i japin informacionin e mëposhtëm Sekretariatit të Memorandumit:
- (a) Numri i inspektorëve që punojnë në emër të tyre në inspektimet shtetërore portuale. Kur inspektimet punojnë me kohë të pjesshme, totali korrigjohet në një numër inspektorësh të punësuar me kohë të plotë;
 - (b) Numri i anijeve individuale që hyjnë në portet e tyre në një vit përfaqësues para Memorandumit;
 - (c) Tarifat për inspektimet, nëse ka.

Ky informacion do të përditësohet të paktën çdo tre vjet.

Seksioni 5 Shkeljet operative

Autoritetet, me kërkesën e një autoriteti tjetër, do të përpiqen të sigurojnë prova në lidhje me shkeljet e dyshuara të kërkesave për çështjet e funksionimit të Rregullit 10 të Rregullores Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det të vitit 1972 dhe të Konventës Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes nga Anijet të vitit 1973, të ndryshuar nga Protokollin e vitit 1978, në lidhje me të. Në rast të shkeljeve të dyshuara që përfshijnë shkarkimin e substancave të dëmshme, një Autoritet, me kërkesën e një Autoriteti tjetër, do të vizitojë në port anijen e dyshuar për një shkelje të tillë për të marrë informacion dhe, kur është e përshtatshme, për të marrë një mostër të çdo substance ndotëse të dyshuar. Në rastet e përmendura në këtë nen, Autoriteti kërkues duhet të deklarojë se shteti i flamurit të anijes është njoftuar tashmë për shkeljen e pretenduar.

Seksioni 6 Organizimi

- 6.1** Do të krijohet një Komitet i përbërë nga një përfaqësues i secilit prej Autoriteteve që janë palë në Memorandum. Një përfaqësues i Organizatës Ndërkombëtare Detare, i Organizatës Ndërkombëtare të Punës dhe i Komisionit Evropian do të ftohet të marrë pjesë pa votë në punën e Komitetit. Përfaqësuesve të autoriteteve detare të shteteve të tjera bregdetare mesdhetare dhe, në përputhje me dispozitat e nenit 8, çdo organizate ose autoriteti tjetër që Komiteti mund ta gjykojë të përshtatshme, mund t'u jepet statusi i vëzhguesit pa votë.

- 6.2** Komiteti do të mbledhet një herë në vit dhe në ato raste të tjera që mund të vendosë.
- 6.3** Komiteti do të:
- * kryejë detyrat specifike që i janë caktuar sipas Memorandumit.
 - * promovojë me të gjitha mjetet e nevojshme, duke përfshirë seminare për kontrollorët, harmonizimin e procedurave dhe praktikave në lidhje me inspektimin, korrigjimin, zbulimin dhe zbatimin e paragrafit 2.4.
 - * zhvillojë dhe rishikojë udhëzimet për kryerjen e inspektimeve sipas Memorandumit.
 - * zhvillojë dhe rishikojë procedurat, duke përfshirë ato që lidhen me shkëmbimin e informacionit.
 - * mbajë nën shqyrtim çështje të tjera në lidhje me funksionimin dhe efektivitetin e Memorandumit.
 - * promovojë me të gjitha mjetet e nevojshme harmonizimin e funksionimit dhe efektivitetit të këtij Memorandumi me ato të marrëveshjeve të ngjashme për Rajonet e tjera.
 - * miratojë buxhetin dhe do të vendosë kontributet e secilës palë në Memorandum.
- 6.4** Përveç rasteve kur parashikohet ndryshe (në nenin 7), Komisioni do të marrë vendimet e tij duke vepruar me shumicë të thjeshtë.
- 6.5** Një Sekretariat i siguar nga Autoriteti Detar i Egjiptit, do të ngrihet dhe do të ketë zyrën e tij në Aleksandri-Egjipt.
- 6.6** Sekretariati, duke vepruar nën drejtimin e Komitetit dhe brenda kufijve të burimeve të vëna në dispozicion të tij, do të:
- * përgatitë takime, qarkullojë dokumente dhe ofrojë një ndihmë të tillë që mund të kërkohej për të mundur Komitetin që të kryejë funksionet e tij.
 - * lehtësojë shkëmbimin e informacionit, kryerjen e procedurave të përshkruara në Shtojcën 4 dhe përgatitjen e raporteve, sipas nevojës, për qëllimet e Memorandumit.
 - * kryejë punë të tjera që mund të jenë të nevojshme për të garantuar funksionimin efektiv të Memorandumit dhe për të rishikuar Memorandumin periodikisht në kohëzgjatje 5-vjeçare.
- 6.7** Një Marrëveshje për tremujorin kryesor të Sekretariatit duhet të vendoset ndërmjet Memorandumit të Mirëkuptimit Mesdhetar të përfaqësuar nga Kryetari dhe Qeveria e Egjiptit.

Seksioni 7 Amendamentet

- 7.1** Çdo Autoritet, i cili e ka pranuar Memorandumin, mund të propozojë ndryshime në Memorandum.
- 7.2** Në rastin e ndryshimeve të propozuara në nenet e Memorandumit, do të zbatohet procedura e mëposhtme:

(a) Amendamenti i propozuar do të dorëzohet nëpërmjet Sekretariatit për shqyrtim nga Komiteti.

(b) Amendamentet do të miratohen me dy të tretat e shumicës së përfaqësuesve të Autoriteteve të pranishme dhe që votojnë në Komitet.

Nëse një amendament miratohet, do t'u komunikohet nga Sekretariati Autoriteteve për pranim.

Ndryshimet e paragrafit 1 të nenit 2 miratohen me dy të tretat e shumicës së përfaqësuesve të autoriteteve të pranishme dhe votuese, të cilat janë palë në Konventën e re të propozuar për t'u përfshirë si “instrument përkatës”.

(c) Një amendament do të konsiderohet se është pranuar ose në fund të një periudhe gjashtëmujore pas miratimit nga përfaqësuesit e Autoriteteve në Komitet, ose në fund të çdo periudhe tjetër të përcaktuar unanimisht nga përfaqësuesit e Autoriteteve në Komitet në momentin e miratimit, përveç nëse brenda periudhës përkatëse një kundërshtim i komunikohet Sekretariatit nga një Autoritet.

(d) Një amendament do të hyjë në fuqi 60 ditë pasi të jetë pranuar, ose në fund të një periudhe tjetër të përcaktuar unanimisht nga përfaqësuesit e Autoriteteve në Komitet.

7.3 Në rastin e amendamenteve të propozuara në Shtojcat e Memorandumit, do të zbatohet procedura e mëposhtme:

(a) amendamenti i propozuar do të dorëzohet nëpërmjet Sekretariatit për shqyrtim nga Autoritetet.

(b) amendamenti do të konsiderohet se është pranuar në fund të një periudhe prej tre muajsh nga data kur është komunikuar nga Sekretariati, përveç nëse një Autoritet kërkon me shkrim që amendamenti të shqyrtohet nga Komiteti. Në rastin e fundit do të zbatohet procedura e specifikuar në paragrafin 7.2.

(c) amendamenti do të hyjë në fuqi 60 ditë, pasi të jetë pranuar, ose në fund të çdo periudhe të përcaktuar unanimisht nga Autoritetet.

Seksioni 8 Dispozitat administrative

8.1 Memorandumi nuk cenon të drejtat dhe detyrimet sipas ndonjë marrëveshjeje ndërkombëtare.

8.2 Një Autoritet Detar i një Shteti, i cili përmbush kriteret e specifikuar në Shtojcën 6, mund t'i përmbahet Memorandumit me pranimin e shumicës së thjeshtë të përfaqësuesve të Autoriteteve të pranishëm dhe që votojnë në Komitet.

8.3 Memorandumi mbetet i hapur për nënshkrim, në selinë e Sekretariatit të Komitetit nga 11 korriku 1997 deri më 23 shkurt 1998. Autoritetet Detare që plotësojnë kërkesat e specifikuar në Shtojcën 6, mund të bëhen palë të Memorandumit duke:

a) nënshkruar pa asnjë rezervë për pranimin, ose duke

b) nënshkruar me nënshkrim që i nënshtrohet pranimi, i pasuar nga pranimi.

8.4 Pranimi ose aderimi do të bëhet me një komunikim me shkrim nga Autoritetet Detare drejtuar Sekretariatit.

- 8.5** Sekretariati do të informojë Autoritetet Detare që kanë nënshkruar Memorandumin për çdo nënshkrim ose komunikim me shkrim, ose për pranimin ose aderimin dhe për datën në të cilën ka ndodhur një rast i tillë.
- 8.6** Ky Memorandum do të hyjë në fuqi për çdo Autoritet në datën që i njoftohet Sekretariatit sipas rregullave.
- 8.7** Çdo Autoritet Detar ose Organizatë që dëshiron të marrë pjesë si vëzhgues, do t'i paraqesë me shkrim Komitetit një aplikim dhe do të pranohet si vëzhgues me pëlqimin unanim të përfaqësuesve të Autoriteteve të pranishëm dhe që votojnë në mbledhjen e Komitetit.
- 8.8** Çdo autoritet mund të tërhiqet nga Memorandumi duke e njoftuar Komitetin me shkrim 60 ditë para.
- 8.9** Versionet në anglisht, frëngjisht dhe arabisht janë njëlloj autentikë. Teksti në anglisht është versioni zyrtar i Memorandumit në rast mosmarrëveshjeje.

Seksioni 9 Programet e trajnimit dhe seminarët

Autoritetet do të përpilojnë të krijojnë programe dhe seminare të përshtatshme trajnimi.

Seksioni 10 Mekanizmi Financiar

Shpenzimet për drejtimin e Sekretariatit dhe Qendrës së Informacionit financohen nga:

- Kontributi financiar i secilës palë në Memorandum.
- Nëse është e mundur, dhurata dhe subvencione nga vendet ose organizatat donatore.

Kontributet financiare për shpenzimet për drejtimin e Sekretariatit dhe Qendrës së Informacionit të Palëve në Memorandum duhet të paguhet, në përputhje me vendimet dhe procedurat e miratuara nga Komiteti.

Nënshkruar në Maltë, në gjuhën angleze, në datën të njëmbëdhjetë korrik të vitit njëmijë e nëntëqind e nëntëdhjetë e shtatë.

SHTOJCAT E MEMORANDUMIT

Shtojca 1	<u>Procedurat e Kontrollit Shtetëror Portual</u>
Shtojca 2	<u>Procedurat për hetim sipas MARPOL 73/78</u>
Shtojca 3	<u>Fakte të konsideruara si “Arsye të Qarta”</u>
Shtojca 4	<u>Sistemi informativ për inspektimet</u>
Shtojca 5	<u>Publikimi i informacionit për Kontrollin Shtetëror Portual</u>
Shtojca 6	<u>Kriteret cilësore për respektimin e Memorandumit të Mirëkuptimit Mesdhetar</u>
Shtojca 7	<u>Kriteret dhe kërkesat e Zyrtarit të Kontrollit Shtetëror Portual</u>
Shtojca 8	<u>Procedurat e ankimimit dhe rishikimit</u>
Shtojca 9	<u>Kriteret e përzgjedhjes (faktori i synuar)</u>
Shtojca 10	<u>Refuzimi i Hyrjes</u>
Shtojca 11	<u>Lista e Certifikatave që do të Verifikohen</u>

SHTOJCA 1

PROCEDURAT E KONTROLLIT SHTETËROR PORTUAL

Përmbajtja

Seksioni 1 Të përgjithshme

- 1.1 Udhëzime që duhen respektuar në inspektimin e anijeve të huaja.
- 1.2 Parimet që rregullojnë korrigjimin e mangësive ose ndalimin e një anijeje.
- 1.3 Zbatimi i klauzolës “jo më trajtim favorizues”.
- 1.4 Inspektim më i detajuar

Seksioni 2 Standardet minimale të personelit dhe certifikimi

- 2.1 Hyrje
- 2.2 Kontrolli i personelit
- 2.3 Kontrolli i certifikimit
- 2.4 Ndalimi

Seksioni 3 Konventa Detare e Punës e vitit 2006 (MLC 2006), ose Konventa e Transportit Tregtar (Standardet Minimale) e vitit 1976 (Nr. 147) dhe Protokollin ILO 147 i vitit 1966, nëse është e zbatueshme

Seksioni 4 Udhëzime për kontrollorët që duhen respektuar në inspektimin e anijeve të ngarkesave nën 500 tonë tonazh bruto dhe anijeve të ndërtimit tradicional

Seksioni 1 Të përgjithshme

1.1 Udhëzime që duhen respektuar në inspektimin e anijeve të huaja.

1.1.1 Instrumentet përkatëse të përmendura në nenin 2.1 të Memorandumit, janë si më poshtë:

- 1) Konventa Ndërkombëtare për Linjat e Ngarkesës, 1966 (LOAD LINE 66);
- 2) Protokollin i vitit 1988 në lidhje me Konventën Ndërkombëtare për Linjat e Ngarkesës, 1966 (LOAD LINE Prot 88);
- 3) Konventa Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det, 1974 (SOLAS 74);
- 4) Protokollin i vitit 1988 në lidhje me Konventën Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det, 1974 (SOLAS Prot 88);
- 5) Konventa Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes nga Anijet, 1973, e ndryshuar nga Protokollin i vitit 1978 në lidhje me të, dhe i ndryshuar më tej nga Protokollin i vitit 1997 (MARPOL);

- 6) Konventa Ndërkombëtare për Standardet e Trajnimit, Certifikimit dhe Mbajtjes së Vrojtimit për Detarët, 1978 (STCW 78);
- 7) Konventa mbi Rregulloret Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972 (COLREG 72);
- 8) Konventa Ndërkombëtare për Matjen e Tonazhit të Anijeve, 1969 (TONNAGE 69);
- 9) Konventa e Punës Detare, 2006 (MLC 2006);
- 10) Konventa e Transportit Tregtar (Standardet Minimale), 1976 (Konventa e ILO-s nr.147) (ILO 147);
- 11) Protokolli i vitit 1992 për ndryshimin e Konventës Ndërkombëtare mbi Përgjegjësinë Civile për Dëmtimin e Ndotjes nga Nafta, 1969 (CLC PROT 1992);
- 12) Konventa Ndërkombëtare për Kontrollin e Sistemeve të Dëmshme Kundër Ndotjes në Anije, 2001 (AFS 2001);
- 13) Konventa Ndërkombëtare për Përgjegjësinë Civile për Dëmtimin e Ndotjes nga Nafta të Rezervuarit të Karburantit në Anije, 2001;
- 14) Konventa Ndërkombëtare për Kontrollin dhe Menaxhimin e Ujit dhe Sedimenteve të Balastit të Anijeve (BWM).
- 15) Konventa Ndërkombëtare e Nairobit për Eliminimin e Mbetjeve (Nairobi WRC 2007).

1.1.2 Udhëzimet e përmendura në nenin 3.1 të Memorandumit, u referohen dispozitave përkatëse sa vijon:

- Procedurat për Kontrollin Shtetëror Portual, 2011 (Rezoluta IMO A.1052(27));
- Parimet e Personelit të Sigurt (Rezoluta IMO A.1047 (27).
- Dispozitat e Kodit Ndërkombëtar të Mallrave të Rrezikshme Detare.
- Publikimi i ILO-s “Inspektimi i Kushteve të Punës në Bordin e Anijes: Udhëzime për procedurën”.
- Procedurat e përcaktuara në Shtojcën e Memorandumit.

1.2 Parimet që rregullojnë korrigjimin e mangësive ose ndalimin e një anijeje.

Në marrjen e një vendimi në lidhje me korrigjimin e një mangësie ose ndalimi të një anijeje, Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual do të marrë parasysh rezultatet e inspektimit më të detajuar të kryer në përputhje me nenin 3 të Memorandumit. Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual do të ushtrojë gjykimin e tij profesional në përcaktimin nëse do ta ndalojë anijen derisa të korrigjohen mangësitë, ose do ta lejojë atë të lundrojë me disa mangësi pa rrezik të paarsyeshëm për sigurinë, shëndetin ose mjedisin, duke pasur parasysh rrethanat e veçanta të udhëtimit të synuar. Përsa u përket standardeve minimale të personelit dhe dispozitave të Konventës së Punës Detare, 2006 (MLC 2006) dhe/ose Konventës ILO nr.147, do të respektohen procedurat e veçanta të përcaktuara në nenet 3 dhe 4 të kësaj Shtojce.

1.3 Zbatimi i klauzolës “jo më trajtim favorizues”.

Në zbatim të nenit 2.4 të Memorandumit, duhet të respektohen sa vijon. Anijet që kanë të drejtë të mbajnë flamurin e një shteti, i cili nuk është palë në një instrument përkatës të listuar në nenin 2 të Memorandumit dhe si rrjedhojë, nuk pajiset me certifikata, që përfaqësojnë prova “prima facie” të kushteve të kënaqshme në bord, do të marrin informacion më të detajuar ose sipas rastit, një inspektim të zgjeruar. Në kryerjen e një inspektimi të tillë, Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual duhet të ndjekë

të njëjtat udhëzime siç parashikohen për anijet për të cilat zbatohen instrumentet përkatëse.

Nëse anija ose ekuipazhi ka ndonjë formë alternative të certifikimit, Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual, në kryerjen e këtij inspektimi, mund të marrë parasysh formën dhe përmbajtjen e këtij dokumentacioni. Kushtet në një anije të tillë dhe pajisjet e saj dhe certifikimi i ekuipazhit, numri dhe përbërja e tij duhet të jenë në përputhje me qëllimet e dispozitave të një instrumenti përkatës, përndryshe anija do t'i nënshtrohet kufizimeve të tilla që janë të nevojshme për të marrë një nivel të krahasueshëm sigurie dhe mbrojtjeje të mjedisit detar.

1.4 Inspektimi më i Detajuar.

Në masën që ka arsye të qarta për një inspektim më të detajuar në lidhje me dispozitat e Konventës SOLAS, Protokollit të saj, Konventës së Linjave të Ngarkesës, Konventës mbi Rregulloret e Përplasjes dhe MARPOL 73/78, gjatë kryerjes së këtij inspektimi, Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual do të marrë parasysh konsideratat e dhëna në udhëzimet për “Përgatitjen dhe llojin e një inspektimi të Kontrollit Shtetëror Portual”, dispozitat e Kodit Ndërkombëtar të Mallrave të Rrezikshme Detare në botimin e tij të fundit, dhe Dispozitat e nenit 3 të kësaj Shtojce në lidhje me kushtet e jetesës dhe punës në bordin e anijeve.

Seksioni 2 Standardet minimale të personelit dhe certifikimi

2.1 Hyrje

Parimi udhëzues për inspektimin shtetëror portual të personelit të një anijeje të huaj duhet të jetë vendosja e konformitetit me kërkesat e shtetit të flamurit për personel të sigurt. Kur kjo është në dyshim, duhet të konsultohet shteti i flamurit. Kërkesa të tilla për personel të sigurt burojnë nga:

- Konventa Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det (SOLAS) 1974.
- Konventa e Transportit Tregtar (Standardet Minimale) 1976 (Konventa 147 e Organizatës Ndërkombëtare të Punës), e cila ndër të tjera i referohet Konventës nr. 53 të Organizatës Ndërkombëtare të Punës, nenet 3 dhe 4;
- Konventa e Punës Detare 2006 (MLC 2006);
- Konventa Ndërkombëtare për Standardet e Trajnimit, Certifikimit dhe Mbajtjes së Vrojtimit për Detarët (STCW) 1978;
- Parimet e Menaxhimit të Sigurt (Rezoluta e Organizatës Ndërkombëtare Detare A. 1047(27), e ndryshuar

Ndalimi, si veprim i Shtetit portual, do të ndërmerret vetëm mbi bazat e përcaktuara në instrumentet përkatëse dhe do të përdoret në lidhje me këshillat nga Shteti i flamurit. Kur një përgjigje e tillë nuk vjen menjëherë dhe shkalla e mungesës së personelit është e tillë që e bën anijen haptazi të pasigurt për udhëtimin ose shërbimin e synuar, ndalimi mund të jetë mjeti i vetëm.

2.2 Kontrolli i Personelit

- 2.2.1** Nëse një anije udhëhiqet në përputhje me një dokument të personelit të sigurt ose dokument ekuivalent të lëshuar nga Shteti i flamurit, Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual duhet të pranojë që anija është e drejtuar në mënyrë të sigurt, përveç rastit kur

dokumenti është lëshuar qartë, pa marrë parasysh parimet e përfshira në instrumentet përkatëse dhe në Udhëzimet e Organizatës Ndërkombëtare Detare për Zbatimin e Parimeve të Personelit të Sigurt. Në këtë rast të fundit, Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual duhet të veprojë sipas procedurave të përcaktuara në paragrafin 2.2.3

- 2.2.2** Nëse numri ose përbërja aktuale e ekuipazhit nuk konfirmon dokumentin e personelit, Shteti i portit duhet t'i kërkojë Shtetit të flamurit këshilla, nëse anija mund të lundrojë ose jo me numrin aktual të ekuipazhit dhe përbërjen e saj. Një kërkesë e tillë duhet të bëhet sa më shpejt që të jetë e mundur.

Përgjigja nëse ka, nga Shteti i flamurit, duhet të konfirmohet me shkrim. Nëse numri dhe përbërja aktuale e ekuipazhit nuk është në përputhje me dokumentin e personelit të sigurt ose Shteti i flamurit nuk këshillon që anija mund të lundrojë, anija mund të konsiderohet për ndalim pasi kriteret e përcaktuara në paragrafin 2.4 të kësaj shtojce të jenë marrë në konsideratë sipas rregullave.

- 2.2.3** Nëse anija nuk mban një dokument të personelit të sigurt ose ekuivalent, Shteti i portit duhet t'i kërkojë Shtetit të flamurit të specifikojë numrin e kërkuar të ekuipazhit dhe përbërjen e tij dhe të lëshojë një dokument sa më shpejt të jetë e mundur. Në rast se numri aktual ose përbërja e ekuipazhit nuk konfirmon specifikimet e marra nga Shteti i flamurit, zbatohet procedura e parashikuar në paragrafin 2.2.2. Nëse Shteti i flamurit nuk i përgjigjet kërkesës, kjo do të konsiderohet si bazë e qartë për një inspektim më të detajuar për të garantuar që numri dhe përbërja e ekuipazhit të jetë në përputhje me parimet e përcaktuara në paragrafin 2.1. Anija do të lejohet të vazhdojë vetëm nëse është e sigurt për ta bërë këtë, duke marrë parasysh kriteret e ndalimit sipas paragrafit 2.4. Në çdo rast të tillë, standardet minimale që do të zbatohen nuk do të jenë më rigorozë se ato që zbatohen për anijet që mbajnë flamurin e shtetit të portit. Mungesa e një dokumenti të personelit të sigurt do të raportohet si mangësi.

2.3 Kontrolli i Certifikimit

- 2.3.1** Kontrolli i përgjithshëm i certifikimit mbi anijet duhet të kryhet në përputhje me procedurat e përcaktuara në Nenin 10 dhe në Rregulloren 1/4 të Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Trajnimit, Certifikimit dhe Rojes për Detarët (STCW).
- 2.3.2** Kontrolli i certifikimit mbi anijet e angazhuara në transportin e ngarkesave të rrezikshme të lëngshme me shumicë, duhet të jetë më i rreptë. Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual duhet të bindet që zyrtarët përgjegjës për trajtimin dhe operimin e ngarkesave të kenë prova të dokumentuara se kanë pasur trajnimin e duhur dhe përvojë.

Asnjë përjashtim nga mbartja e provave të tilla dokumentuese nuk duhet të pranohet. Kur konstatohet një mangësi, kapiteni i anijes duhet të informohet dhe mangësia të korrigjohet. Në lidhje me trajnimin e duhur, referohet kapitulli V i Konventës Ndërkombëtare për Standardet e Trajnimit, Certifikimit dhe Vrojtimit për Detarët STCW, Rezolutat 10, 11 dhe 12 të miratuara nga Konferenca Ndërkombëtare për Trajnimin dhe Certifikimin e Detarëve, e vitit 1978 dhe në nenet përkatëse të Kodit Ndërkombëtar për Ndërtimin dhe Pajisjet e Anijeve që transportojnë Kimikate të Rrezikshme me Shumicë dhe Kodin Ndërkombëtar për Ndërtimin dhe Pajisjen e Anijeve që transportojnë Gazra të Lëngshëm me Shumicë.

2.4 Ndalimi

Para ndalimit të një anijeje sipas paragrafit 2.2 ose 2.3 të kësaj Shtojce, duhet të merren parasysh rrethanat e mëposhtme:

1. Kohëzgjatja dhe natyra e udhëtimit ose shërbimit të synuar;
2. Nëse mungesa përbën apo jo rrezik për anijen, personat në bord ose mjedisin;
3. Nëse mund të vëzhgohen apo jo periudhat e duhura të pushimit të ekuipazhit;
4. Madhësia dhe lloji i anijes dhe pajisjeve të ofruara;
5. Natyra e ngarkesave

Mungesa e një oficeri të kuvertës ose inxhinierit që kërkohet të certifikohet, nuk duhet të jetë arsye për ndalim kur mungesa është në përputhje me ndonjë dispozitë të jashtëzakonshme të miratuar nga shteti i flamurit.

Seksioni 3 Konventa e Punës Detare, 2006 (MLC 2006) ose Konventa e Transportit Tregtar (Standardet Minimale), 1976 (Nr. 147) dhe Protokollit ILO 147, 1966, nëse është e zbatueshme

3.1 Konventa e Punës Detare, 2006 (MLC, 2006), nëse është e zbatueshme

- 3.1.1** Në ushtrimin e kontrollit të MLC, 2006, Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual do të vendosë, në bazë të arsyeve të qarta të renditura në Shtojcën 3 dhe gjykimit të tij/saj profesional, nëse anija do të marrë një inspektim më të detajuar. Të gjitha ankesat që nuk janë haptazi të pabazuara në lidhje me kushtet në bord, do të hetohen tërësisht dhe do të ndërmerren veprime sipas gjykimit të tij/saj, për të përcaktuar nëse kushtet në bord shkaktojnë rrezik për sigurinë ose shëndetin e marinarëve, çka kërkon korrigjimin e kushteve dhe, nëse është e nevojshme, mund ta ndalojë anijen derisa të ndërmerren veprimet e duhura korrigjuese të raportimit për ndalimet. Procedurat e raportimit për ndalimet, jepen në Shtojcën 5.

[Zbatimi i procedurave të Kontrollit Shtetëror Portual që janë specifike për Konventën e Punës Detare, 2006, mund të gjendet në botimin e Organizatës Ndërkombëtare të Punës “Udhëzues për zyrtarët e kontrollit shtetëror portual që kryejnë inspektime sipas Konventës së Punës Detare 2006”]

3.2 Konventa e Transportit Tregtar (Standardet Minimale), 1976 (Organizata Ndërkombëtare e Punës 147) dhe Protokollit i Organizatës Ndërkombëtare të Punës 147, 1996, nëse është e zbatueshme.

- 3.2.1** Inspektimet në bordin e anijeve sipas Konventës së Transportit Tregtar (Standardet Minimale) 1976 (Konventa e Organizatës Ndërkombëtare të Punës Nr. 147) do të lidhen me:

1. Konventën për Moshën Minimale, 1973 (Nr.138); ose Konventën për Moshën Minimale (Det) (E rishikuar, 1936 (Nr.58), ose Konventën për Moshën Minimale (Det), 1920 (Nr.7);
2. Konventën e Ekzaminimit Mjekësor (Detarët), 1946 (Nr.73);
3. Konventën për Parandalimin e Aksidenteve (Detarët), 1970 (Nr.134) (Nenet 4 dhe 7);
4. Konventën e Akomodimit të Ekuipazheve (E rishikuar), 1949 (Nr.92);
5. Konventën e Ushqimit dhe Kateringut (Ekuipazhet e Anijeve), 1946 (Nr.68) (Neni 5);

6. Konventën për Certifikatat e Kompetencës së Oficerëve/Zyrtarëve, 1936 (Nr.53) (Nenet 3 e 4).

Inspektimi në lidhje me certifikatat e kompetencës trajtohet në nenin 2 të kësaj Shtojce. Në ushtrimin e kontrollit të Konventave të listuara më sipër nga (1) deri në (6), Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual do të vendosë në bazë të arsyeve të qarta të renditura në Shtojcën 3 dhe duke pasur parasysh përshtypjen e tij të përgjithshme mbi anijen, do të duhet të ushtrojë gjykimin e tij profesional për të vendosur nëse anija do të marrë një inspektim më të detajuar. Të gjitha ankesat në lidhje me kushtet në bordin e anijes duhet të hetohen tërësisht dhe të ndërmerren veprime sipas nevojës nga rrethanat. Ai do të ushtrojë gjithashtu gjykimin e tij profesional për të përcaktuar nëse kushtet në bord sjellin rrezik për sigurinë ose shëndetin e ekuipazhit që kërkon korrigjimin e kushteve dhe, nëse është e nevojshme, mund ta ndalojë anijen derisa të ndërmerren veprimet e duhura korrigjuese. Procedurat e raportimit për ndalimet, jepen në Shtojcën 5.

- 3.3 Për aq kohë sa ka arsye të qarta për një inspektim më të detajuar në lidhje me dispozitat e Konventës Nr.147 të Organizatës Ndërkombëtare të Punës, gjatë kryerjes së një inspektimi, Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual do të marrë parasysh paragrafin e mëparshëm në këtë nen dhe konsideratat e dhëna në publikimin e Organizatës Ndërkombëtare të Punës “Inspektimi i kushteve të punës në bordin e anijes: Udhëzime për procedurën”.

- 3.4 Konventat përkatëse në kuadrin e dispozitave të paragrafit 3.5, janë:

1. Konventa e Marrëveshjes për Nenet e Detarëve, 1926 (Nr. 22);
2. Konventa e Riatdhesimit të Detarëve 1926 (Nr. 23);
3. Konventa për përgjegjësinë e pronarëve të anijeve (Detarët e Sëmurë dhe të Lënduar), 1936 (Nr.55); ose Konventa e Sigurimit të Sëmundjeve (Detit), 1936 (Nr. 56); ose Konventa për Kujdesin Mjekësor dhe Përfitimet e Sëmundjeve, 1969 (Nr. 130);
4. Konventa për Lirinë e Asociimit dhe Mbrojtjen e të Drejtës për Organizim, 1948 (Nr.87);
5. Konventa për të Drejtën për Organizim dhe Marrëveshje Kolektive, 1949 (Nr. 98);
6. Konventa e Dokumenteve të Identitetit të Detarëve, 1958 (Nr. 108);
7. Konventa e Përfaqësuesve të Punëtorëve, 1971 (Nr. 135);
8. Konventa për Mbrojtjen e Shëndetit dhe Kujdesit Mjekësor (Detarët), 1987 (Nr.164);
9. Konventa e Riatdhesimit të Detarëve (E rishikuar), 1987 (Nr. 166).

- 3.5 Nëse Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual merr një ankesë se standardet e përcaktuara në Konventat e renditura në paragrafin 3.4 nuk janë përmbushur, çështja duhet të raportohet në përfaqësinë më të afërt detare, konsullore ose diplomatike të shtetit të flamurit për veprime të mëtejshme. Nëse çmohet e nevojshme, Autoriteti përkatës mund të përgatisë një raport për shtetin e flamurit, nëse është e mundur me prova, me një kopje për Organizatën Ndërkombëtare të Punës.

- 3.6 Ato pjesë të botimit të Organizatës Ndërkombëtare të Punës “Inspektimi i Kushteve të Punës në Bordin e Anijes: Udhëzime për procedurë” të cilat lidhen me:

1. Procedurat e kontrollit për anijet me flamur kombëtar;
2. Formimin profesional;
3. Certifikatat e kompetencës së zyrtarit;
4. Orarin e punës dhe personelit;

Nuk duhet të konsiderohen si dispozita përkatëse për inspektimin e anijeve, por si informacion vetëm për Zyrtarët e Kontrollit Shtetëror Portual.

Seksioni 4 Udhëzimet për kontrollorët që duhen respektuar në inspektimin e anijeve të ngarkesave nën 500 tonë tonazh bruto dhe anijet e ndërtimit tradicional

4.1 Anije mallrash mesdhetare nën 500 tonë tonazh bruto

- 4.1.1** Më poshtë jepet një udhëzues për zbatimin e nenit 2.5 të Memorandumit në lidhje me anijet e ngarkesave mesdhetare nën 500 tonë tonazh bruto.
- 4.1.2** Autoritetet që kanë pranuar dhe zbatuar “Rregulloret Mesdhetare të Sigurisë së Anijeve të Mallrave” në anijet e tyre, në masën që një instrument përkatës nuk është i zbatueshëm për një anije nën 500 tonë tonazh bruto; udhëhiqen nga rregulloret në fjalë.
- 4.1.3** Autoritetet që nuk mund të zbatojnë dispozitat e paragrafit 4.1.2 më sipër, në masën që një instrument përkatës nuk është i zbatueshëm për një anije nën madhësinë e Konventës, detyra e Zyrtarit të Kontrollit Shtetëror Portual do të jetë që të vlerësojë nëse anija është e një standardi të pranueshëm të lidhur me sigurinë, shëndetin apo mjedisin. Në kryerjen e këtij vlerësimi, Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual do të marrë parasysh faktorë të tillë si kohëzgjatja dhe natyra e udhëtimit ose shërbimit të synuar, madhësia dhe lloji i anijes, pajisjet e ofruara dhe natyra e ngarkesës.

4.2 Anije të Ndërtimit Tradicional

- 4.2.1** Më poshtë jepet një udhëzues për zbatimin e nenit 2.5 të Memorandumit në lidhje me anijet e ndërtimit tradicional
- 4.2.2** Në masën që një instrument përkatës nuk është i zbatueshëm për një anije të ndërtimit tradicional, detyra e Zyrtarit të Kontrollit Shtetëror Portual do të jetë që të vlerësojë nëse anija është e një standardi të pranueshëm në lidhje me sigurinë, shëndetin ose mjedisin. Në kryerjen e këtij vlerësimi, Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual do të marrë parasysh faktorë të tillë si kohëzgjatja dhe natyra e udhëtimit ose shërbimit të synuar, madhësia dhe lloji i anijes, pajisjet e ofruara dhe natyra e ngarkesës.
- 4.2.3** Në ushtrimin e funksioneve të tij sipas paragrafit 2.2, Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual duhet të udhëhiqet nga çdo certifikatë dhe dokument tjetër i lëshuar nga Shteti i flamurit. Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual, duke pasur parasysh këto certifikata dhe dokumente dhe nën përshtypjen e tij të përgjithshme për anijen, do të ushtrojë gjykimin e tij profesional për të vendosur nëse dhe në çfarë aspekti, anija do të marrë një inspektim më të detajuar, duke marrë parasysh faktorët e përmendur në paragrafin 2.2. Kur kryen një inspektim më të detajuar, Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual në

masën që e çmon të nevojshme, do t'u kushtojë vëmendje pikave të renditura në paragrafin 2.4. Lista nuk merret parasysh.

4.2.4 Artikuj me rëndësi të përgjithshme

4.2.4.1 Zërat që lidhen me kushtet e caktimit të linjave të ngarkesës:

1. Integriteti i ngushtë i motit të kuvertave të ekspozuara (ose të papërshkueshme nga uji, sipas rastit);
2. Çelësat dhe pajisjet mbyllëse;
3. Mbylljet e ngushta ndaj hapjeve në superstruktura;
4. Marrëveshjet e lirimimit;
5. Daljet anësore;
6. Ventilatorët dhe gypat e ajrit;
7. Informacioni i stabilitetit.

4.2.4.2 Artikuj të tjerë që lidhen me sigurinë e jetës në det:

1. Pajisjet për shpëtimin e jetës;
2. Aparatet kundër zjarrit;
3. Kushtet e përgjithshme strukturore (d.m.th. byk, kuvertë, mbulesa të kapakut etj.);
4. Makineritë kryesore dhe instalimet elektrike;
5. Pajisjet e lundrimit, duke përfshirë instalimet radio.

4.2.4.3 Artikujt që lidhen me parandalimin e ndotjes nga anijet:

6. Mjete për kontrollin e shkarkimit të vajit dhe përzierjeve vajore, p.sh., ndarja e ujit vajor ose mjete të tjera ekuivalente (rezervuar(et)) për mbajtjen e vajit, përzierjeve vajore, mbetjeve të vajit;
7. Prania e vajit në avullimin e motorit.

4.2.5 Në rastin e mangësive që konsiderohen për sigurinë, shëndetin ose mjedisin, Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual do të ndërmarrë veprime të tilla, të cilat mund të përfshijnë ndalimin sipas nevojës, duke pasur parasysh faktorët e përmendur në paragrafin 2.2, për të garantuar që mungesa të korrigjohet ose që anija, nëse lejohet të vazhdojë në një port tjetër, nuk paraqet rrezik të qartë për sigurinë, shëndetin ose mjedisin.

SHTOJCA 2

PROCEDURAT PËR HETIMET SIPAS MARPOL 73/78

Përmbajtja

Seksioni 1 **Procedurat për kërkesat e shkarkimit sipas Shtojcave I dhe II të MARPOL 73/78**

Seksioni 2 **Kundërshtimi i dispozitave të shkarkimit sipas Shtojcës I të MARPOL 73/78**

Seksioni 3 **Lista e detajuar e provave të mundshme mbi shkeljen e pretenduar të dispozitave të shkarkimit të Shtojcës I të MARPOL 73/78**

- 3.1** Veprimi për shikimin e ndotjes nga nafta
- 3.2** Hetimi në bord
- 3.3** Hetimi në breg
- 3.4** Informacioni që nuk mbulohet nga sa më sipër
- 3.5** Përfundime

Seksioni 4 **Shkelje e dispozitave të shkarkimit sipas Shtojcës II të MARPOL 73/78**

Seksioni 5 **Lista e detajuar e provave të mundshme mbi shkeljen e pretenduar të dispozitave të shkarkimit të Shtojcës II të MARPOL 73/78**

- 5.1** Veprimi për shikimin e ndotjes
- 5.2** Hetimi në bord
- 5.3** Hetimi në breg
- 5.4** Informacioni që nuk mbulohet nga sa më sipër
- 5.5** Përfundime

Seksioni 1 Procedurat për kërkesat e shkarkimit sipas Shtojcave I dhe II të MARPOL 73/78

- 1.1** Duke vepruar në bazë të një raporti ose njoftimi për një shkelje të pretenduar të kërkesave të shkarkimit sipas Shtojcave I dhe II të MARPOL 73/78, Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual do të udhëhiqet nga procedurat e përcaktuara në nenet 2 dhe 3 të kësaj Shtojce në lidhje me hetimet për shkeljen e pretenduar të dispozitave të shkarkimit të Shtojcës I të MARPOL 73/78 dhe në nenet 4 dhe 5 të kësaj Shtojce në lidhje me hetimet për shkeljen e pretenduar të dispozitave të shkarkimit të Shtojcës II të MARPOL 73/78.
- 1.2** Kur ushtron kontroll mbi shkeljet e pretenduara të kërkesave të shkarkimit sipas shtojcave I dhe II të MARPOL 73/78, Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual do t'i kushtojë vëmendje dispozitave 4.3.1 dhe 4.3.2 të Rezolutës A. 1052(27) të Organizatës Ndërkombëtare Detare, të ndryshuar dhe Shtojcës 3 të së njëjtës Rezolutë, dhe udhëzimeve të Administratës Shtetërore të Portit, bazuar në këto dispozita.
- 1.3** Në rast se hetimi i tij zbulon mangësi që janë haptazi të rrezikshme për sigurinë, shëndetin ose mjedisin, Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual do të zbatojë dispozitat e 3.6.3 të Memorandumit.

Seksioni 2 Shkelja e dispozitave të shkarkimit sipas Shtojcës I të MARPOL 73/78

- 2.1** Dispozitat e neneve 2 dhe 3 të kësaj Shtojce synojnë të identifikojnë informacionin që shpesh i nevojitet një administrate shtetërore të flamurit për ndjekjen penale të shkeljeve të tilla të mundshme.
- 2.2** Rekomandohet që në përgatitjen e një raporti të kontrollit shtetëror portual për mangësitë, ku përfshihet shkelje e kërkesave të shkarkimit, autoritetet e shtetit bregdetar ose portual të udhëhiqen nga lista e detajuar e provave të mundshme, siç specifikohet në nenin 3 të kësaj shtojce. Në lidhje me këtë duhet pasur parasysh se:
- 1.** Raporti synon të garantojë renditjen optimale të të dhënave të arritshme; megjithatë, edhe nëse i gjithë informacioni nuk mund të jepet, duhet të dorëzohet sa më shumë informacion që të jetë e mundur;
 - 2.** Është e rëndësishme që të gjitha informacionet e përfshira në raport të mbështeten nga fakte të cilat, kur konsiderohen në tërësi, do ta shtynin portin ose shtetin bregdetar të besonte se ka ndodhur një shkelje.
- 2.3** Përveç raportit të kontrollit shtetëror portual për mangësitë, një raport duhet të plotësohet nga një shtet port ose bregdetar, mbi bazën e listës së detajuar të provave të mundshme. Është e rëndësishme që këto raporte të plotësohen me dokumente të tilla si:
- 1.** Një deklaratë nga vëzhguesi i ndotjes. Përveç informacionit të kërkuar në pikën 3.1 të kësaj Shtojce, deklarata duhet të përfshijë konkluzione që e çojnë vëzhguesin në përfundimin se asnjë nga burimet e tjera të mundshme të ndotjes nuk është në fakt burimi;

2. Deklaratat në lidhje me procedurat e marrjes së mostrave si të njollave të naftës në det ashtu edhe në bord. Këto duhet të përfshijnë vendndodhjen dhe kohën kur janë marrë mostrat, identitetin e personave që marrin mostrat dhe faturat që identifikojnë personat që kanë përgjegjësinë dhe marrin transferimin e mostrave;
3. raportet e analizave të mostrave të marra të njollave të naftës në det dhe në bord; raportet duhet të përfshijnë rezultatet e analizave, një përshkrim të metodës së përdorur, referencë ose kopje të dokumentacionit shkencor që vërteton saktësinë dhe vlefshmërinë e metodës së përdorur dhe emrat e personave që kryejnë analizat dhe përvojën e tyre;
4. një deklaratë nga Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual në bord së bashku me gradën dhe organizimin e Zyrtarit të Kontrollit Shtetëror Portual;
5. deklaratat e personave të pyetur;
6. deklaratat e dëshmitarëve;
7. fotografi të njollave të naftës;
8. Kopje të faqeve përkatëse të Librave të Regjistrimit të Naftës, regjistrave, regjistrimeve të shkarkimeve etj.

Të gjitha vëzhgimet, fotografitë dhe dokumentacioni duhet të mbështeten nga një verifikim i nënshkruar i autenticitetit të tyre. Të gjitha vërtetimet, autentikimet ose verifikimet do të ekzekutohen në përputhje me ligjet e shtetit që i përgatit ato. Të gjitha deklaratat duhet të nënshkruhen dhe datohen nga personi që bën deklaratën dhe, nëse është e mundur, nga një dëshmitar i nënshkrimit. Emrat e personave që nënshkruajnë deklaratat duhet të shtypen me shkrim të lexueshëm sipër ose poshtë nënshkrimit.

- 2.4** Raporti i përmendur në paragrafët 2.2 dhe 2.3 të kësaj shtojce duhet t'i dërgohet Administratës së Shtetit të Flamurit. Nëse shteti bregdetar që vëzhgon ndotjen dhe shteti portual që kryen hetimin në bord nuk janë të njëjtë, shteti që kryen hetimin e fundit duhet t'i dërgojë gjithashtu një kopje të konstatimeve të tij shtetit që vëzhgon ndotjen dhe kërkon hetimin.

Seksioni 3 Lista e detajuar e provave të mundshme mbi shkeljen e pretenduar të

dispozitave të shkarkimit të Shtojcës I të MARPOL 73/78

3.1 Veprimi për shikimin e ndotjes nga nafta

3.1.1 Të dhënat e anijes ose anijeve të dyshuara për shkelje

1. Emri i anijes
2. Arsyet për të dyshuar në anije
3. Data dhe ora (Koha Universale e Koordinuar) e vëzhgimit ose identifikimit
4. Pozicioni i anijes
5. Flamuri dhe porti i regjistrimit
6. Lloji (p.sh. cisternë, anije mallrash, anije pasagjerësh, anije peshkimi), madhësia (tonazhi i vlerësuar) dhe të dhëna të tjera përshkruese (p.sh. ngjyra e mbistrukturës dhe shenja e oxhakut)
7. Gjendja e thellësisë së lundrimit (me ngarkesë ose me balaste)
8. Kursi dhe shpejtësia e përafërt

9. Pozicioni i njollave të naftës në lidhje me anijen (p.sh. bordi I majtë, bordi i djathtë)
10. Një pjesë e anijes nga e cila është parë shkarkimi anësor
11. Nëse shkarkimi ndaloi kur anija u vëzhgua, ose u kontaktua me radio

3.1.2 Të veçantat e njollave të naftës në det

1. Data dhe ora (Koha Universale e Koordinuar) e vëzhgimit nëse janë të ndryshme nga paragrafi 3.1.1.3 i kësaj Shtojce;
2. Pozicioni i njollave të naftës në gjatësi dhe gjerësi gjeografike nëse është i ndryshëm nga paragrafi 3.1.1.4 i kësaj Shtojce;
3. Distanca e përafërt në milje detare nga pika e referimit më e afërt;
4. Dimensioni i përgjithshëm i përafërt i njollës së naftës (kohëzgjatja, gjerësia dhe përqindja e saj e mbuluar me naftë);
5. Përshkrimi fizik i njollave të naftës (drejtimi dhe forma p.sh. e vazhdueshme, në copa ose në vargje të gjatë);
6. Paraqitja e njollave të naftës (specifikoni kategoritë);
7. Kategoria A: Mezi e dukshme në kushtet më të favorshme të dritës;
8. Kategoria B: E dukshme si shkëlqim argjendi në sipërfaqen e ujit;
9. Kategoria C: Mund të vërehet gjurma e parë e ngjyrës;
10. Kategoria D: Shirit të ndritshëm të ngjyrave;
11. Kategoria E: Ngjyrat fillojnë të zbehen;
12. Kategoria F: Ngjyrat janë shumë më të errëta;
13. Kushtet e qiellit (diell i shndritshëm, vranësira etj.), rënia e dritës dhe dukshmëria (në kilometra) në momentin e vëzhgimit;
14. Shteti detar;
15. Drejtimi dhe shpejtësia e erës sipërfaqësore;
16. Drejtimi dhe shpejtësia e rrymës.

3.1.3 Identifikimi i vëzhguesit(ve)

1. Emri i vëzhguesit;
2. Organizata me të cilën vëzhguesi është i lidhur (nëse ka);
3. Statusi i vëzhguesit brenda organizatës;
4. Vëzhgimi i kryer nga avioni/anija/bregu/ndryshe;
5. Emri ose identiteti i anijes ose avionit nga i cili është kryer vëzhgimi;
6. Vendndodhja specifike e anijes, avionit, vendit në breg ose në ndonjë mënyrë tjetër nga i cili është kryer vëzhgimi;
7. Veprimtaria e kryer nga vëzhguesi kur kryhej vëzhgimi, p.sh.: patrullë, lundrim, fluturim (gjatë rrugës nga në), etj.

3.1.4 Mënyra e vëzhgimit dhe dokumentimi

1. Pamore;
2. Fotografi konvencionale;
3. Të dhënat me sensorë në distancë dhe/ose fotografi me sensorë në distancë;
4. Mostrat e marra nga njolla e naftës;
5. Çdo formë tjetër vëzhgimi (specifikoni);

Shënim: Një fotografi e shkarkimit preferohet të jetë me ngjyra. Fotografitë mund të japin informacionin e mëposhtëm: që një material në sipërfaqen e detit është nafta; që sasia e naftës së shkarkuar përbën shkelje të Konventës; që nafta është duke u shkarkuar ose është shkarkuar nga një anije e caktuar; dhe identitetin e anijes.

Përvoja ka treguar se sa më sipër mund të merren me tre fotografitë e mëposhtme:

1. detajet e njollës së naftës të marra pothuajse vertikalisht poshtë nga një lartësi prej më pak se 300 metra me diellin pas fotografit;
2. një pamje e përgjithshme e anijes dhe “njollës së shkëlqyeshme” që specifikon naftën që buron nga një anije e caktuar; dhe
3. detajet e anijes për qëllime identifikimi.

3.1.5 Informacione të tjera nëse mund të vendoset kontakti me radio

1. Kapiteni i informuar për ndotjen
2. Shpjegimi i Kapitenit
3. Porti i fundit i thirrjes së anijes
4. Porti tjetër i thirrjes së anijes
5. Emri i kapitenit dhe pronarit të anijes
6. Shenja e thirrjes së anijes

3.2 Hetimi në bord

3.2.1 Inspektimi i Certifikatës Ndërkombëtare të Parandalimit të Ndotjes së Naftës

1. Emri i anijes
2. Numri ose shkronjat dalluese
3. Porti i regjistrit
4. Lloji i anijes
5. Data dhe vendi i lëshimit
6. Data dhe vendi i miratimit

Shënim: Nëse anijes nuk i është lëshuar një Certifikatë Ndërkombëtare e Parandalimit të Ndotjes së Naftës (IOPP), duhet të jepet sa më shumë nga informacioni i kërkuar.

3.2.2 Inspektimi i Suplementit të Certifikatës Ndërkombëtare të Parandalimit të Ndotjes së Naftës (IOPP)

1. Paragrafët e zbatueshëm të neneve 2, 3, 4, 5 dhe 6 të shtojcës së Certifikatës Ndërkombëtare të Parandalimit të Ndotjes së Naftës (cisterna jonaftëmbajtëse)
2. Paragrafët e zbatueshëm të neneve 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 dhe 10 të suplementit të Certifikatës Ndërkombëtare të Parandalimit të Ndotjes së Naftës (cisterna naftëmbajtëse)

Shënim: Nëse anija nuk ka një Certifikatë Ndërkombëtare të Parandalimit të Ndotjes së Naftës, duhet të jepet një përshkrim i pajisjeve dhe materialeve në bord, të projektuara për të parandaluar ndotjen detare.

3.2.3 Inspektimi i Librit të Regjistrimit të Naftës

1. Faqe e mjaftueshme të Librit të Regjistrimit të Naftës - Pjesa I duhet të kopjohet për të mbuluar një periudhë prej 30 ditësh para incidentit të raportuar
2. Faqet e mjaftueshme të Librit të Regjistrimit të Naftës - Pjesa II (nëse në bord) duhet të kopjohen për të mbuluar një cikël të plotë ngarkimi/shkarkimi/çakëllimi dhe pastrimi të rezervuarit të anijes. Duhet të merret gjithashtu një kopje e diagramit të rezervuarit.

3.2.4 Inspektimi i regjistrit

1. Porti i fundit, data e nisjes, zhytja e anijes para dhe pas
2. Porti aktual, data e mbërritjes, zhytja e anijes para dhe pas
3. Pozicioni i anijes në ose afër kohës kur u raportua incidenti
4. Kontrolli në vend nëse pozicionet e përmendura në librin e ditarit përputhen me pozicionet e shënuara në Librin e Regjistrimeve të Naftës. (ORB)

3.2.5 Inspektimi i dokumentacionit tjetër në bord

Dokumentacion tjetër i përshtatshëm për prova (nëse është e nevojshme bëni kopje) si:

1. fletët e fundit të ulazhit;
2. të dhënat e pajisjeve të monitorimit dhe kontrollit.

3.2.6 Inspektimi i anijes

1. Pajisjet e anijes në përputhje me suplementin e Certifikatës Ndërkombëtare të Parandalimit të Ndotjes së Naftës;
2. Mostrat e marra. Vendndodhja në bord;
3. Gjurmët e naftës në afërsi të pikave të shkarkimit në det;
4. Gjendja e motorrit dhe përmbajtja e bishtave;
5. Gjendja e ndarësit të ujit nga nafta (seperator), pajisjet e filtrimit dhe alarmit, mjetet e ndalimit ose monitorimit;
6. Mbajtëset e llumit(sludge) dhe/ose rezervuarëve mbajtës;
7. Burimet e rrjedhjeve të mundshme;
8. Për cisternat e naftës, provat e mëposhtme shtesë mund të jenë të përshtatshme:
 - a. Naftë në sipërfaqen e balasteve të pastër të veçuar ose të dedikuar
 - b. Gjendja e ujrave të ndotur të sallës së pompës
 - c. Gjendja e sistemit të larjes së naftës së papërpunuar
 - d. Gjendja e sistemit të gazit inert
 - e. Gjendja e sistemit të monitorimit dhe kontrollit
 - f. Përmbajtja e rezervuarit (llogaritni sasinë e ujit dhe naftës)

3.2.7 Deklaratat e personave të interesuar

Nëse Pjesa I e Librit të Regjistrimit të Naftës nuk është plotësuar siç duhet, informacioni për pyetjet e mëposhtme mund të jetë me vend:

1. A ka pasur një shkarkim (aksidental apo të qëllimshëm) në kohën e treguar në raportin e incidentit?
2. A kontrollohet automatikisht shkarkimi i ujrave të ndotura?

3. Nëse po, në cilën orë është vënë në funksion për herë të fundit ky sistem dhe në cilën orë është vënë për herë të fundit ky sistem në modalitetin manual?
4. Nëse jo, cila ishte data dhe ora e shkarkimit të fundit të derdhjes?
5. Cila ishte data e asgjësimit të fundit të mbetjeve dhe si u krye asgjësimi?
6. A është e zakonshme të kryhet shkarkimi i ujit të kullimit direkt në det, apo të ruhet fillimisht në një rezervuar grumbullimi? Identifikoni rezervuarin e grumbullimit
7. A janë përdorur kohët e fundit rezervuarët e karburantit të naftës si rezervuarë balasti?
8. Nëse Pjesa II e Librit të Regjistrimit të Naftës nuk është plotësuar siç duhet, informacioni për pyetjet e mëposhtme mund të jetë me vend:
9. Cila ishte shpërndarja e ngarkesës/balasteve në anije në nisje nga porti i fundit?
10. Cila ishte shpërndarja e ngarkesës/balasteve në anije me mbërritjen në portin aktual?
11. Kur dhe ku është cënuar ngarkimi i fundit?
12. Kur dhe ku është kryer shkarkimi i fundit?
13. Kur ka qenë shkarkimi i fundit i balasteve të pista?
14. Kur dhe ku ishte pastrimi i fundit i rezervuarëve të mallrave?
15. Kur dhe ku ka qenë operacioni i fundit i larjes së naftës bruto dhe cilat depozita janë larë?
16. Kur dhe ku ka qenë dekantimi i fundit i rezervuarëve të slopeve?
17. Sa është ulazhi në rezervuarët e slopeve dhe lartësia përkatëse e matjes?
18. Cilët rezervuarë përmbanin balastin e ndotur gjatë udhëtimit me balaste (nëse anija arrinte me balaste)?
19. Cilët rezervuarë përmbanin balaste të pastër gjatë udhëtimit me balaste (nëse anija arrinte me balaste)?
20. Përveç kësaj, informacioni i mëposhtëm mund të jetë me vend:
21. Detajet e lundrimit aktual të anijes (portet e mëparshme, portet e ardhshme, udhëtimi)
22. Përmbajtja e karburantit të naftës dhe rezervuarëve të balastit.
23. Rezervuari i mëparshëm dhe i ardhshëm i karburantit, lloji i karburantit të naftës
24. Disponueshmëria ose mosdisponueshmëria e kompanive të terheqjes për mbetjet e vajore gjatë lundrimit aktual
25. Transferimi i brendshëm i karburantit gjatë lundrimit aktual
26. Në rastin e cistenave, informacioni shtesë i mëposhtëm mund të jetë me vend:
27. Udhëtimi në të cilën angazhohet anija, si p.sh. në distanca të shkurtra/të gjata, bruto ose produkt, ose bruto/produkt i alternuar, ngarkesa të ndezshme, vajore/ngarkesa të thata
28. Cilët rezervuarë janë të pastër dhe cilët të ndotur?
29. Riparimet e kryera ose të parashikuara në depozita mallrash
30. Informacione të ndryshme:
31. Komentet në lidhje me gjendjen e pajisjeve të anijes
32. Komentet në lidhje me raportin e ndotjes
33. Komentet e tjera

3.3 Hetimi në breg

3.3.1 Analizat e mostrave të naftës

Specifikoni metodën dhe rezultatet e analizave të mostrave

3.3.2 Informacione të mëtejshme

Informacione shtesë mbi anijen, të marra nga stafi i terminalit të naftës, kontraktorët e pastrimit të rezervuarëve ose objektet e pritjes në breg mund të jenë të përshtatshme.

Shënim: Çdo informacion nën këtë titull, nëse është e mundur, duhet të vërtetohet me dokumentacion të tillë si deklarata të nënshkruara, fatura, dëftesa, etj.

3.4 Informacion që nuk mbulohet nga sa më sipër

3.5 Përfundim

3.5.1 Përmbledhja e konkluzioneve teknike të hetuesit

3.5.2 Tregimi i dispozitave të zbatueshme të Shtojcës I të MARPOL 73/78 të cilat dyshohet se anija i ka shkelur.

3.5.3 A garantuan rezultatet e hetimit paraqitjen e një raporti të mangësive?

Seksioni 4 Shkelja e dispozitave të shkarkimit sipas Shtojcës II të MARPOL 73/78

4.1 Dispozitat e neneve 4 dhe 5 të kësaj Shtojce synojnë të identifikojnë informacionin që do t'i nevojitet një administratë shtetërore të flamurit për ndjekjen penale të shkeljeve të dispozitave të shkarkimit sipas Shtojcës II të MARPOL 73/78.

4.2 Rekomandohet që në përgatitjen e një raporti të Kontrollit Shtetëror Portual mbi mangësitë, ku përfshihet shkelja e kërkesave të shkarkimit, autoritetet e një shteti bregdetar ose portual do të udhëhiqen nga lista e detajuar e provave të mundshme siç specifikohet në seksionin 5 të kësaj Shtojce. Në lidhje me këtë duhet pasur parasysh se:

1. raporti synon të garantojë renditjen optimale të të dhënave të bindshme; megjithatë, edhe nëse i gjithë informacioni nuk mund të jepet, duhet të dorëzohet sa më shumë informacion që të jetë e mundur; dhe
2. është e rëndësishme që i gjithë informacioni i përfshirë në raport të mbështetet nga fakte të cilat, kur konsiderohen si një e tërë, do ta shtynin portin ose shtetin bregdetar të besonte se ka ndodhur një shkelje; dhe
3. Shkarkimi mund të ketë qenë naftë, në rastin e të cilit zbatohet aneksi 2 i shtojcës II të aneksit I të procedurave të kontrollit MARPOL 73/78.

4.3 Përveç raportit të Kontrollit Shtetëror Portual për mangësitë, një raport duhet të plotësohet nga një shtet port ose bregdetar, mbi bazën e listës së detajuar të provave të mundshme. Është e rëndësishme që këto raporte të plotësohen me dokumente të tilla si:

1. një deklaratë nga vëzhguesi i ndotjes. Përveç informacionit të kërkuar në pikën 5.1 të kësaj Shtojce, deklarata duhet të përfshijë konsiderata të cilat e kanë çuar vëzhguesin në përfundimin se asnjë nga burimet e tjera të mundshme të ndotjes nuk është në fakt burimi;
2. Deklaratat në lidhje me procedurat e marrjes së mostrave si të njollave të naftës në det ashtu edhe në bord. Këto përfshijnë vendndodhjen dhe kohën e marrjes së

- mostrave, identitetin e personit(ve) që marrin mostrat dhe faturat që identifikojnë personat që kanë kujdestarinë dhe marrin transferimin e mostrave;
3. raportet e analizave të mostrave të marra nga njollat e naftës në det dhe në bord; raportet duhet të përfshijnë rezultatet e analizave, një përshkrim të metodës së përdorur, referencë ose kopje të dokumentacionit shkencor që vërteton saktësinë dhe vlefshmërinë e metodës së përdorur dhe emrat e personave që kryejnë analizat dhe përvojën e tyre;
 4. një deklaratë nga Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual në bord së bashku me gradën dhe organizatën e Zyrtarit të Kontrollit Shtetëror Portual;
 5. deklaratat e personave të pyetur;
 6. deklaratat e dëshmitarëve;
 7. fotografi të njollave të naftës në det; dhe
 8. kopje të faqeve përkatëse të Librit të Regjistrimit të Transportit, regjistrave, regjistrimeve të shkarkimeve etj.

Të gjitha vëzhgimet, fotografitë dhe dokumentacioni duhet të mbështeten nga një verifikim i nënshkruar i origjinalitetit të tyre. Të gjitha vërtetimet, origjinalitetet ose verifikimet do të ekzekutohen në përputhje me ligjet e shtetit që i përgatit ato. Të gjitha deklaratat duhet të nënshkruhen dhe datohen nga personi që bën deklaratën dhe, nëse është e mundur, nga një dëshmitar i nënshkrimit. Emrat e personave që nënshkruajnë deklaratat duhet të shtypen me shkrim të lexueshëm sipër ose poshtë nënshkrimit.

- 4.4 Raporti i përmendur në paragrafët 4.2 dhe 4.3 të kësaj Shtojce duhet t'i dërgohet Administratës së Shtetit të Flamurit. Nëse shteti bregdetar që vëzhgon ndotjen dhe shteti portual që kryen hetimin në bord nuk janë të njëjtë, shteti që kryen hetimin e fundit duhet t'i dërgojë gjithashtu një kopje të konstatimeve të tij shtetit që vëzhgon ndotjen dhe kërkon hetimin.

Seksioni 5 Lista e detajuar e provave të mundshme mbi shkeljen e pretenduar të dispozitave të shkarkimit të Shtojcës II të MARPOL 73/78

5.1 Veprimi për shikimin e ndotjes

5.1.1 Të dhënat e anijes ose anijeve të dyshuara për shkelje

1. Emri i anijes
2. Arsyet për të dyshuar në anije
3. Data dhe ora (Koha Universale e Koordinuar) e vëzhgimit ose identifikimit
4. Pozicioni i anijes
5. Flamuri dhe porti i regjistrit
6. Lloji, madhësia (tonazhi i vlerësuar) dhe të dhëna të tjera përshkruese (p.sh. superstruktura, ngjyra dhe shenja e hinkës)
7. Gjendja e thellësisë së lundrimit (me ngarkesë ose me çakëll)
8. Kursi dhe shpejtësia e përafërt
9. Pozicioni i njollave të naftës në det në lidhje me anijen (p.sh. në anën e pasme, portin, në anën e djathtë)
10. Një pjesë e anijes, nga e cila u pa shkarkimi
11. Nëse shkarkimi pushoi kur anija u vëzhgua ose u kontaktua me radio

5.1.2 Të veçantat e njollës së naftës

1. Data dhe ora (Koha Universale e Koordinuar) e vëzhgimit nëse janë të ndryshme nga paragrafi 5.1.1.3 i kësaj Shtojce
2. Pozicioni i njollës së naftës në gjatësi dhe gjerësi gjeografike nëse është i ndryshëm nga paragrafi 5.1.1.4 i kësaj Shtojce
3. Distanca e përafërt në milje detare nga toka më e afërt
4. Thellësia e ujit sipas grafikut detar
5. Matja e përafërt i përgjithshëm i njollës së naftës (kohëzgjatja, gjerësia dhe përqindja e mbuluar)
6. Përshkrimi fizik i njollave të naftës (drejtimi dhe forma p.sh. e vazhdueshme, në copa ose në vargje të gjatë)
7. Ngjyra e njollës së naftës
8. Kushtet e qiellit (diell i shndritshëm, vranësira etj.), rënia e dritës dhe dukshmëria (në kilometra) në momentin e vëzhgimit
9. Gjendja detare
10. Drejtimi dhe shpejtësia e erës sipërfaqësore
11. Drejtimi dhe shpejtësia e rrymës

5.1.3 Identifikimi i vëzhguesit(ve)

1. Emri i vëzhguesit
2. Organizata me të cilën vëzhguesi është i lidhur (nëse ka)
3. Statusi i vëzhguesit brenda organizatës
4. Vëzhgimi i kryer nga avioni (anija) (bregu), ose ndryshe
5. Emri ose identiteti i anijes ose avionit, nga i cili është kryer vëzhgimi
6. Vendndodhja specifike e anijes, avionit, vendit në breg ose në ndonjë mënyrë tjetër nga i cili është kryer vëzhgimi
7. Veprimtaria e kryer nga vëzhguesi kur është kryer vëzhgimi, p.sh.: patrullë, lundrim, fluturim (gjatë rrugës nga ... në ...), etj.

5.1.4 Mënyra e vëzhgimit dhe dokumentimi

1. Vizuale
2. Fotografi konvencionale
3. Regjistrime me sensorë në distancë dhe/ose fotografi me sensorë në distancë
4. Mostrat e marra nga njolla e naftës në det
5. Çdo formë tjetër vëzhgimi (specifikoni)

Shënim: Një fotografi e shkarkimit preferohet të jetë me ngjyra. Rezultatet më të mira mund të merren me tre fotografitë e mëposhtme:

1. detaje të njollës së naftës në det të marra pothuajse vertikalisht poshtë nga një lartësi prej më pak se 300 metra me diellin pas fotografit;
2. një pamje e përgjithshme e anijes dhe “e njollës së naftës në det” që specifikon një substancë që buron nga anija e caktuar; dhe
3. detajet e anijes për qëllime identifikimi.

5.1.5 Informacione të tjera nëse mund të vendoset kontakt radio

1. Kapiteni i informuar për ndotjen

2. Shpjegimi i kapitenit
3. Porti i fundit i thirrjes së anijes
4. Porti tjetër i thirrjes së anijes
5. Emri i kapitenit dhe pronarit të anijes
6. Shenja e thirrjes së anijes

5.2 Hetimi në bord

5.2.1 Inspektimi i certifikatës (Certifikata e Përshtatshmërisë në Cisterna Kimike ose Certifikata e Substancave të Lëngshme të Dëmshme)

1. Emri i anijes
2. Numri ose shkronjat dalluese
3. Porti i regjistrimit
4. Lloji i anijes
5. Data dhe vendi i lëshimit
6. Data dhe vendi i miratimit

5.2.2 Inspektimi i Manualit P dhe A

1. Lista e substancave të Shtojcës II që anija lejohet të mbajë
2. Kufizimet në lidhje me rezervuarët në të cilët mund të transportohen këto substanca
3. Anije e pajisur me një sistem efikas zhveshjeje
4. Sasitë e mbetjeve të përcaktuara nëurvejim

5.2.3 Inspektimi i Librit të Regjistrimit të Ngarkesës

Faqet e mjaftueshme të Librit të Regjistrimit të Ngarkesave duhet të kopjohen për të mbuluar një cikël të plotë ngarkimi/shkarkimi/balastimi dhe pastrimi të rezervuarit të anijes. Duhet të merret gjithashtu një kopje e diagramit të rezervuarit.

5.2.4 Inspektimi i regjistrimit

1. Porti i fundit, data e nisjes, thellësia e lundrimit para dhe pas;
2. Porti aktual, data e mbërritjes, thellësia e lundrimit para dhe pas;
3. Pozicioni i anijes në ose afër kohës kur u raportua incidenti;
4. Kontrollimi në vend nëse kohët e regjistruara në Librin e Regjistrimit të Ngarkesës në lidhje me shkarkimet korrespondojnë me distancën e mjaftueshme nga toka më e afërt, shpejtësinë e kërkuar të anijes dhe me thellësi të mjaftueshme uji.

5.2.5 Inspektimi i dokumentacionit tjetër në bord

Dokumentacion tjetër i përshtatshëm për prova (nëse është e nevojshme të bëhen kopje) të tilla si:

1. dokumentet e ngarkesave të ngarkesave të transportuara aktualisht ose së fundmi, së bashku me informacionin përkatës mbi temperaturën e kërkuar të shkarkimit, viskozitetin dhe/ose pikën e shkrirjes;
2. regjistrimet e temperaturës së substancave gjatë shkarkimit;

3. të dhënat e pajisjeve monitoruese nëse ka të tilla.

5.2.6 Inspektimi i anijes

1. Pajisjet e anijes në përputhje me Manualin P dhe A;
2. Mostrat e marra; vendndodhja në bord;
3. Burimet e rrjedhjeve të konsiderueshme;
4. Mbetjet e ngarkesave në sipërfaqen e balastit të pastër të veçuar ose të dedikuar;
5. Gjendja e ujrave të ndotura (bilgeve) të sallës së pompës;
6. Gjendja e sistemit të monitorimit;
7. Përmbajtja e rezervuarit (llogaritni sasinë e ujit dhe mbetjet).

5.2.7 Deklaratat e personave të interesuar

Nëse Libri i Regjistrimit të Ngarkesave nuk është plotësuar siç duhet, informacioni për pyetjet e mëposhtme mund të jetë me vend:

1. A ka pasur një shkarkim (aksidental apo të qëllimshëm) në kohën e treguar në raportin e incidentit?
2. Cilët rezervuarë do të ngarkohen në port?
3. Cilët rezervuarë kishin nevojë për pastrim në det? A ishin larë paraprakisht rezervuarët?
4. Kur dhe ku janë pastruar këta?
5. Mbetjet e cilave substanca u përfshinë?
6. Çfarë u bë me mbetjet e rezervuarëve?
7. A u shkarkua në det rezervuari i mbetjeve, ose rezervuari i ngarkesave që përdorej si rezervuar i mbetjeve?
8. Kur dhe ku është kryer shkarkimi?
9. Cila është përmbajtja e rezervuarit të mbetjeve ose rezervuarit të ngarkesave që përdoret si rezervuar mbetjesh?
10. Cilët rezervuarë përmbanin balastet e ndotura gjatë lundrimit me balaste (nëse anija arrinte me balaste)?
11. Cilët rezervuarë përmbanin balaste të pastëra gjatë lundrimit me balaste (nëse anija arrinte me balaste)?
12. Detajet e lundrimit aktual të anijes (portet e mëparshme, portet e ardhshme, udhëtimi)
13. Vështirësitë e përjetuara me shkarkimin në objektet e pritjes në breg
14. Vështirësitë e përjetuara me operacionet efikase të zhveshjes
15. Cilët rezervuarë janë të pastër ose të pisët në momentin e mbërritjes?
16. Riparimet e kryera ose të parashikuara në rezervuarët e ngarkesave
17. Informacione të ndryshme
18. Komentet në lidhje me gjendjen e pajisjeve të anijes
19. Komentet në lidhje me raportin e ndotjes
20. Komente të tjera.

5.3 Hetimi në breg

5.3.1 Analizat e mostrave

Specifikoni metodën dhe rezultatet e analizave të mostrave

5.3.2 Informacione të mëtejshme

Informacionet shitesë mbi anijen, të marra nga stafi i terminalit, kontraktorët e pastrimit të rezervuarëve ose objektet e pritjes në breg mund të jenë të rëndësishme. Shënim: Çdo informacion nën këtë titull, nëse është e mundur, duhet të vërtetohet me dokumentacion të tillë si deklarata të nënshkruara, fatura, dëftesa, etj.

5.3.3 Informacion nga terminali i mëparshëm i portit të shkarkimit

1. Konfirmimi që anija është shkarkuar, pastruar ose paralarë në përputhje me manualin e saj P dhe A
2. Natyra e vështirësive nëse ka
3. Kufizimet nga autoritetet sipas të cilave anija lejohej të lundronte
4. Kufizimet në lidhje me kompanitë e grumbullimit të mbetjeve vajore në breg

5.4 Informacioni që nuk mbulohet nga sa më sipër

5.5 Përfundim

1. Përmbledhja e përfundimeve të hetuesit;
2. Tregimi i dispozitave të zbatueshme të Shtojcës II të MARPOL 73/78, të cilat anija dyshohet se i ka shkelur;
3. A garantuan rezultatet e hetimit paraqitjen e një raporti të mangësive?

SHTOJCA 3

FAKTET E KONSIDERUARA SI “ARSYE TË QARTA”

1. Autoritetet do të konsiderojnë si “arsye të qarta” ndër të tjera sa vijon:

1. një raport ose njoftim nga një autoritet tjetër;
2. gjatë ekzaminimit të certifikatave dhe dokumenteve të përmendura në Shtojcën 11 të Memorandumit, janë zbuluar pasaktësi ose dokumentet nuk janë mbajtur, përditësuar ose janë mbajtur në mënyrë të rreme;
3. indikacionet që anëtarët përkatës të ekuipazhit nuk janë në gjendje të komunikojnë siç duhet me njëri-tjetrin, ose me persona të tjerë në bord, ose se anija nuk është në gjendje të komunikojë me autoritetet me bazë në breg as në një gjuhë të përbashkët të këtyre autoriteteve;
4. certifikata është marrë me mashtrim ose mbajtësi i certifikatës nuk është personi të cilit i është lëshuar fillimisht ajo certifikatë;
5. anija ka një kapiten, oficer ose detar që mban një certifikatë të lëshuar nga një vend që nuk e ka ratifikuar Konventën Ndërkombëtare për Standardet e Trajnimit, Certifikimit dhe Vrojtimit për Detarët;
6. dëshmi të mallrave dhe operacioneve të tjera që nuk kryhen në mënyrë të sigurtë ose në përputhje me udhëzimet e Organizatës Ndërkombëtare Detare;
7. dështimi i kapitenit të një cisterne naftë për të prodhuar të dhënat e sistemit të monitorimit dhe kontrollit të shkarkimit të naftës për lundrimin e fundit të çakëllit;
8. mungesa e një liste të përditësuar të personelit, ose anëtarët e ekuipazhit nuk janë të vetëdijshëm për detyrat e tyre në rast zjarri ose urdhri për të braktisur anijen;
9. emetimi i sinjalizimeve të rreme të shqetësimit që nuk ndiqen nga procedurat e duhura të anulimit;
10. mungesa e pajisjeve ose aranzhimeve kryesore të kërkuara nga konventat;
11. dëshmi nga përshtypjet dhe vëzhgimet e përgjithshme të Zyrtari të Kontrollit Shtetëror Portual se ekzistojnë përkeqësime serioze të trupit, ose strukturore, ose mangësi që mund të vënë në rrezik integritetin strukturor, të papërshkueshëm nga uji ose ndaj motit të anijes;
12. informacion ose dëshmi se kapiteni ose ekuipazhi nuk janë të familjarizuar me operacionet thelbësore të anijes në lidhje me sigurinë e anijeve ose parandalimin e ndotjes, ose që operacione të tilla nuk janë kryer;
13. mungesa e një table të aranzhimeve të punës së anijeve ose të shënimeve të orëve të punës ose pushimit të detarëve;
14. anija ka ndryshuar flamurin me qëllim të shmangies së përputhshmërisë me Konventën e Punës Detare ose anija mban flamurin e një shteti që nuk e ka ratifikuar Konventa e Punës Detare, 2006;
15. ka një ankesë që pretendon se kushtet specifike të punës dhe të jetesës në anije nuk janë në përputhje me kërkesat e Konventës së Punës Detare, 2006 ose pas hetimit të një ankese në breg;
16. kushtet e punës dhe të jetesës në anije nuk janë në përputhje me kërkesat e Konventës së Punës Detare;
17. një raport ose ankesë nga kapiteni, një anëtar i ekuipazhit, ose çdo person ose organizatë me një interes legjitim në funksionimin e sigurt të kushteve të jetesës dhe të punës në bordin e anijes ose parandalimin e ndotjes, përveç rasteve kur Autoriteti në fjalë e gjykon raportin ose ankesën të jetë haptazi i pabazuar. Identiteti i personit që

paraqet raportin ose ankesën nuk duhet t'i zbulohet kapitenit ose pronarit të anijes në fjalë.

2. Më poshtë janë shembuj të arsyeve të qarta për kontrollin e anijeve në aspektet e sigurisë:

1. Certifikata Ndërkombëtare e Sigurisë së Anijeve nuk është e vlefshme ose ka skaduar.
2. Anija është në një nivel sigurie më të ulët se porti.
3. Stërvitjet në lidhje me sigurinë e anijes nuk janë kryer.
4. Regjistrimet për 10 ndërfaqet e fundit anije/port ose anije/anije janë të paplotësuara.
5. Dëshmi ose vëzhgim që anëtarët kryesorë të personelit të anijes nuk mund të komunikojnë me njëri-tjetrin.
6. Dëshmi nga vëzhgimet se ekzistojnë mangësi serioze në pajisjet dhe aparaturat e sigurisë.
7. Informacion nga palët e treta, të tilla si një raport ose një ankesë në lidhje me informacionin e lidhur me sigurinë.
8. Anija mban një Certifikatë Ndërkombëtare të Sigurisë së Anijes (ISSC) të mëvonshme, të lëshuar në mënyrë të njëpasnjëshme dhe sipas gjykimit profesional të inspektorit, një nga qëllimet e anijes ose kompanisë në kërkimin e një certifikate të tillë është të shmangë pajtueshmërinë e plotë me Konventën Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det SOLAS 74 Kapitulli XI -2 dhe Pjesa A e Kodit Ndërkombëtar të Sigurisë së Anijeve dhe Porteve (Kodi ISPS), përtej periudhës së certifikatës fillestare të ndërmjetme. Kodi Ndërkombëtar i Sigurisë së Anijeve dhe Porteve, Pjesa A specifikon rrethanat kur mund të lëshohet një Certifikatë e Përkohshme.

Nëse përcaktohen arsye të qarta siç përshkruhet më lart, Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual do të informojë menjëherë autoritetin kompetent të sigurisë (përveç rastit kur Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual është gjithashtu një Zyrtar i autorizuar sipas rregullave për sigurinë). Autoriteti kompetent i sigurisë do të vendosë më pas se cilat masa të tjera kontrolli janë të nevojshme duke marrë parasysh nivelin e sigurisë në përputhje me Rregulloren 9 të Konventës Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det 74, Kapitulli XI.

SHTOJCA 4

SISTEMI I INFORMACIONIT MBI INSPEKTIMET

1. Për të ndihmuar Autoritetet në përzgjedhjen e anijeve me flamur të huaj që do të inspektohen në portet e tyre, është e nevojshme të kenë në dispozicion të Autoriteteve informacione të përditësuara për inspektimin e një anijeje të caktuar me flamur të huaj në një nga portet e tjera rajonale.
2. Për këtë qëllim, Autoritetet marrin përsipër t'i garantojnë një Qendre Informacioni, mundësisht me anë të transmetimit kompjuterik të të dhënave, informacion për anijet e inspektuara në portet kombëtare, duke u bazuar në informacionin e përcaktuar në shtojcën 5 të Memorandumit. Futja e informacionit në dosjet e inspektimit preferohet të realizohet me anë të hyrjeve të drejtpërdrejta dhe të kompjuterizuara në baza ditore.
3. Për qëllimin e shkëmbimit të informacionit të shpejtë, sistemi i informacionit do të përfshijë një lehtësi komunikimi që lejon një shkëmbim të drejtpërdrejtë, të kompjuterizuar të mesazheve ndërmjet autoriteteve individuale, duke përfshirë njoftimet e përmendura në Seksionin 3.8 të Memorandumit dhe shkëmbimin e informacionit mbi shkeljet operationale siç përmendet në Seksionin 5 të Memorandumit.
4. Informacioni si në paragrafin 2 dhe 3 më sipër do të trajtohet në një formë të standardizuar dhe në përputhje me standardizimin e përcaktuar në udhëzuesin për përdoruesit e sistemit të informacionit të ofruar nga Qendra e Informacionit.
5. Qendra e Informacionit do të organizojë përpunimin e informacionit si në paragrafin 2 më sipër në mënyrë që të garantojë që të dhënat e inspektimit të jenë lehtësisht të aksesueshme si për qëllime konsultimi ashtu edhe për përditësime në përputhje me procedurat e përcaktuara në udhëzuesin për përdoruesit e sistemit të informacionit të ofruar nga Qendra e Informacionit.
6. Informacioni për qëllime administrative, siç është informacioni statistikor, do të garantohet nga Sekretariati nën drejtimin e Komitetit. Kjo do të bazohet në të dhënat e ofruara nga Qendra e Informacionit.
7. Sistemi i informacionit i treguar në paragrafët e mësipërm do të zbatohet për sa kohë që Memorandumi të hyjë në fuqi.
8. Studimet për monitorimin dhe, kur është e nevojshme, për përmirësimin e cilësisë së sistemit do të kryhen në mënyrë të vazhdueshme.
9. Sa herë që konstatohen mangësi që çojnë në vonesën ose ndalimin e një anijeje, Autoriteti Shtetëror Portual do t'i dërgojë një kopje të raportit, siç referohet në Shtojcën 5 të Memorandumit, administratës së flamurit përkatës.

SHTOJCA 5

PUBLIKIMI I INFORMACIONIT PËR KONTROLLIN SHETËROR PORTUAL

Përmbajtja

- **Raporti i Inspektimit në përputhje me Memorandumin e Mirëkuptimit Mesdhetar për Kontrollin Shtetëror Portual në “Formë A/1” dhe “Formën A/2”**
- **Raporti i Inspektimit në përputhje me Memorandumin e Mirëkuptimit Mesdhetar për Kontrollin Shtetëror Portual “Forma B”**
- **NJOFTIMI PËR NDALIMIN E ANIJES**
- **NJOFTIMI PËR LIRIMIN E ANIJES**
- **SHKËMBIMI I MESAZHEVE NGA AUTORITETET E RAJONIT SIPAS SEKSIONIT 3.8 TË MEMORANDUMIT**



**RAPORTI I INSPEKTIMIT NË PËRPUTHJE ME
MEMORANDUMIN MESDHETAR TË MIRËKUPITIMIT PËR
KONTROLLIN SHITËTËROR PORTUAL¹**

FORMULARI A/1

(Autoriteti Raportues)

(Emri i Zyrës)

(Adresa)

(Telefoni)

(Faksi)

(E-maili)

Kopje për:

- Kapitelin e Anijes

- Zyrën Qendrore

- Zyrarin e Kontrollit Shtetëror Portual

nëse anija është e ndaluar, kopje për:

- Shtetin e Flamurit

- Organizatën e njohur, nëse është e zbatueshme

TË DHËNAT E ANIJES³

1. Emri i anijes.....

2. Lloji i anijes.....

3. Numri i anijes.....

4. Numri i Organizatës Ndërkombëtare Detare.....

5. Data e vendosjes së anijes/fillimi i konvertimit të madh.....

6. Peshat e vdekur (kur është e zbatueshme).....

7. Të dhënat e plotat të kompanisë (identike me të dhënat si në Certifikatën e Menaxhimit të Sigurisë)⁴.....

8. Numri i Kompanisë së Organizatës Ndërkombëtare Detare:

Adresa:

Qyteti:

Emri:

Vendi:

Firma:

Emri:

Vendi:

Firma:

Emri:

Vendi:

Firma:

Emri:

Vendi:

Firma:

Emri:

Vendi:

Firma:

Emri:

Vendi:

Firma:

Emri:

Vendi:

Firma:

Emri:

Vendi:

10. Emri dhe nënshkrimi i kapitenit të anijes për të vërtetuar se informacioni në pikën 9 është i saktë:

Emri:

Vendi:

Firma:

Emri:

Vendi:

Firma:

Emri:

Vendi:

Firma:

Emri:

Vendi:

Firma:

Emri:

Vendi:

Firma:

Emri:

Vendi:

Firma:

Emri:

Vendi:

Firma:

Emri:

TË DHËNAT E INSPEKTIMIT³

11. Data e hipjes në anije:

12. Njëse anija ndalohet: Data e lëshimit të njofimit të ndalimit:

13. Njëse anija ndalohet: Data e lëshimit të njofimit të ndalimit:

14. Data e raportimit:

15. Lloji i inspektimit: ☐ Inspektimi fillestar ☐ Inspektimi më i detajuar ☐ Inspektimi i zgjeruar ☐ (C.I.C⁴) :

¹ Ky raport inspektimi është lëshuar vetëm për qëllimin e informimit të kapitenit dhe shteteve të tjera portuale se është kryer një inspektim nga shteti portual, i përmendur në titull. Ky raport inspektimi nuk mund të interpretohet si një certifikatë e vlefshme për detin që tejkalon certifikatat që anija duhet të mbajë.

² Anije jo-ISM: Kapiteni duhet të furnizojë dhe nënshkruajë pikën 10 për të dhënat e plotat të kompanisë.

³ Kapiteni, pronarët e anijeve dhe/ose operatorët këshillohen që informacioni i detajuar mbi inspektimin mund t'i nënshkruhet publikimit (www.medmou.org)

⁴ Fushata e Përqendrimit dhe Inspektimit, një pyetësor i veçantë duhet të depozitohet dhe të regjistrohet në THETIS-Med.

16. Vazhdimi i inspektimit(ve):

Nr. Data e vizitës Ekipi i Inspektimit Vëzhgimet

1

2

17. Kontrolllet operationale (nëse ka):

- ☐ Tjetër ☐ Pajisjet e komunikimit ☐ Stërvitja për braktisjen e anijes.....
- ☐ Stërvitja e zjarrit ☐ Pajisje për filtrimin e vajrave ☐ Pompë zjarri emergjente
- ☐ Kontrolli i dëmtimit ☐ Gjeneratori i urgjencës ☐ Pompë zjarri emergjente.....

18. Certifikatat përkatëse

Nr:	a. Titulli	b. Autoriteti Lëshues	c. Data e lëshimit	d. Data e skadencës	Informacion mbi Anketën e fundit të ndërmjetme, periode ose vjetore	
					Data e sondazhit	Autoriteti Gjeografik
1						Vendi
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						

19. Shqëria (shoqëritë) e klasifikimit përgjegjëse për lëshimin e certifikatave të klasit:

..... Lëshuar më: Ka skaduar më:
 Lëshuar më: Ka skaduar më:

20. Organizatat e Njohura përgjegjëse për lëshimin e certifikatave në emër të shtetit të flamurit:

.....

21. Veprimet e ndërmarra për inspektimin e anijes:

- ☐ U njoftua administrata e shtetit të flamurit ☐ Inspektimi është kryer në det ☐ Vëzhgimet për inspektimin
☐ Shteti Bregdetar është informuar ☐ Inspektimi i pezulluar ☐ Bazat e sistemeve kundër ndotjes
☐ Organizata e Njohur u informua ☐ Pushuar për arsye të sistemeve kundër ndotjes ☐ Hetimi MARPOL i shkeljes së dispozitës së shkarkimit
☐ Porti tjetër i thirrjes u informua ☐ Anija dëbohet për siguri ☐ Shtetit të flamurit i është kërkuar një plan veprimi brenda afatit
☐ Organizata Ndërkombëtare e Punës u informua ☐ Anija e dëbuar për arsye të tjera ☐ Faktori Mbështetës
☐ Përfaqëuesi i sindikatës u informua ☐ Autoriteti tjetër i informuar

22. Mangësitë

☐ jo ☐ po (shiko Formularin B) bashkëlidhur

23. Dokumentacion mbështetës

☐ jo ☐ po (shiko Shtojcën)

TË DHËNAT E SHTETIT PORTUAL

Zyra e Rrethit:

Adresa:

Telefoni:

Faksi:

E-mail:

Emri(at)

(Oficerët e Kontrollit Shtetëror Portual të autoritetit raportues të autorizuar sipas rregullave)

Nënshkrimi(et).....

Ky raport duhet të ruhet në bord për një periudhë prej të paktën dy vjetësh dhe duhet të jetë gjithmonë i disponueshëm për konsultim nga Oficerët e Kontrollit Shtetëror Portual.



**RAPORTI I INSPEKTIMIT NË PËRPUTHJE ME
MEMORANDUMIN MESDHETAR TË MIRËKËPTIMIT PËR
KONTROLLIN SHITËTËROR PORTUAL**

FORMULARI B

(Autoriteti Raportues) (Adresa) (Telefoni) (Faksi) (E-mail)	Kopje për: - Kapitëin e Anijes - Zyrën Qendrore - Zyrtarin e Kontrollit Shtetëror Portual nëse anija është e ndaluar, kopje për: - Shtetin e Flamurit - Organizatën e njohur, nëse është e zbatueshme 3. Data e Raportit 4. Vendi i Inspektimit.....
--	---

1. Emri i anijes..... 2. Nr. Organizatës Ndërkombëtare Detare.....

Mangësitë e konstatuara dhe veprimet vijuese***

Kodi	Artikulli me defekt	Natyra e defektit ¹	Konventa ref. ²	Baza për ndalim	Data e duhur	Komente shpeshë	RO	AD	ISM
.....				☐			☐	☐	☐
.....				☐			☐	☐	☐
.....				☐			☐	☐	☐
.....				☐			☐	☐	☐
.....				☐			☐	☐	☐
.....				☐			☐	☐	☐

Emri(at)

(Oficerët e Kontrollit Shtetëror Portual të autoritetit raportues të autorizuar sipas rregullave)

Nënshkrimi(et).....

*** Kapitëin, pronarët e anijëve dhe/ose operatorët këshillohen që informacioni i detajuar mbi inspektimin mund të jetë objekt publikimi (www.medneu.org)
¹ Ky inspektim nuk ishte një studim i plotë dhe mangësitë e listuara mund të mos jenë shtruese. Në rast ndalimi, rekomandohet që të kryhet një studim i plotë dhe të korrigjohet të gjitha mangësitë para se të bëhet një kërkesë për ri-inspektim.
² Të plotësohet në rast ndalimi. (për anijet jo-konvencionale <500 GT vetëm si referencë)



KONTROLI SHTETËROR PORTUAL
NJOFTIMI PËR NDALIMIN E ANIJES *

Shteti i Flamurit / Konsullata
Shoqëria e klasifikimit/organizata e njohur
Nr. Faksi
E-mail
Numri i faqeve, përfshirë këtë

I nderuar zotëri, zonjë,

[Emri i anijes, flamuri, Nr. Organizatës Ndërkombëtare të Punës] - Ndalimi i anijes

Autoriteti Detar ka kryer më **[datë]** një inspektim të anijes së mësipërme në [Portin, Vendin].

Anija ndalohet në orën e **[kohës së ndalimit]** për shkak të mangësive të mëposhtme të ndalimit:

1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.

Bashkëlidhur ju lutemi gjeni një kopje të Raportit të formularëve të inspektimit A & B.

Për pyetje të mëtejshme, ju lutemi kontaktoni: **[Emri dhe detajet e kontaktit]**

I juaji me besnikëri,

* Sipas Qarkores 1011 të Organizatës Ndërkombëtare Detare (IMO) - Këshillit të Kujdestarisë Detare (MSC) dhe Qarkores 383 të Komitetit për Mbrojtjen e Mjedisit Detar (MEPC)

VENDOSNI NË PJESËN E PASME TË KËTIJ DOKUMENTI PROCEDURËN E DEDIKUAR TË ANKESËS

KONTROLLI SHTETËROR PORTUAL
NJOFTIMI PËR LIRIMIN E ANIJES *

Shteti i Flamurit / Konsullata
Shoqëria e klasifikimit/organizata e njohur
Nr. Faksi
E-mail
Numri i faqeve, përfshirë këtë

I nderuar zotëri, zonjë,

[Emri i anijes, flamuri, Nr. Organizatës Ndërkombëtare të Punës] – Lirimi i anijes

Autoriteti Detar ka kryer më **[datë]** një inspektim të anijes së mësipërme në [Portin, Vendin].

Anija lirohet në orën e **[kohës së lirimit]**.

[Futja e tekstit të lirë, nëse ka].

Bashkëlidhur ju lutemi gjeni një kopje të Raportit të formularëve të inspektimit A & B.

I juaji me besnikëri,

* Sipas Qarkores 1011 të Organizatës Ndërkombëtare Detare (IMO) - Këshillit të Kujdestarisë Detare (MSC) dhe Qarkores 383 të Komitetit për Mbrojtjen e Mjedisit Detar (MEPC)

**SHKËMBIMI I MESAZHEVE NGA AUTORITETET E RAJONIT SIPAS SEKSIONIT
3.8 TË MEMORANDUMIT**

1. Në rastin e mangësive të pa korrigjuara plotësisht ose vetëm të riparuar përkohësisht, një mesazh do t'i dërgohet Autoritetit kompetent të Shtetit rajonal ku ndodhet porti i ardhshëm i thirrjes së anijes.
2. Shkëmbimi i mesazheve, si në paragrafin 1 më sipër, do të hyjë në fuqi nëpërmjet përdorimit të lehtësive të komunikimit të inkuorporuara në sistemin e informacionit siç përshkruhet në aneksin 4 dhe/ose me faks në formularin e përfshirë në shtojcën e kësaj shtojce.
3. Çdo mesazh si në paragrafin 1 më sipër, duhet të përmbajë informacionin e mëposhtëm:
 - data:
 - nga (vendi):
 - porti:
 - për (vendin): portin:
 - një deklaratë që lexon mangësitë që duhen korrigjuar:
 - emri i anijes:
 - Numri i identifikimit të Organizatës Ndërkombëtare Detare (nëse disponohet):
 - lloji i anijes:
 - flamuri i anijes:
 - shenja e thirrjes:
 - tonazhi bruto:
 - viti i ndërtimit:
 - autoriteti lëshues i certifikatave përkatëse:
 - data e nisjes:
 - vendi dhe koha e parashikuar e mbërritjes:
 - natyra e mangësive:
 - veprimet e marra:
 - veprim i sugjeruar në portin tjetër të thirrjes:
 - emri dhe numri i faksit të dërguesit.

SHTOJCA 6

KRITERET CILËSORE PËR ZBATIMIN E MEMORANDUMIT MESDHETAR TË MIRËKUPTIMIT

1. Autoriteti Detar i një Shteti mund të aderojë si anëtar i plotë, me kusht që të plotësohen të gjitha kriteret e mëposhtme cilësore:
2. Ky Autoritet Detar do të pajtohet në mënyrë eksplicite për angazhimet sipas Memorandumit me qëllim që të kontribuojë në përpjekjen e përbashkët për të eliminuar funksionimin e anijeve nën standarde;
3. Ky Autoritet Detar do të marrë të gjitha masat e nevojshme për të inkurajuar ratifikimin e të gjitha instrumenteve përkatëse në fuqi. Kontrolli Shtetëror Portual nuk do të zbatohet nga ky Autoritet Detar për ato instrumente që nuk i ka ratifikuar ende.
4. Autoritete të tilla detare do të kenë kapacitete të mjaftueshme, logjistike dhe thelbësore, për të zbatuar në mënyrë të përshtatshme përputhjen me standardet ndërkombëtare detare në lidhje me sigurinë detare, parandalimin e ndotjes dhe kushtet e jetesës dhe të punës në bord në lidhje me anijet që kanë të drejtë të mbajnë flamurin e saj, që përfshin punësimin e inspektorëve të kualifikuar siç duhet që veprojnë nën përgjegjësinë e Administratës së tij, për t'u demonstruar sipas bindjes së Komitetit të përmendur në paragrafin 6.1 të Memorandumit;
5. Ky Autoritet Detar do të ketë kapacitete të mjaftueshme, logjistike dhe thelbësore, për të përmbushur plotësisht të gjitha dispozitat dhe aktivitetet e specifikuar në Memorandum, në mënyrë që të rrisë angazhimin e tij, i cili do të përfshijë punësimin e oficerëve të kontrollit të shtetit portual të kualifikuar që veprojnë nën përgjegjësinë e administrimit të tij, për t'u demonstruar sipas bindjes së Komitetit të përmendur në paragrafin 6.1 të Memorandumit;
6. Ky Autoritet Detar, në datën efektive të anëtarësimit, do të krijojë një lidhje online me sistemin e informacionit të përmendur në Shtojcën 4;
7. Ky Autoritet Detar do të nënshkruajë një marrëveshje financiare për pagesën e pjesës së tij në koston operative të Memorandumit dhe në datën e hyrjes në fuqi të tij do të paguajë kontributin e tij financiar në buxhet siç është miratuar nga Komiteti i përmendur në paragrafin 6.1 të Memorandumit.

SHTOJCA 7

KRITERET DHE KËRKESAT E ZYRTARIT TË KONTROLLIT SHTETËROR PORTUAL

Përmbajtja

Seksioni 1	Kriteret e Kualifikimit për Oficerët e Kontrollit Shtetëror Portual
Seksioni 2 Portual	Kërkesat për Kartën e Identitetit për Inspektorët e Kontrollit Shtetëror

Seksioni 1 KRITERET E KUALIFIKIMIT PËR OFICERËT E KONTROLLIT SHTETËROR PORTUAL

1. Në zbatim të dispozitave të paragrafit 3.5 të Memorandumit, Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual duhet të jetë i kualifikuar dhe i autorizuar siç duhet nga Autoriteti për të kryer inspektime të kontrollit shtetëror portual [pa cenuar dispozitat kombëtare].
2. Një Oficer i Kontrollit Shtetëror Portual i kualifikuar siç duhet duhet të ketë kryer të paktën një vit shërbim si kontrollor i shtetit flamur që merret me sondazhet dhe certifikimin në përputhje me instrumentet përkatëse dhe të ketë në zotërim:
 1. një certifikatë kompetence si kapiten, që i mundëson atij personi të marrë komandën e një anijeje me tonazh bruto 1,600 tonë ose më shumë (shih STCW, Rregullorja II/2), ose
 2. një certifikatë kompetence si kryeinxhinier, që i mundëson atij personi të marrë atë detyrë në bordin e një anijeje, termocentrali kryesor i së cilës ka një fuqi të barabartë ose më të lartë se 3,000 kW (shih STCW, Rregullorja II/2), ose
 3. ka dhënë një provim të njohur nga Autoriteti si arkitekt detar, inxhinier mekanik ose inxhinier në fushën e detit dhe ka punuar në atë cilësi për të paktën 5 vjet.

Oficerët e Kontrollit Shtetëror Portual të përmendur në paragrafët 2.1 dhe 2.2 më sipër duhet të kenë shërbyer për një periudhë jo më pak se pesë vjet në det si oficerë në departamentin e kuvertës ose motorit.

3. Përndryshe, një Oficer i Kontrollit Shtetëror Portual konsiderohet i kualifikuar siç duhet nëse ai person:
 1. zotëron një diplomë universitare përkatëse ose një trajnim të barasvlershëm, dhe
 2. është trajnuar dhe kualifikuar në një shkollë për inspektorët e sigurisë së anijeve, dhe
 3. ka shërbyer të paktën 2 vjet si kontrollor i shtetit flamur që merret me sondazhet dhe certifikimin në përputhje me instrumentet përkatëse.
4. Një Oficer i Kontrollit Shtetëror Portual i kualifikuar siç duhet duhet të jetë në gjendje të komunikojë me gojë dhe me shkrim me detarët në gjuhën që flitet më shpesh në det.
5. Një oficer i kontrollit të shtetit portual i kualifikuar siç duhet duhet të ketë njohuritë e duhura për dispozitat e instrumenteve përkatëse dhe për procedurat përkatëse për kontrollin e shtetit portual.
6. Një oficer i kontrollit shtetëror portual i kualifikuar siç duhet duhet të mbetet i përditësuar me instrumentet dhe rregulloret e reja përkatëse. Në arritjen e qëllimit të ruajtjes dhe përditësimit të njohurive të tyre, Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual duhet të përdorë Programet e Mësimi në Distançë në dispozicion.
7. Oficerët e Kontrollit Shtetëror Portual që nuk plotësojnë kriteret e mësipërme pranohen gjithashtu nëse janë punësuar për kontrollin shtetëror portual nga Autoritetet para datës 1 korrik 1996.

Seksioni 2 KËRKESAT PËR KARTËN E IDENTITETIT PËR INSPEKTORËT E KONTROLLIT SHTETËROR PORTUAL

1. Karta e identitetit duhet të përmbajë të paktën të dhënat e mëposhtme:
 1. emrin dhe Autoritetin lëshues;
 2. emrin e plotë të mbajtësit të kartës së identitetit
 3. fotografinë e përditësuar të mbajtësit të letërnjoftimit;
 4. nënshkrimin e mbajtësit të letërnjoftimit;
 5. një deklaratë që pohon se mbajtësi i kartës së identitetit është i autorizuar të kryejë kontrole në përputhje me legjislacionin kombëtar.
2. Nëse gjuha kryesore e përdorur në kartën e identitetit nuk është anglishtja, ajo duhet të përfshijë një përkthim në atë gjuhë.
3. Format i kartës së identitetit lihet në gjykimin e autoriteteve kompetente.

SHTOJCA 8
PROCEDURAT E ANKESAVE DHE SHQYRTIMIT

Seksioni 1 Procedura e ankimit

- 1 Neni 3.13 i Memorandumi i Mirëkuptimit Mesdhetar thotë se “pronari ose operatori i një anijeje do të ketë të drejtën e ankimit kundër një vendimi ndalimi në Autoritetin më të lartë administrativ ose në Gjykatën e juridiksionit kompetent, sipas ligjit në çdo vend. Megjithatë, ankesa nuk shkakton pezullimin e ndalimit.”
- 2 Pronarët ose operatorët këshillohen të përdorin procedurën e Autoritetit zyrtar nëse dëshirojnë të apelojnë një urdhër ndalimi. Procedurat bazë të apelit në shtetet anëtare të Memorandumi të Mirëkuptimit Mesdhetar janë renditur në dokumentin e quajtur: Procedurat e apelit në shtetet anëtare të Med MoU (siç është publikuar në faqen e internetit www.medmou.org).

Seksioni 2 Procedura e Rishikimit

- 1 Në rast se një pronar ose operator refuzon të përdorë procedurën zyrtare të apelit të Autoritetit, por ende dëshiron të ankojë për një vendim ndalimi, një ankesë e tillë duhet t'i dërgohet shtetit të flamurit ose organizatës së njohur (nëse autorizohet të veprojë për shtetin e flamurit).
- 2 Shteti i flamurit ose organizata e njohur mund t'i kërkojë më pas shtetit portual të rishqyrtojë vendimin e tij për ndalimin e anijes.
- 3 Në raste të tilla, shteti portual duhet të hetojë vendimin dhe të informojë shtetin e flamurit ose organizatën e njohur për rezultatin. Nëse shteti portual pranon të rezervojë vendimin e tij, ai duhet gjithashtu të informojë menaxherin e bazës së të dhënave të Memorandumi të Mirëkuptimit Mesdhetar dhe Sekretariatit të Memorandumi të Mirëkuptimit Mesdhetar.
- 4 Nëse shteti i flamurit ose organizata e njohur nuk pajtohen me rezultatin e hetimit siç u përmend më lart, një kërkesë për rishikim mund t'i dërgohet Sekretariatit të Memorandumi të Mirëkuptimit Mesdhetar brenda 90 ditëve, nga data e ndalimit. Një kërkesë e tillë duhet të shoqërohet me të gjitha informacionet që kanë të bëjnë me ndalimin në format elektronik (dorëzim me e-mail në: secretariat@medmou.org) dhe në gjuhën angleze.
- 5 Sekretariati do të ngrejë një “Panel Shqyrtues: i përbërë nga Sekretariati si Koordinator dhe 3 Autoritetet e Memorandumi të Mirëkuptimit Mesdhetar të kërkuara në bazë të rotacionit alfabetik, duke përjashtuar portin dhe shtetin e flamurit. Sekretariati do të informojë gjithashtu shtetin portual për kërkesën e

rishikimit dhe do të ftojë shtetin portual të paraqesë informacionin përkatës në format elektronik.

- 6 Paneli Shqyrtues do të marrë në konsideratë aspektet procedurale dhe teknike të inspektimit bazuar në informacionin e dhënë nga shteti i flamurit dhe/ose Organizata e Njohur dhe shteti portual. Anëtarët e Panelit Shqyrtues i kthejnë opinionet e tyre Sekretariatit. Nëse kërkohet informacion shtesë, Sekretariati do të organizojë që ky informacion t'u jepet të gjithë anëtarëve të Panelit Shqyrtues. Detajet e korrespondencës ruhen si një çështje e brendshme. Konstatimet e Panelit Shqyrtues përfaqësojnë opinionin e shumicës.
- 7 Sekretariati do të përgatisë një përmbledhje të opinioneve të Panelit Shqyrtues dhe do të informojë shtetin e flamurit ose Organizatën e Njohur, sipas rastit, kontrollin shtetëror portual dhe Bordin këshillues të Memorandumit të Mirëkuptimit.
- 8 Nëse pikëpamja e Panelit Shqyrtues mbështet ankesën e Shtetit të flamurit ose të Organizatës së Njohur, kontrollin shtetëror portual do t'i kërkohet të rishqyrtojë sërish vendimin e tij.
- 9 Konstatimet e Panelit Shqyrtues nuk janë të detyrueshme, por mund të ofrojnë justifikim për shtetin port që të ndryshojë të dhënat e tij të inspektimit të futura tashmë në bazën e të dhënave dhe të informojë menaxherin e bazës së të dhënave dhe Sekretariatit në përputhje me rrethanat. Sekretariati do të informojë Shtetin e flamurit ose Organizatën e Njohur, sipas rastit, për veprimin (jo) të ndërmarrë nga shteti portual.
- 10 Konstatimet e Panelit Shqyrtues nuk mund të përdoren si bazë për të kërkuar kompensim financiar.

SHTOJCA 9
KRITERET E PËRZGJEDHJES (FAKTORI I SYNUAR)

Llogaritja e Faktorit të Synuar ndahet në dy pjesë:

- 1 Faktori Gjenerik, bazuar në elementë të profilit të anijeve.
- 2 Faktori Historik, bazuar në historikun e inspektimit të anijeve në Memorandumin e Mirëkuptimit Mesdhetar

1 Faktori Gjenerik

Faktori Gjenerik për një anije individuale llogaritet duke mbledhur së bashku elementët përkatës të profilit të saj:

- Flamurit e synuar
- Llojin e anijes në shënjestër
- Shoqëritë klasifikuese jo anëtare të Shoqatës Ndërkombëtare të Shoqërive të Klasifikimit IACS
- Moshën e anijeve

Faktori Gjenerik përditësohet kur të dhënat e anijes ndryshojnë ose statusi i flamurit të saj ekzistues ndryshon.

2 Faktori Historik

Faktori Historik zbatohet në Faktorin Gjenerik për të pasqyruar gjendjen aktuale të anijes së konstatuar pas inspektimeve të Kontrollit Shtetëror Portual.

Faktori Historik llogaritet duke zbatuar elementët e mëposhtëm të Memorandumit të Mirëkuptimit Mesdhetar për çdo inspektim të kryer të anijes:

- Intervalin e inspektimit
- Ndalimin
- Numrin e mangësive
- Mangësitë e pazgjidhura

3 Faktori i përgjithshëm i synuar llogaritet duke shtuar Faktorin Gjenerik dhe Historik, por ai nuk mund të jetë më i vogël se Faktori Gjenerik.

4 Pavarësisht nga vlera e faktorit të synuar, anijet e mëposhtme do të konsiderohen si parësi kryesore për inspektim:

1. Anijet të cilat janë raportuar si parësi kryesore nga pilotët ose autoritetet portuale në përputhje me nenin 1.5 të Memorandumit;
2. Anijet që transportojnë mallra të rrezikshme ose ndotëse, të cilat nuk kanë raportuar të gjithë informacionin përkatës në lidhje me të dhënat e anijes, lëvizjet e anijes dhe në lidhje me mallrat e rrezikshme ose ndotëse që transportohen tek autoriteti kompetent i portit dhe shtetit bregdetar;
3. Anijet që kanë qenë objekt raportimi ose njoftimi nga një autoritet tjetër;

4. Anijet të cilat kanë qenë objekt i një raporti ose ankese nga kapiteni, një anëtar i ekuipazhit, ose çdo person ose organizatë me një interes legjitim për funksionimin e sigurt të anijes, kushtet e jetesës dhe punës në anije ose parandalimin e ndotjes, përveç rasteve kur Autoriteti në fjalë e konsideron raportin ose ankesën si haptazi të pabazuar; identiteti i personit që paraqet raportin ose ankesën nuk duhet t'i zbulohet kapitenit ose pronarit të anijes në fjalë;
5. Anijet të cilat kanë qenë:
 - i. të përfshira në një përplasje, tokëzim ose bllokim në rrugën e tyre për në port,
 - ii. të akuzuara për shkelje të pretenduar të dispozitave për shkarkimin e substancave ose efluentëve të dëmshme,
 - iii. manovruar në një mënyrë të çrregullt ose të pasigurtë ku nuk janë ndjekur masat e rrugës, të miratuara nga IMO, ose praktikat dhe procedurat e sigurta të navigimit, ose
 - iv. operuar në atë mënyrë që të paraqesë rrezik për personat, pronën ose mjedisin;
6. Anijet të cilat janë pezulluar ose tërhequr nga klasa e tyre për arsye sigurie gjatë 6 muajve të mëparshëm;
7. Anije që nuk mund të identifikohen në sistemin e informacionit THETIS-Med¹.

5 Autoritetet do t'i japin përparësi për inspektim anijeve me Faktor të Synuar më të lartë siç specifikohet nga sistemi THETIS-Med¹. Kriteret dhe pesha e tyre specifikohen në tabelën 1 të kësaj shtojce. Faktori i Synuar i anijes do të jetë shuma e të gjithë pikëve të kriterëve të zbatueshme. Zbatimi i plotë i Sistemit të targetimit do të bëhet i zbatueshëm kur të dhënat statistikore për të gjitha kriteret janë të disponueshme në sistemin THETIS-Med¹. Elementët e mëposhtëm janë të rëndësishëm për faktorin e synimit:

1. Anijet që vizitojnë një port të një shteti, Autoriteti i të cilit është nënshkruar i Memorandumit, për herë të parë ose pas një mungese prej 12 muajsh ose më shumë.
2. Anije të pa inspektuara nga ndonjë autoritet brenda 6 muajve të mëparshëm;
3. Anijet, certifikatat statutorë të të cilave për ndërtimin dhe pajisjet e anijes, të lëshuara në përputhje me Konventat, dhe certifikatat e klasifikimit, janë lëshuar nga një organizatë jo pjesë e Shoqërisë Ndërkombëtare të Shoqërive të Klasifikimit (IACS);
4. Anijet që mbajnë flamurin e një shteti që figurojnë në listën e zezë siç është publikuar në raportin vjetor të Memorandumit të Mirëkuptimit;
5. Anijet të cilat janë lejuar nga Autoriteti të largohen nga një port i shtetit të tij në kushte të caktuara:
 - i. mangësi që duhet të korrigjohen para nisjes;
 - ii. mangësi që do të korrigjohen në portin tjetër;
 - iii. mangësi që duhet të korrigjohen brenda 14 ditëve;
 - iv. mangësi për të cilat janë specifikuar kushte të tjera;
 - v. nëse lidhur me anijen janë ndërmarrë veprimet e duhura dhe të gjitha mangësitë janë korrigjuar;
6. Anijet për të cilat janë regjistruar mangësi gjatë një kontrolli të mëparshëm, sipas numrit të mangësive;
7. Anijet që janë ndaluar në një port të mëparshëm;

¹ PSCC23/16 - duke zëvendësuar të gjitha referencat për MEDSIS (sistemet e informacionit të Med MoU) për të qenë THETIS-Med

8. Anijet që mbajnë flamurin e një shteti që nuk është palë në një instrument përkatës;
9. Anije të tjera mbi 13 vite të vjetra.

TABELA 1

KRITERET	FAKTORI I SYNUAR
Mosha e anijes	0 - 5 vite: 0 pikë 6 - 10 vite: 5 pikë 11 - 15 vite: 10 pikë 16 - 20 vite: 10 + 1 pikë për çdo vit mbi 15 vjet >20 vite: 15 + 2 pikë për çdo vit mbi 20 vjet
Lloji i anijes	4 pikë për anijet me kodet e tipit 13, 30, 40, 55, 60, 61, 70, 71 dhe prej 15 vitesh dhe mbi 0 pikë për të gjithë të tjerët
Flamuri i anijes - Tejkalimi i ndalimit mesatar, bazuar në shifrën mesatare 3-vjeçare	+1 pikë për çdo pikë përqindje të tepërt (numri dhjetor i rrumbullakosur)
Mangësitë	0,6 pikë për çdo mangësi të konstatuar në 4 inspektimet e fundit fillestare ose në vazhdim me mangësi të re (numri dhjetor i rrumbullakosur)
Ndalimet	Në varësi të numrit të ndalimeve në 4 inspektimet e fundit: 1 ndalim - 15 pikë 2 ndalime - 30 pikë 3 ndalime - 60 pikë 4 ndalime - 100 pikë
Shogëria e Klasifikimit - jo pjesë e IACS	10 pikë
Mangësi të theksuara (Një mangësi e regjistruar në THETIS-Med ¹ në inspektimin e fundit dhe e pa shënuar si e korrigjuar (Kodi10))	2 pikë për çdo mangësi të pazgjidhur
Koha që nga inspektimi i fundit: 6-12 muaj 12-24 muaj Mbi 24 muaj ose nuk është inspektuar kurrë në rajonin e Memorandumit të Mirëkuptimit Mesdhetar Med MoU (përfshirë anijet e reja)	3 pikë 6 pikë 50 pikë
Mënyra e llogaritjes	Faktori i Synuar është shuma e vlerave të Faktorëve të Synuar të llogaritur çdo ditë
Niveli i prioritetit Faktori i Synuar 101 - 41 - 100 11 - 40 0 - 10	Prioriteti 1 (shumë i lartë) Prioriteti 2 (i lartë) Prioriteti 3 (i mesëm) Prioriteti 4 (i ulët)

SHTOJCA 10
REFUZIMI I HYRJES

Seksioni 1 Dispozitat e Përgjithshme

- 1** Në përputhje me seksionin 3.8.2 të Memorandumit, Shtetet e Memorandumit të Mirëkuptimit Mesdhetar duhet të refuzojnë hyrjen në portet e tyre për anijet që:
1. kanë shkuar në det pa respektuar masat korrigjuese të përcaktuara nga porti i ndalimit (ndalimi i shkelur);
 2. nuk kanë shkuar në kantierin e treguar të riparimit;
- Ndalimi mund të hiqet vetëm pas një riinspektimi të anijes me shpenzimet e kompanisë në një port të rënë dakord nga Oficerët e Kontrollit Shtetëror Portual të shtetit ndalues dhe nëse ofrohen prova sipas bindjes së tij se anija përputhet plotësisht me kërkesat e zbatueshme të Konventave Ndërkombëtare.
- 2** Kontrolli Shtetëror Portual mund të lejojë hyrjen e një anijeje në rast të forcës madhore ose konsideratave mbizotëruese të sigurisë ose për të zvogëluar ose minimizuar rrezikun e ndotjes ose për të korrigjuar mangësitë.
- 3** Procedurat për rastet e mëposhtme si dhe dokumentet e sugjeruara të komunikimit janë përshkruar më poshtë:
1. Lejimi i një anijeje të lundrojë në një kantier riparimi;
 2. Veprimet nëse një anije nuk ia del të arrijë në një kantier riparimi të dakorduar;
 3. Veprimet nëse një anije nuk përmbush urdhrin e ndalimit (ndalimi i shkelur).

Seksioni 2 Procedura për Lejimin e një Anijeje të Lundrojë në një Kantier Riparimi të Rënë Dakord

- 1** Shteti i flamurit ose Organizata e Njohur që vepron në emër të shtetit të flamurit duhet të konfirmojë me shkrim se anija lejohet të kalojë në portin më të afërt të disponueshëm dhe të përshtatshëm të riparimit dhe të këshillojë çdo kusht për udhëtimin (shih letrën “Kërkesë për Marrëveshje për të Vazhduar me Një Kantier Riparimi”). Kantieri i caktuar i riparimit duhet të jetë i pranueshëm nga shteti i flamurit/Organizata e Njohur dhe autoriteti i Kontrollit Shtetëror Portual. Kushtet për lirim duhet të jenë të pranueshme për shtetin port që mund të vendosë kushte shtesë.
- 2** Shteti i flamurit ose organizata e njohur që vepron në emër të shtetit të flamurit duhet gjithashtu të lëshojë certifikata të vetme udhëtimi ose mundësisht të miratojë certifikatat ekzistuese. Udhëtimi do të jetë në balaste dhe do të përjashtojë çdo operacion tregtar. Përjashtimisht, ngarkesa tashmë në bord mund të transportohet në portin e riparimit, ose në portet e ndërmjetme të specifikuara, kur është e sigurtë për ta kryer këtë. Këto porte duhet të përfshihen në kushtet e

lëshimit (shih letrën “Kushtet e Lirimit nga Ndalimi në një Port Riparimi”) dhe të informohen nëse do ta pranonin anijen.

- 3 Kompania dhe/ose Kapiteni duhet t'i japin Autoritetit të Kontrollit Shtetëror Portual konfirmimin me shkrim të një kontrate riparimi ose furnizimi me pajisje sipas rastit.
- 4 Kantieri i riparimit për të cilin është rënë dakord do të jetë në një port në të cilin do të ndërmerren veprimet vijuese dhe para se të lirojë anijen, Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual duhet të marrë konfirmimin me shkrim nga autoriteti shtetëror portual përkatës se anija do të pranohet dhe se ata do t'i përmbahen procedurës së komunikimit të Marrëveshjes së Mirëkuptimit (shih letrën “Kërkesë për Marrëveshje për të Vazhduar në një Kantier Riparimi”)
- 5 Kapiteni duhet të informohet me shkrim për kushtet e lirimit. Kapiteni duhet gjithashtu të informohet se anija mund të ndalohet nëse nuk përmbush këto kushte ose nuk hyn në portin e riparimit (shih letrën “Kushtet e Lirimit nga Ndalimi në një Port Riparimi”).
- 6 Kapiteni duhet të informohet me shkrim se, si kusht lirimi, porti i ndalimit duhet të njoftohet menjëherë me shkrim nga autoriteti i kontrollit shtetëror portual të portit të riparimit se anija ka mbërritur në kantierin e dakorduar të riparimit (shih letrën “Kushtet e Lirimit nga Ndalimi në një Port Riparimi”). Nëse nuk dërgohet një njoftim, porti ndalues mund të vazhdojë me lëshimin e një urdhri për Refuzimin e Hyrjes.
- 7 Formulari i inspektimit të Kontrollit Shtetëror Portual duhet të bëjë të qartë se në cilin port lejohet të lundrojë anija dhe kohën e parashikuar të mbërritjes së saj.
- 8 Autoriteti i kontrollit shtetëror portual i portit të riparimit, shteti i flamurit dhe organizata e njohur duhet të informohen për nisjen e anijes dhe kohën e parashikuar të mbërritjes së saj në portin e riparimit (shih letrën “Kushtet e Lirimit nga Ndalimi në një Port Riparimi”).

Seksioni 3 Procedura Nëse një Anije nuk Arrin të Hyjë në një Kantier Riparimi të Rënë Dakord

- 1 Nëse një anije nuk arrin të hyjë në kantierin e riparimit të rënë dakord ose nuk arrin të arrijë në kohën e paracaktuar, anija është përgjegjëse për ndalimin. Vendimi për të zbatuar një ndalim është për shtetin portual që ndalon, pas konfirmimit se anija nuk është drejtuar në kantierin e dakorduar të riparimit ose nuk përmbush kushtet e lirimit (përfshirë njoftimin e mbërritjes) ose ndryshe nuk ka respektuar urdhër ndalimin. Para lëshimit të Urdhrit të Refuzimit të Hyrjes, shteti ndalues mund të kërkojë konsultime me Administratën Shtetërore të flamurit të anijes.

- 2 Kur zbatohet një ndalim, Autoriteti Detar i shtetit ndalues do të këshillojë Kompaninë ISM¹ që ndalimi është në fuqi. Kjo letër do t'i dërgohet edhe shtetit të flamurit, organizatave të njohura, shoqërive të klasifikimit, anëtarëve të Memorandumit të Mirëkuptimit Mesdhetar, Sekretariatit të Memorandumit të Mirëkuptimit Mesdhetar, menaxherit të THETIS-Medⁱ, Sekretariateve të Memorandumit të Mirëkuptimit bashkëpunues dhe Rojes Bregdetare të Shteteve të Bashkuara. Menaxheri i bazës së të dhënave duhet të informohet përmes sistemit të informacionit.
- 3 Njoftimi se një anije e ndaluar do të shfaqet në ekranin e identifikimit të anijes në sistemin e informacionit THETIS-Medⁱ dhe lista e anijeve të ndaluara në faqen e internetit të Med MoU do të përditësohet njëkohësisht.
- 4 Në rastin e një anijeje të ndaluar për mospërputhje me kushtet për një lundrim të sigurtë dhe të vetëm në një kantier riparimi, një kërkesë zyrtare nga kompania ISM për heqjen e ndalimit duhet t'i bëhet shtetit ndalues. Ndalimi mund të hiqet vetëm pas një ri-inspektimi të anijes me shpenzimet e kompanisë në një port të rënë dakord nga Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual i shtetit ndalues dhe nëse ofrohen prova sipas bindjes së tij se anija është plotësisht në përputhje me kërkesat e zbatueshme të Konventave Ndërkombëtare.
- 5 Nëse porti i ri-inspektimit për të cilin është rënë dakord është në rajonin e Memorandumit të Mirëkuptimit Mesdhetar, autoriteti shtetëror portual i atij porti, me marrëveshjen e shtetit port ndalues, mund të autorizojë anijen të vazhdojë me të, me qëllimin e vetëm për të verifikuar që anija përmbush kushtet e specifikuar në paragrafin 4. Kur shteti ndalues dhe kompania ISM bien dakord të riinspektojnë në një port jashtë rajonit të Memorandumit të Mirëkuptimit Mesdhetar, kompania do të konsultohet me atë shtet port për të rënë dakord për hyrjen dhe nëse po, kompania do t'i dërgojë konfirmim me shkrim shtetit ndalues. Vendimi për heqjen e ndalimit i mbetet shtetit ndalues.
- 6 Të gjitha shpenzimet që lidhen me ri-inspektimin e një anijeje të ndaluar do të përballohen nga kompania ISM.
- 7 Nëse ri-inspektimi nuk ka rezultate të kënaqshme, ndalimi nuk do të hiqet.
- 8 Nëse anija është në një port jashtë juridiksionit të Zyrtarit të Kontrollit Shtetëror Portual që kryen ri-inspektimin dhe Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual beson se anija është në gjendje të ndalueshme, atëherë Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual duhet të informojë shtetin port ku ndodhet anija në mënyrë që të mund të shqyrtojë veprimet për ndalimin e anijes. Nëse anija nuk përmbush kërkesat, ndalimi nuk do të hiqet.

¹ *Shënim i Përkthyesit:* Kompania ISM nënkupton entitetin juridik që menaxhon anijen në përputhje me Kodet e Menaxhimit Ndërkombëtar të Sigurisë (ISM) dhe Kodet Ndërkombëtare të Anijeve dhe Porteve (ISPS).

- 9** Për të hequr ndalimin, kompania duhet t'i drejtojë një kërkesë zyrtare autoritetit Kontrollit Shtetëror Portual të shtetit anëtar që ka vendosur ndalimin. Kjo kërkesë duhet të shoqërohet me:
1. një dokument nga administrata e shtetit të flamurit që specifikon se anija është plotësisht në përputhje me të gjitha dispozitat e konventave ndërkombëtare në fuqi. Dokumenti mund të jetë në formën e një deklarate zyrtare, por duhet të lëshohet nga administrata e flamurit dhe jo një organizatë e njohur.
 2. një dokument nga shoqëria/shoqatat e klasifikimit që klasifikon anijen që anija përputhet me standardet e klasës të përcaktuara nga ajo shoqëri/shoqëri. Shoqëria(të) e klasifikimit duhet gjithashtu të sigurojë dëshmi se një vizitë në bord është kryer para lëshimit të dokumentit, nëse është e përshtatshme
- 10** Nëse ri-inspektimi siguron prova të kënaqshme për shtetin ndalues se anija përmbush plotësisht të gjitha kërkesat e Konventave, ndalimi do të hiqet. Kompania do të informohet për heqjen e ndalimit nga shteti ndalues. Kjo letër do t'i kopjohet shtetit të flamurit, organizatave të njohura, shoqërive të klasifikimit, anëtarëve të Memorandumit të Mirëkuptimit Mesdhetar, Sekretariatit të Memorandumit të Mirëkuptimit Mesdhetar, menaxherit të THETIS-Medⁱ, Sekretariateve të Memorandumit të Mirëkuptimit bashkëpunues dhe Roja Bregdetare e Shteteve të Bashkuara.
- 11** THETIS-Medⁱ do të heqë njoftimin nga ekrani i identifikimit të anijes. Anija do të hiqet nga lista e ndaluar në faqen e internetit të Memorandumit të Mirëkuptimit Mesdhetar njëkohësisht.
- 12** Kompania ka të drejtë të apelojë kundër ndalimit në përputhje me legjislacionin e vetë shteteve portuale.

KONTROLLI SHETËROR PORTUAL
KËRKESË PËR MARRËVESHJE PËR TË VAZHDOUAR NË NJË KANTIER RIPARIMI

Nga: (Zyra e Kontrollit Shtetëror Portual e (portit)) *Faksi:*

Për: (Autoriteti Shtetëror Portual i kantierit të riparimit)
 (Autoriteti i Shtetit të Flamurit)

Kopje për: (Organizatën e Njohur që lëshon certifikatat përkatëse)

Emri i anijes Nr. IMO..... Flamuri
 Lloji i anijes Shenja e thirrjes Viti i vendosjes
 Tonazhi bruto
 Organizata(t) e Njohura Shoqëria(të) e Klasifikimit

Anija e lartpërmendur është e ndaluar në (port) por nuk mund të korrigjojë të gjitha mangësitë. Mjeti lundrues ka kërkuar që të riparohen mangësitë e mëposhtme në (port).

Mangësitë që nuk mund të riparohen në portin aktual

**Veprimi i sugjeruar:
 (përfshirë veprimin në portin tjetër)**

.....

Para se të lëshojë anijen, ky Autoritet kërkon:

1. Autoriteti i Kontrollit Shtetëror Portual për portin e [emri] të konfirmojë me faks ose email nëse anija e sipërpërmendur lejohet të hyjë në atë port dhe se do të kryhet një inspektim vijues;
2. Autoriteti i Shtetit të Flamurit (nëse është e nevojshme nëpërmjet organizatës së tij të njohur) të konfirmojë me faks se anija e sipërpërmendur lejohet të vazhdojë në (port) dhe çdo kusht për lundrimin.

Autoriteti Raportues	Zyra: Faksi: Email: Tel: Data
----------------------------	---

Emri & Nënshkrimi

(Oficeri i Kontrollit Shtetëror Portual i autorizuar sipas rregullave)

SHTOJCA 11
LISTA E CERTIFIKATAVE QË DUHET VERIFIKUAR

Gjatë një inspektimi, Zyrtari i Kontrollit Shtetëror Portual do të shqyrtojë minimalisht dhe në masën e zbatueshme dokumentet e mëposhtme:

1. Certifikata Ndërkombëtare e Tonazhit (1969) (ITC, Neni 7);
2. Certifikata e Regjistrimit ose dokument tjetër i shtetësisë (Konventa e Kombeve të Bashkuara për të Drejtën e Detit);
3. Certifikatat për forcën e trupit të anijes dhe instalimet e makinerive të lëshuara nga shoqëria e klasifikimit në fjalë (që kërkohej vetëm nëse anija mban klasën e saj me një shoqëri klasifikimi);
4. Raportet e inspektimeve të mëparshme të kontrollit shtetëror portual;
5. Certifikata e sigurisë së anijes së pasagjerëve (SOLAS 1988 Amendamenti/CI/Regj.12, Protokolli SOLAS 1988/CI/Regj.12);
6. Certifikata e ndërtimit të sigurisë së anijes së ngarkesave (SOLAS/CI/Regj.12, Protokolli SOLAS 1988/CI/Regj.12);
7. Certifikata e Sigurisë së Pajisjeve të Anijeve të Mallrave (SOLAS 1988 Amendamenti/CI/Regj.12, protokolli SOLAS 1988/CI/Regj.12);
8. Certifikata e Radios së Sigurisë së Anijeve të Mallrave (SOLAS 1988 Amendamenti/CI/Regj.12, Protokolli SOLAS 1988/CI/Regj.12);
9. Certifikata e sigurisë së anijes së ngarkesave (Protokolli SOLAS 1988/CI/Regj.12);
10. Certifikata e sigurisë së anijes për qëllime të veçanta (Kodi SPS, CI/Art.1.7.4, Res. A.791 (19));
11. Për anijet e pasagjerëve ro-ro, informacion mbi raportin A/A-maksimal (SOLAS 1995 Amendamenti/CII-1/Regj.8-1);
12. Planet dhe broshurat e kontrollit të dëmeve (SOLAS 2006 Amendamenti/CII-1/Regj.19, 20, 239);
13. Broshura e Stabilitetit dhe informacioni (SOLAS 2008 Amendamenti/CII-1/Regj.5, SOLAS/CII-1/Regj.22, LLP88, Regj.10);
14. Broshura i manovrimit dhe informacionit (SOLAS 1981 Amendamenti/CII-1/Regj.28.2);
15. Evidenca e hapësirave të pambikëqyrura të makinerisë (UMS) (SOLAS 1981 Amendamenti/CII-1/Regj.46.3);
16. Certifikata e përjashtimit dhe çdo listë ngarkesash (SOLAS/CII-2/Regj.10.7.1.4);
17. Plani i kontrollit të zjarrit (SOLAS 2000 Amendamenti/CII-2/Regj.15.2.4);
18. Broshura operationale e sigurisë nga zjarri (SOLAS 2000 Amendamenti/CII-2/Regj.16.3.1);
19. Lista speciale ose manifesti i mallrave të rrezikshme, ose plani i detajuar i depozitimit (SOLAS 2000 Amendamenti/CII-2/Regj.19);
20. Dokumenti i përputhshmërisë Mallrat e Rrezikshme (SOLAS 2001 Amendamenti/CII-2/Regj.19.4);
21. Ditari i anijes në lidhje me të dhënat e stërvitjeve, duke përfshirë stërvitjet e sigurisë, dhe regjistrin për regjistrimet e inspektimit dhe mirëmbajtjes së pajisjeve dhe rregullimeve për shpëtimin e jetës dhe pajisjeve dhe rregullimeve të zjarrfikësve (SOLAS 2006 Amendamenti/CIII/Regj.37, 19.3, 19.4, 20);
22. Dokumenti Personeli Minimal i Sigurisë (SOLAS 2000 Amendamenti/CV/Regj.14.2);

23. Plani i koordinimit të Konventës Ndërkombëtare për Kërkimin dhe Shpëtimin Detar (SAR) për anijet e pasagjerëve që tregtojnë në rrugë fikse (SOLAS 1995 Amendamenti/CV/Regj.15, 7.2);
24. Raporti i Testit të Konformitetit LRIT (SOLAS/CV/Regj.19.1);
25. Kopje e Dokumentit të përputhshmërisë të lëshuar nga objekti i testimit, duke treguar datën e përputhshmërisë dhe standardet e zbatueshme të performancës së VDR (Regjistruesit të të Dhënave të Udhëtimit) (SOLAS/CV/Regj.18.8);
26. Raporti i testit të Sistemit Automatik të Identifikimit AIS (SOLAS 2010 Amendamenti/CV/Regj.18.9);
27. Për anijet e pasagjerëve, Lista e kufizimeve operacionale (SOLAS 2001 Amendamenti/CV/Regj.30.2);
28. Manuali i Sigurimit të Ngarkesave (SOLAS 2002 Amendamenti/CVI/Regj.5.6);
29. Broshura e Transportuesit me Shumicë (SOLAS 1996 Amendamenti/CVI/Regj.7.3);
30. Plani i Ngarkimit/Shkarkimit për Transportuesit me Shumicë (SOLAS 1996 Amendamenti/CVI/Regj. 7.3);
31. Dokumenti i autorizimit për transportin e grurit (SOLAS 1991 Amendamenti/CVI/Regj.9);
32. Fletët e të Dhënave të Sigurisë së Materialit (MSD) (SOLAS 2009 Amendamenti/CVI/Regj.5-1);
33. INF (Kodi Ndërkombëtar për Transportin e Sigurtë të Karburantit Bërthamor të Paketuar të Rrezatuar, Plutoniumit dhe Mbetjeve Radioaktive të Nivelit të Lartë në Bord) Certifikata e Përshtatshmërisë (SOLAS 1999 Amendamenti/CVII/Regj.16, INFC 1.39);
34. Kopja e Dokumentit të Pajtushmërisë e lëshuar në përputhje me Kodin Ndërkombëtar të Menaxhimit për Operimin e Sigurtë të Aniëve për Parandalimin e Ndotjes (DoC) Kodi ISM (SOLAS 1994 Amendamenti/CIX/Regj.4.1);
35. Certifikata e Menaxhimit të Sigurisë e lëshuar në përputhje me Kodin Ndërkombëtar të Menaxhimit për Operimin e Sigurtë të Aniëve dhe për Parandalimin e Ndotjes (SMC) (SOLAS 1994 Amendamenti/CIX/Regj.4.2, 4.3);
36. Certifikata e Sigurisë së Mjeteve me Shpejtësi të Lartë dhe Leja për të Operuar me Anië me Shpejtësi të Lartë (SOLAS 1994 Amendamenti/CX/Regj.3 .2, HSCC 1.8.1,2);
37. Regjistrim i Përmbledhjes së Vazhdueshme (SOLAS 2005 Amendamenti/CXI-1/Regj.5);
38. Certifikata Ndërkombëtare e Përshtatshmërisë për Transportimin e Gazrave të Lëngshëm me Shumicë, ose Certifikata e Përshtatshmërisë për Transportin e Gazrave të Lëngshëm me Shumicë, cilado që është e përshtatshme (GCC-4/CI/NI .6.4, IGCC/CI/NI .5.4);
39. Certifikata Ndërkombëtare e Përshtatshmërisë për Transportin e Kimikateve të Rrezikshme me Shumicë, ose Certifikata e Përshtatshmërisë për Transportin e Kimikateve të Rrezikshme me Shumicë, cilado që është e përshtatshme (BCC-10/CI/NI.6.3, IBCC/CI/NI.5.4, BCH/1/1.6.1);
40. Certifikata Ndërkombëtare e Parandalimit të Ndotjes nga Nafta (MARPOL/ANI/Regj.7.1);
41. Dosjet e Raportit të Anketës (në rastin e transportuesve me shumicë ose cisternave të naftës) (SOLAS X/-1 Regj.2, 2011 Kodi Programi i Mbikqyrjes së Përmirësuar (ESP));
42. Libri i të Dhënave të Naftës, pjesa I dhe II (MARPOL/ANI/R17, Regj.36);
43. Plani i emergjencës për ndotjen detare të aniëve për substancat e lëngshme të dëmshme (MARPOL/ANII/Regj.17);

44. Deklarata (e ndërmjetme) e Përputhshmërisë Skema e Vlerësimit të Gjendjes (CAS) (MARPOL/ANI/Regj.20.6, 21.6.1);
45. Për cisternat e naftës, regjistrimi i sistemit të monitorimit dhe kontrollit të shkarkimit të naftës për lundrimin e fundit të çakëllit (MARPOL/ANI/Regj.31.2);
46. Plani Emergjent i Ndotjes së Naftës në Anije (SOPEP) (MARPOL/ANI/Regj.37.1);
47. Plani i Operacionit Anije në Anije STS dhe Regjistrimet e Operacioneve Anije në Anije (MARPOL/ANI/Regj.41);
48. Certifikata Ndërkombëtare e Parandalimit të Ndotjes për Transportin e Substancave të Lëngshme të Dëmshme me Shumicë (NLS) (MARPOL/ANII/Regj.9.1);
49. Libri i Regjistrimit të Ngarkesave (MARPOL/ANII/Regj.15, MARPOL/ANII-Shtojca 2);
50. Manuali i Procedurave dhe Marrëveshjeve (cisterna kimike dhe cisterna të Substancave të Lëngshme të Dëmshme) (MARPOL/ANII/Regj.14.1+ manuali P&A);
51. Certifikata Ndërkombëtare e Parandalimit të Ndotjes së Ujërave të Zeza (ISPPC) (MARPOL/ANIV/Regj.5.1);
52. Plani i Menaxhimit të Plehrave (MARPOL/ANV/Shtojca I);
53. Libri i Regjistrimit të Mbetjeve (MARPOL/ANV/Shtojca II);
54. Certifikata Ndërkombëtare e Parandalimit të Ndotjes së Ajrit (IAPPC) (MARPOL/ANVI/Regj.6.1);
55. Ditari për ndërrimin e karburantit (MARPOL/ANVI/Regj.14.5);
56. Certifikata e miratimit të tipit të inceneratorit (MARPOL/ANVI/Regj.16.6.1+Shtojca IV(1);
57. Fletën e dorëzimit të karburantit të naftës (MARPOL/ANVI/Regj.18.5+ Shtojca V);
58. Certifikata Ndërkombëtare e Efiçencës së Energjisë (MARPOL/ANVI/Regj.6);
59. Plani i Menaxhimit të Efiçencës së Energjisë së Anijeve (SEEMP) (MARPOL/ANVI/Regj.22);
60. Dosja Teknike Indeksi i Projektimit të Efikasitetit të Energjisë EEDI (MARPOL/ANVI/Regj. 20);
61. Deklarata e Pajtushmërisë-Raportimi i Konsumit të Naftës (MARPOL/ANVI/Regj.6);
62. Certifikata Ndërkombëtare e Parandalimit të Ndotjes së Ajrit të Motorit (EIAPPC) (NoxTC2008/21.1.1);
63. Dosjet teknike (NoxTC2008/2.3.6);
64. Libri i regjistrimeve të parametrave të motorit (NoxTC2008/6.2.2.7.1);
65. Certifikata Ndërkombëtare e Linjës së Ngarkesës (1966) (LLP'88 Art.16 .1);
66. Certifikata e Përfundimit nga Linja Ndërkombëtare e Ngarkesës (LLP'88 Neni 16.2);
67. Certifikatat e Lëshuara në përputhje me Konventën Ndërkombëtare për Standardet e Trajnimit, Certifikimit dhe Vrojtimit për Detarët (STCW) (STCW95/Neni VI, RI/2, Kodi STCW/Neni A-1/2);
68. Certifikata e Punës Detare dhe Deklarata e Përputhshmërisë së Punës Detare pjesë e tokës II (Konventa e Punës Detare dhe Deklarata e Përputhshmërisë së Punës Detare (DMLC) pjesa I dhe II) (MLC, 2006/Regj.5.1/standardi A5.1.3);
69. Certifikata mjekësore (MLC, 2006/ Regj.1.2/Standard AI.2);
70. Tabela e aranzhimeve të punës në anije (MLC, 2006/Regj.2.3/standard A2.3, 10 dhe STCW95/A VIII/1.5);
71. Të dhënat e orëve të punës ose pushimit të detarëve (MLC, 2006/Regj. 2.3/standard A2.3, 12 dhe STCW95/A-VIII/1.5);

72. Certifikatë ose dëshmi dokumentare e sigurisë financiare për riatdhesim (MLC, 2006/Regj.2.5/standard A2.5.2);
73. Certifikatë ose dëshmi dokumentare e sigurisë financiare në lidhje me detyrimin e pronarëve të anijeve (MLC, 2006/Regj.4.2/standard A4.2.1);
74. Certifikata e Sigurisë e Njesisë së Shpimit të Lëvizshëm në Det të hapur (MODU Kodi/I/Neni 6);
75. Certifikatë sigurimi ose çdo garanci tjetër financiare në lidhje me përgjegjësinë civile për dëmet nga ndotja e naftës (CLC69P92/AVII.2);
76. Certifikatë sigurimi ose çdo garanci tjetër financiare në lidhje me përgjegjësinë civile për dëmtimin e ndotjes nga nafta e bunkerit (BUNKERS 2001/Neni 7.2);
77. Certifikata Ndërkombëtare e Sigurisë së Anijeve (ISSC) (ISPC/PA/19.2.1);
78. Regjistrimi i Sistemeve Kundër Ndotjes (AFS/Shtojca 4/Rregullorja 2(1);
79. Certifikata Ndërkombëtare e Sistemit Kundër Ndotjes (Certifikata IAFS) (AFS/Shtojca4/Regj.2(1);
80. Deklarata për Sistemet Kundër Ndotjes (AFS/Shtojca 4/Rregullorja 5(1));
81. Certifikata Ndërkombëtare e Menaxhimit të Ujit Çakëll (IBWMC) (BWMC Neni 9.1 (a));
82. Libri i Regjistrimit të Ujit Çakëll (BWRB) (BWMC Neni 9.1 (b));
83. Certifikatë sigurimi ose siguri tjetër financiare në lidhje me përgjegjësinë për eliminimin e rrënojave (Nairobi WRC 2007/Neni 12.2)

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL IN THE MEDITERRANEAN REGION

The Maritime Authorities¹ of

Algeria
Croatia²
Cyprus
Egypt
Israel
Jordan³
Lebanon
Malta
Morocco
Tunisia
Turkey
Palestinian Authority⁴

hereinafter referred to as "the Authorities"

Recognizing the need to increase maritime safety and the protection of the marine environment and the importance of improving living and working conditions on board ships;

Recalling the Declaration adopted on 28 November 1995 on the occasion of the Euro-Mediterranean Conference in Barcelona, establishing a Euro-Mediterranean partnership and including, inter alia, co-operation in maritime safety and pollution prevention in the Mediterranean basin;

Noting with appreciation the progress achieved in these fields, in particular by the International Maritime Organization (IMO) and the International Labour Organization (ILO);

Noting also the contribution which has and which can be made by the European Community towards meeting the above-mentioned objectives;

Mindful that the principal responsibility for the effective application of standards laid down in international instruments rests upon the authorities of the State whose flag a ship is entitled to fly;

Recognizing nevertheless that effective action by port States is required to prevent the operation of substandard ships;

Recognizing also the need to avoid distorting competition between ports;

Convinced of the necessity, for these purposes, of an improved and harmonized system of port State control and of strengthening co-operation and the exchange of information;

Have reached the following understanding:

¹ Maritime Authorities are the national maritime administrations designated for the implementation of this Memorandum.

² Croatia adhered to the Memorandum starting from the 1st of January 2024

³ Jordan joined the Med MoU in 1999 {Amendment No.(2)}

⁴ Palestine Authority memberships was discussed by the committee in its 1st meeting and noted the communication by the Maritime Authority of Israel informing on certain internal procedural arrangements which would prevent the signing of the Mediterranean MoU by the Palestinian Authority. In the absence of the delegations of Israel and Palestinian Authority, the committee agreed to defer consideration of the matter until both Authorities presented in the committee meeting. The committee noted, however, that as the delegation of the Palestinian Authority was unable to sign the Mediterranean MoU within the period prescribed for its signature (i.e. 12 July 1997 to 23 Feb. 1998) considered that the matter raised by the Maritime Authority of Israel can be dealt with in due course under the procedures prescribed in Section 8 of the Memorandum. {Amendment No.(1)}

Section 1 Commitments

- 1.1** Each Authority will give effect to the provisions of the present Memorandum and the Annexes thereto which constitute an integral part of the Memorandum, and take all necessary steps to ratify instruments relevant for the purposes of this Memorandum.
- 1.2** Each Authority will maintain an effective system of Port State Control with a view to ensuring that, without discrimination as to flag, foreign merchant ships calling at a port of its State, or anchored off such a port, comply with the standards laid down in the relevant instruments as defined in section 2. Each Authority may also carry out controls on ships at off-shore installations.
- 1.3** Each Authority will achieve, within a period of 3 years from the coming into effect of the Memorandum an annual total of inspections corresponding to 15% of the estimated number of individual foreign merchant ships, hereinafter referred to as "ships", which entered the ports of its State during a recent representative period of 12 months. The Committee established pursuant to Section 6.1 will monitor the overall inspection activity and its effectiveness throughout the region. The Committee will also adjust the target inspection rate based on experience gained and progress made in the implementation of the Memorandum of Understanding.
- 1.4** Each Authority will consult, co-operate and exchange information with the other Authorities in order to further the aims of the Memorandum.
- 1.5** Each Authority, or any other body, as the case may be, will establish an appropriate procedure for pilot services and port authorities to immediately inform the competent Authority of the port State, whenever they learn in the course of their normal duties that there are deficiencies which may prejudice the safety of the ship, or which may pose a threat of harm to the marine environment.

Section 2 Relevant instruments

- 2.1** For the purposes of the Memorandum "relevant instruments" are, together with the Protocols and amendments to these instruments and related codes of mandatory status in force is as indicated in (Annex 1)
- 2.2** With respect to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention 147). Each Authority will apply the instructions in Annex 1 for the application of ILO publication "Inspection of Labour Conditions on board Ship: Guidelines for procedure".
- 2.3** Each Authority will apply those relevant instruments which are in force and to which its State is a Party. In the case of amendments to a relevant instrument, each Authority will apply those amendments which are in force and which its State has accepted. An instrument so amended will then be deemed to be the "relevant instrument" for that Authority.
- 2.4** When inspecting a ship flying the flag of a State not party to a Convention or a "relevant instrument" as amended for the purposes of port State control, the Authorities which are party to such Convention or "relevant instrument" as amended shall ensure that the treatment given to such ship and its crew is not more favorable than that given to ships flying the flag of a State which is party to that Convention or "relevant instrument".

- 2.5** In the case of ships below 500 tons gross tonnage the Authorities will apply those requirements of the relevant instruments which are applicable and will to the extent that a relevant instrument does not apply take such action as may be necessary to ensure that those ships are not clearly hazardous to safety, health or the environment, having regard, in particular to Annex 1.

Section 3 Inspection procedures, Rectification and Detention

- 3.1.1** In implementing the Memorandum, the Authorities will carry out inspections which will consist of a visit on board a ship in order to check the validity of the certificates and other documents relevant for the purposes of the Memorandum as well as the condition of the ship, its equipment and crew, as well as the living and working conditions of the crew.
- 3.1.2** The Authority shall ensure that the inspector shall, as a minimum, check the certificates and documents listed in Annex 1, to the extent applicable and satisfy himself of the overall conditions of the ship including the engine room and the accommodations and the hygienic conditions.
- 3.2.1** Whenever there are clear grounds for believing that the condition of a ship or of its equipment or crew does not substantially meet the requirements of a relevant instrument a more detailed inspection shall be carried out, including further checking of compliance with on-board operational requirements.
- 3.2.2** Clear grounds exist when the inspector finds evidence which in his professional judgement warrants a more detailed inspection of ship, equipment or crew. The Authorities will regard as clear ground, inter alia, those set out in Annex 3.
- 3.2.3** Nothing in these procedures should be construed as restricting the powers of the Authorities to take measures within its jurisdiction in respect of any matter to which the relevant instruments relate.
- 3.2.4** The relevant procedures and guidelines for control of ships specified in Annex 1 shall also be applied.
- 3.3** In selecting ships for inspection, the Authorities shall give priority to the following ships:
- Ships visiting a port of a State, the Authority of which is a signatory to the Memorandum, for the first time or after an absence of 12 months or more;
 - Ships which have been permitted to leave the port of a State; the Authority of which is a signatory to the Memorandum, on the condition that the deficiencies noted must be rectified within a specified period, upon expiry of such period;
 - Ships which have been reported by pilots or port authorities as having deficiencies which may prejudice their safe navigation;
 - Ships whose statutory certificates on the ship's construction and equipment, have not been issued in accordance with the relevant instruments.
 - Ships carrying dangerous or polluting goods, which have failed to report all relevant information concerning the ship's particulars, the ship's movements and concerning the dangerous or polluting goods being carried to the competent authority of the port and coastal State;

- Ships which have been suspended from their class for safety reasons in the course of the preceding six months.
- 3.4** The Authorities will seek to endeavour to inspect ships which have not been inspected within the previous 6 months by other Authorities unless there are clear grounds for inspection. These procedures are not applicable to ships listed under 3.3 which may be inspected whenever the Authority deems appropriate.
- 3.5.1** Inspections will be carried out only by a person, duly authorized by his Authority to carry out port State inspections and responsible to that Authority, who fulfils the requirements of paragraph 3.5.3 and the qualification criteria specified in Annex 7.
- 3.5.2** The inspector carrying out port State control may be assisted by a person with the required expertise when such expertise cannot be provided by his Authority.
- 3.5.3** The inspector carrying out port State control and the person assisting him shall have no commercial interest either in the port of inspection or in the ships inspected, nor shall the inspector be employed or undertake work on behalf of non-governmental organizations which issue statutory and classification certificates or which carry out the surveys necessary for the issue of those certificates to ships.
- 3.5.4** Each Inspector shall carry a personal document in the form of an identity card issued by his authority indicating that the inspector is authorized to carry out inspections. A common model for such an identity card is attached at Annex 7.
- 3.6.1** On completion of an inspection the master of ship shall be provided by the inspector with a document in the form specified in Annex 5 to this Memorandum of Understanding, giving the results of the inspection and details of any decision taken by the inspector and of the corrective action to be taken by the master, owner, or operator.
- 3.6.2** The Authority shall be satisfied that any deficiencies confirmed or revealed by the inspection are rectified.
- 3.6.3** In the case of deficiencies which are clearly hazardous to safety, health or the environment the Authority will detain the ship or will stop the operation in the course of which the deficiencies have been revealed. The detention order or the stoppage of the operation shall not be lifted until the hazard is removed, except under the conditions provided for in 3.8.1 below.
- 3.6.4** When exercising his professional judgment as to whether or not a ship should be detained, the inspector shall be guided by the criteria set out in Annex 1.
- 3.6.5** Where the ground for a detention is the result of accidental damage suffered on the ship's voyage to a port or during cargo operations, no detention order will be issued, provided that:
1. due account has been given to the requirements contained in Regulation I/11(c) of SOLAS regarding notification to the flag Administration, the nominated surveyor or the recognized organization responsible for issuing the relevant certificate;

2. prior to entering a port or immediately after a damage has occurred, the master or ship owner has submitted to the port State control authority details on the circumstances of the accident and the damage suffered and information about the required notification of the flag Administration;
 3. appropriate remedial action, to the satisfaction of the Authority, is being taken by the ship, and
 4. the Authority has ensured, having been notified of the completion of the remedial action, that deficiencies which were clearly hazardous to safety, health or the environment have been addressed to the satisfaction of the Authority.
- 3.6.6** In exceptional circumstances where, as a result of a more detailed inspection, the overall condition of a ship and its equipment, also taking the seafarers and their living and working conditions into account, is found to be obviously substandard, the Authority may suspend an inspection. The suspension of the inspection may continue until the responsible parties have taken the steps necessary to ensure that the ship complies with the requirements of the relevant instruments. Prior to suspending an inspection, the Authority must have recorded detainable deficiencies in several areas. The notification of the detention to the responsible parties will state that the inspection is suspended until the Authority has been informed that the ship complies with all relevant requirements.
- 3.7** In the event that a ship is detained the Authority shall immediately inform the administration of the State whose flag the ship is entitled to fly and the consul or, in his absence, its nearest diplomatic representative of the action taken. Where relevant, the organization responsible for the issue of the certificates shall also be informed.
- 3.8.1** Where deficiencies referred to in 3.6.3 cannot be remedied in the port of inspection, the Authority may allow the ship to proceed to another port, or the nearest repair yard subject to any appropriate conditions determined by that Authority with a view to ensuring that the ship can so proceed without danger to safety, health or the environment. In such circumstances the Authority will notify the competent Authority of the region State where the next port of call or the repair yard is situated, the parties mentioned in 3.7 and any other Authority as appropriate. Notification to Authorities will be made in accordance with Annex 5. The Authority receiving such notification will inform the notifying Authority of action taken.
- 3.8.2** The Authorities will take measures to ensure that ships referred to in 3.8.1 which either proceed to sea without complying with the conditions determined by the Authority which detained the ship or which do not call into the agreed port or yard to undertake repairs, shall be refused access to any port within this Memorandum until the owner or operator and the flag State notify the Authority of the State where the ship was found defective or the Authority which receives the vessel that the ship complies with all applicable requirements of the relevant instruments. In the latter case, the receiving Authority will notify all other Authorities of such compliance.
- 3.8.3** In the exceptional event of "force majeure", access to a specific port may be permitted to minimize the risk of life or of pollution.
- 3.9** The provisions of Section 3.7 and 3.8 are without prejudice to the requirements of relevant instruments or procedures established by international organizations concerning notification and reporting procedures related to port State control.

- 3.10** When exercising control under the Memorandum, the Authorities will make all possible efforts to avoid unduly detaining or delaying a ship. Nothing in the Memorandum affects rights created by provisions of relevant instruments relating to compensation for undue detention or delay.
- 3.11** In case the master, owner or agent of the ship notifies the port State control Authorities prior to or upon arrival of the vessel at the port, of any damage, breakdown or deficiency to the ship, its machinery and equipment, which is intended to be repaired or rectified before the ship sails from that port, the detention should be recorded only if deficiencies justifying detentions are found after the master has given notification that the ship was ready for inspectors. The same procedure applies when the port State control Authorities are notified that the ship is scheduled to be surveyed at the port with respect to flag, statutory or class requirements.
- 3.12** In exceptional circumstances, when a ship on its way to a specified repair yard needs to call at a port for temporary repairs for safety reasons, it may be allowed into that port. All commercial operations are forbidden, except the unloading of its cargo if required for safety reasons. The ship may be allowed to proceed to the specified repair yard only if the flag State of the ship has issued statutory certificates to the ship restricting their validity to that specific voyage, and the port State is satisfied that such ship shall not pose undue risk to safety of ship, or to the environment or cause undue hardship to the crew.
- 3.13** The owner or the operator of a ship will have the right of appeal against a detention decision to higher administrative Authority or to the Court of competent jurisdiction, according to the law in each country. However, an appeal shall not cause the detention to be suspended
- 3.14** Should an inspection reveal deficiencies warranting detention of a ship, all costs relating to inspections subsequent to the first shall be covered by the ship owner or the operator. The detention shall not be lifted until full payment has been made or a sufficient guarantee has been given for the reimbursement of the costs.

Section 4 Provision of information

- 4.1** Each Authority will report on its inspections under the Memorandum and their results, in accordance with the procedures specified in Annex 4.
- 4.2** The Authorities will supply the following information to the Memorandum Secretariat :
- (a) Number of inspectors working on their behalf on port State inspections. Where inspections work on a part-time basis, the total is corrected into a number of full time employed inspectors;
 - (b) Number of individual ships entering their ports in a representative year prior to the Memorandum;
 - (c) Fees for inspections, if any.

This information will be updated at least every three years.

Section 5 Operational violations

The Authorities will upon the request of another Authority endeavour to secure evidence relating to suspected violations of the requirements on operation matters of Rule 10 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 and the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978, relating thereto. In case of suspected violations involving the discharge of harmful substances, an Authority will, upon the request of another Authority, visit in port the ship suspected of such a violation in order to obtain information and, where appropriate, to take a sample of any alleged pollutant. In the cases referred to in this article, the requesting Authority should state that the flag State of the ship has already been notified of the alleged violation.

Section 6 Organization

- 6.1** A Committee composed of a representative of each of the Authorities that are party to the Memorandum will be established. A representative of the International Maritime Organization, of the International Labour Organization and of the European Commission will be invited to participate without vote in the work of the Committee. Representatives of the maritime Authorities of other Mediterranean Coastal States and, subject to the provisions of Section 8, any other Organization or Authority which the Committee may deem appropriate, may be accorded the status of observer without vote.
- 6.2** The Committee will meet once a year and at such other times as it may decide.
- 6.3** The Committee will:
- * Carry out the specific tasks assigned to it under the Memorandum.
 - * Promote by all means necessary, including seminars for surveyors, the harmonization of procedures and practices relating to the inspection, rectification, detection and the application of 2.4.
 - * Develop and review guidelines for carrying out inspections under the Memorandum.
 - * Develop and review procedures, including those related to the exchange of information.
 - * Keep under review other matters relating to the operation and the effectiveness of the Memorandum.
 - * Promote by all means necessary the harmonization of the operation and effectiveness of this Memorandum with those of similar agreements for other Regions.
 - * Adopt the budget and decide the contributions of every Party to the Memorandum.
- 6.4** Except where provided otherwise (in Section 7), the Committee will take its decisions acting on simple majority.
- 6.5** A Secretariat provided by the Maritime Authority of Egypt will be set up and will have its office in Alexandria-Egypt.
- 6.6** The Secretariat, acting under the guidance of the Committee and within the limits of the resources made available to it, will:

- * Prepare meetings, circulate papers and provide such assistance as may be required to enable the Committee to carry out its functions.
- * Facilitate the exchange of information, carry out the procedures outlined in Annex 4 and prepare reports as may be necessary for the purposes of the Memorandum.
- * Carry out such other work as may be necessary to ensure the effective operation of the Memorandum and to revise the Memorandum periodically in 5 years duration.

6.7 A Secretariat Head Quarter Agreement must be established between the Med. MoU represented by its Chairman & the Government of Egypt.

Section 7 Amendments

7.1 Any Authority, which has accepted the Memorandum, may propose amendments to the Memorandum.

7.2 In the case of proposed amendments to sections of the Memorandum the following procedure will apply:

- (a) The proposed amendment will be submitted through the Secretariat for consideration by the Committee.
- (b) Amendments will be adopted by a two-thirds majority of the representative of the Authorities present and voting in the Committee.

If so adopted an amendment will be communicated by the Secretariat to the Authorities for acceptance.

The amendments of paragraph 1 of Section 2 are adopted by a two- thirds majority of the representatives of the Authorities present and voting which are party to the new Convention proposed for inclusion as "relevant instrument".

- (c) An amendment will be deemed to have been accepted either at the end of a period of six months after adoption by the representatives of the Authorities in the Committee or at the end of any different period determined unanimously by the representatives of the Authorities in the Committee at the time of adoption, unless within the relevant period an objection is communicated to the Secretariat by an Authority.
- (d) An amendment will take effect 60 days after it has been accepted or at the end of any different period determined unanimously by the representatives of the Authorities in the Committee.

7.3 In the case of proposed amendments to Annexes of the Memorandum the following procedure will apply:

- (a) the proposed amendment will be submitted through the Secretariat for consideration by the Authorities.
- (b) the amendment will be deemed to have been accepted at the end of a period of three months

from the date on which it has been communicated by the Secretariat unless an Authority requests in writing that the amendment should be considered by the Committee. In the latter case the procedure specified in 7.2 will apply.

- (c) the amendment will take effect 60 days after it has been accepted or at the end of any period determined unanimously by the Authorities.

Section 8 Administrative provisions

- 8.1** The Memorandum is without prejudice to the rights and obligations under any international Agreement.
- 8.2** A Maritime Authority of a State, which complies with the criteria specified in Annex 6, may adhere to the Memorandum by the acceptance of simple majority of the representatives of the Authorities present and voting in the Committee.
- 8.3** The Memorandum remains open for signature, at the Headquarters of the Secretariat of the Committee from 11 July 1997 to 23 February 1998. Maritime Authorities meeting the requirements specified in Annex 6 may become parties of the Memorandum by:
 - a) Signature without any reservations as to acceptance, or
 - b) Signature subject to acceptance, followed by acceptance.
- 8.4** Acceptance or accession will be effected by a written communication by the Maritime Authorities to the Secretariat.
- 8.5** The Secretariat will inform the Maritime Authorities who have signed the Memorandum of any signature or written communication, or of acceptance or accession and of the date on which such an event has taken place.
- 8.6** This Memorandum will enter into force for each Authority on the date duly notified to the Secretariat.
- 8.7** Any Maritime Authority or Organization wishing to participate as an observer will submit in writing an application to the Committee and will be accepted as an observer subject to the unanimous consent of the representatives of the Authorities present and voting at the Committee meeting.
- 8.8** Any Authority may withdraw from the Memorandum by providing the Committee with 60 days notice in writing.
- 8.9** The English, French and Arabic versions are equally authentic. The English text is the official version of the Memorandum in case of dispute.

Section 9 Training programmes and seminars

The Authorities will endeavour to establish appropriate training programmes and seminars.

Section 10 Financial Mechanism

The costs for running the Secretariat and the Information Centre are financed by:

- The financial contribution of every party to the Memorandum.
- If possible, gifts and subventions by donor countries or organizations.

Financial contributions to the costs for running the Secretariat and the Information Centre of Parties to the Memorandum are to be settled, in conformity with the decisions and procedures adopted by the Committee.

Signed at Malta in the English language, this Eleventh day of July of One Thousand Nine Hundred and Ninety Seven.

ANNEXES TO MEMORANDUM

Annex 1	<u>Port State control procedures</u>
Annex 2	<u>Procedures for investigation under MARPOL 73/78</u>
Annex 3	<u>Facts regarded as "Clear Grounds"</u>
Annex 4	<u>Information system on inspections</u>
Annex 5	<u>Publication of information for PSC</u>
Annex 6	<u>Qualitative criteria for adherence to the Med MoU</u>
Annex 7	<u>Port State control officer criteria and requirements</u>
Annex 8	<u>Appeal and review procedures</u>
Annex 9	<u>Selection criteria (target factor)</u>
Annex 10	<u>Refusal of Access</u>
Annex 11	<u>List of Certificates to be Verified</u>

ANNEX 1

PORT STATE CONTROL PROCEDURES

Contents

Section 1 General

- 1.1** Guidelines to be observed in the inspection of foreign ships.
- 1.2** Principles governing rectification of deficiencies or detention of a ship.
- 1.3** Application of the clause of "no more favourable treatment".
- 1.4** More Detailed Inspection

Section 2 Minimum manning standards and certification

- 2.1** Introduction
- 2.2** Manning control
- 2.3** Certification control
- 2.4** Detention

Section 3 Maritime Labour Convention, 2006 (MLC 2006) or Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147) and ILO 147 Protocol, 1966, if applicable

Section 4 Guidelines for surveyors to be observed in the inspection of cargo ships below 500 tons gross tonnage and ships of traditional Build

Section 1 General

1.1 Guidelines to be observed in the inspection of foreign ships.

1.1.1 The relevant instruments mentioned in section 2.1 of the Memorandum is as following:

- 1) The International Convention on Load Lines, 1966 (LOAD LINES 66);
- 2) the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (LL PROT 88);
- 3) The International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 74);
- 4) The Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS PROT 88);
- 5) The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and as further amended by the Protocol of 1997 (MARPOL);
- 6) The International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers, 1978 (STCW 78);
- 7) The Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG 72);
- 8) the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (TONNAGE 69);
- 9) The Maritime Labour Convention, 2006 (MLC 2006);
- 10) The Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention No. 147) (ILO 147);
- 11) Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC PROT 1992);
- 12) International Convention on the Control of Harmful Anti Fouling Systems on Ships, 2001 (AFS 2001);
- 13) The International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001;
- 14) The International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM).
- 15) The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks (Nairobi WRC 2007).

1.1.2 The guidelines mentioned in section 3.1 of the Memorandum refer to the relevant provisions of the following:

- Procedures for Port State Control, 2011 (IMO resolution A.1052(27));
- Principles of Safe Manning (IMO resolution A.1047 (27).
- The Provisions of the International Maritime Dangerous Goods Code.
- ILO publication " Inspection of Labour Conditions on board Ship: Guidelines for procedure ".
- The Procedures lay down in the Annex to the Memorandum.

1.2 Principles governing rectification of deficiencies or detention of a ship.

In taking a decision concerning the rectification of a deficiency or detention of a ship, the PSCO shall take into consideration the results of the more detailed inspection carried out in accordance with section 3 of the Memorandum. The PSCO shall exercise his professional judgment in determining whether to detain the ship until the deficiencies are corrected or to allow it to sail with certain deficiencies without unreasonable danger to the safety, health, or the environment, having regard to the particular circumstances of the intended voyage. As regards minimum manning standards and the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC 2006) and / or ILO Convention No.147, special procedures shall be observed set out in sections 3 and 4 of this Annex.

1.3 Application of the clause of "no more favourable treatment".

In applying Section 2.4 of the Memorandum, the following shall be observed. Ships entitled to fly the flag of a State which is not a party to a relevant instrument listed in Section 2 of the Memorandum and thus not provided with certificates representing *prima facie* evidence of satisfactory conditions on board, shall receive a more detailed, or as appropriate, an expanded inspection. In making such an inspection the PSCO should follow the same guidelines as provided for ships to which the relevant instruments are applicable.

If the ship or the crew has some alternative form of certification, the Port State Control Officer, in making this inspection, may take the form and content of this documentation into account. The conditions of and on such a ship and its equipment and the certification of the crew, its number and composition shall be compatible with the aims of the provisions of a relevant instrument otherwise the ship shall be subject to such restrictions as are necessary to obtain a comparable level of safety, otherwise the ship must be subject to such restrictions as are necessary to obtain a comparable level of safety and protection of the marine environment.

1.4 More Detailed Inspection

In so far as there are clear grounds for a more detailed inspection relating to the provisions of the SOLAS Convention, the Protocol thereto, the Load Lines Convention, Convention on Collision Regulations and MARPOL 73/78, the PSCO when carrying out this inspection shall take into account the considerations given in the guidelines for "Preparation and Type of a PSC Inspection", the provisions of the International Maritime Dangerous goods Code in its latest edition, and the Provisions of Section 3 of this Annex with regard to living and working conditions on board ships.

Section 2 Minimum manning standards and certification

2.1 Introduction

The guiding principle for port State inspection of the manning of a foreign ship should be to establish conformity with the flag State's safe manning requirements. Where this is in doubt the flag State should be consulted. Such safe manning requirements stem from:

- The International Convention for the Safety of life at Sea (SOLAS) 1974.
- The Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention 1976 (ILO Convention 147) which *inter*

alia refers to the ILO Convention No. 53 Articles 3 and 4;

- The Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006);
- The International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers (STCW) 1978;
- The Principles of Safe Manning (IMO resolution A. 1047(27) as amended

Detention as port State action shall only be taken on the grounds laid down in the relevant instruments and used in conjunction with advice from the flag State. Where such response is not readily forthcoming, and the extent of the manning deficiency is such as to render the ship clearly unsafe for the intended voyage or service, detention may be the only resort.

2.2 Manning control

2.2.1 If a ship is manned in accordance with a safe manning document or equivalent document issued by the flag State, the PSCO should accept that the ship is safely manned unless the document has clearly been issued without regard to the principles contained in the relevant instruments and in the IMO Guidelines for the Application of Principles of Safe Manning. In this last case, the PSCO should act according to the procedures defined in paragraph 2.2.3

2.2.2 If the actual crew number or composition does not confirm to the manning document, the port State should request the flag State for advice whether or not the ship can sail with the actual number of crew and its composition. Such request should be made as quickly as possible.

The reply if any, from the flag State should be confirmed writing. If the actual crew number and composition is not brought into accordance with the safe manning document or the flag State does not advise that the ship could sail, the ship may be considered for detention after the criteria set out in paragraph 2.4 of this Annex have been taken into proper account.

2.2.3 If the ship does not carry a safe manning document or equivalent, the port State should request the flag State to specify the required number of crew and its composition and to issue a document as quickly as possible. In case the actual number or composition of the crew does not confirm to the specifications received from the flag State, the procedure as contained in paragraph 2.2.2 applies. If the flag State does not respond to the request this will be considered as a clear ground for a more detailed inspection to ensure that the number and composition of the crew is in accordance with the principles laid down in Paragraph 2.1. The ship shall only be allowed to proceed if it is safe to do so, taking into account the criteria for detention under paragraph 2.4. In any such case the minimum standards to be applied shall be no more stringent than those applied to ships flying the flag of the port State. The lack of a safe manning document shall be reported as a deficiency.

2.3 Certification control

2.3.1 General certification control upon ships should be carried out in accordance with the procedures stipulated in Article X and in Regulation 1/4 of the STCW Convention.

2.3.2 Certification control upon ships engaged in the carriage of liquid hazardous cargo in bulk should be more stringent. The PSCO should satisfy himself that the officers responsible for cargo handling and operation possess documentary evidence of having had the appropriate training and

experience.

No exemption from the carriage of such documentary evidence should be accepted. Where a deficiency is found the master should be informed and the deficiency rectified. With regard to appropriate training, reference is made to chapter V of the STCW Convention, to resolutions 10, 11 and 12 adopted by the International Conference on Training and Certification of Seafarers 1978 and to the relevant sections of the International Code for the Construction and Equipment of ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk and the International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Liquefied Gases in Bulk.

2.4 Detention

Before detaining a ship under paragraph 2.2 or 2.3 of this Annex, the following circumstances should be considered:

1. Length and nature of the intended voyage or service;
2. Whether or not the deficiency poses a danger to ship, persons on board or the environment;
3. Whether or not appropriate rest periods of the crew can be observed;
4. Size and type of ship and equipment provided;
5. Nature of cargo

The absence of a Deck or Engineer Officer required to be certificated should not be grounds for detention where the absence is in accordance with any exceptional provisions approved by the flag State.

Section 3 Maritime Labour Convention, 2006 (MLC 2006) or Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147) and ILO 147 Protocol, 1966, if applicable

3.1 Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006), if applicable

3.1.1 In the exercise of control of the MLC, 2006, the Port State Control Officer (PSCO) will decide, on the basis of the clear grounds listed in Annex 3 and his/her professional judgment, whether the ship will receive a more detailed inspection. All complaints not manifestly unfounded regarding conditions on board will be investigated thoroughly and action taken as deemed necessary. The PSCO will also use his/her professional judgment to determine whether the conditions on board give rise to a hazard to the safety or health of the seafarers which necessitates the rectification of conditions and may, if necessary, detain the ship until appropriate corrective action is taken. Reporting procedures for detentions are provided in Annex 5.

[Implementation of PSC procedures which are specific to MLC, 2006, may be found in the ILO publication "Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention 2006"]

3.2 Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO147) and ILO 147 Protocol, 1996, if applicable

3.2.1 Inspections on board ships under the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention 1976 (ILO Convention No. 147) shall relate to:

1. the Minimum Age Convention, 1973 (No.138); or the Minimum Age (Sea) Convention (Revised, 1936 (No.58), or the Minimum Age (Sea) Convention, 1920 (No.7);
2. the Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No.73);
3. the Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (No.134) (Articles 4 and 7);
4. the Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No.92);
5. the Food and Catering (Ship's Crews) Convention, 1946 (No.68) (Articles 5);
6. the Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No.53) (Articles 3 and 4).

Inspection regarding certificates of competency is dealt with in Section 2 of this Annex. In the exercise of control of the conventions listed above in (.1) to (.6) the Port State Control Officer PSCO will decide on the basis of the clear grounds listed in Annex 3, and in the light of his/hers general impression of the ship, will have to use his / hers professional judgment to decide whether the ship shall receive a more detailed inspection. All complaints regarding conditions on board should be investigated thoroughly and action taken as deemed necessary by the circumstances. He shall also use his professional judgment to determine whether the conditions on board give rise to a hazard to the safety or health of the crew which necessitates the rectification of conditions, and may if necessary detain the ship until appropriate corrective action is taken. Reporting procedures for detentions are provided in Annex 5.

3.3 In so far as there are clear grounds for a more detailed inspection relating to the provisions of ILO Convention No.147, the Port State Control Officer when carrying out an inspection shall take into account the previous paragraph in this section and the considerations given in the ILO publication "Inspection of Labour Conditions on board Ship: guidelines for procedure".

3.4 The Conventions relevant in the framework of the provisions of paragraph 3.5 are:

1. the Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (No.22);
2. the Repatriation of Seamen Convention 1926 (No.23);
3. the Ship owners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No.55); or the Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (No.56); or the Medical Care and Sickness Benefits Convention, 1969 (No.130);
4. the Freedom of Association and protection of the Right to Organize Convention, 1948 (No.87);
5. the Right to Organize and Collective Bargaining Convention, 1949 (No.98);
6. the Seafarers' Identity Documents Convention, 1958 (no. 108);
7. the Workers' Representatives Convention, 1971 (no. 135);
8. the Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (no. 164);
9. the Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987, (no. 166).

3.5 If the Port State Control Officer receives a complaint to the effect that the standards laid down in the Conventions listed in paragraph 3.4 are not met, the matter should be reported to the nearest maritime, consular or diplomatic representation of the flag State for further action. If deemed necessary, the appropriate Authority may prepare a report to the flag State, if possible with evidence, with a copy to the ILO.

3.6 Those parts of the ILO publication "Inspection of Labour Conditions on board Ship: Guidelines for

procedure" which deal with:

1. Control procedures for national flag ships;
2. Vocational training;
3. Officer's certificates of competency;
4. Hours of work and manning;

Should not be considered as relevant provisions for the inspection of ships but as information to Port State Control Officers only.

Section 4 Guidelines for surveyors to be observed in the inspection of cargo ships below 500 tons gross tonnage and ships of traditional build

4.1 Mediterranean cargo ships below 500 tons gross tonnage

- 4.1.1** The following is a guide for the application of section 2.5 of the Memorandum in respect of Mediterranean cargo ships below 500 tons gross tonnage.
- 4.1.2** Authorities that have accepted and applied the "Mediterranean Cargo Ship Safety Regulations" on their vessels may to the extent a relevant instrument is not applicable to a ship below 500 tons gross tonnage; be guided with said regulations.
- 4.1.3** Authorities that cannot apply the provisions of 4.1.2 above, to the extent a relevant instrument is not applicable to a ship below convention size, the Port State Control Officer's task will be to assess whether the ship is of an acceptable standard in regard to safety, health or the environment. In making that assessment, the Port State Control Officer will take due account of such factors as the length and nature of the intended voyage or service, the size and type of the ship, the equipment provided and the nature of the cargo.

4.2 Ships of Traditional build

- 4.2.1** The following is a guide for the application of Section 2.5 of the Memorandum in respect of ships of traditional build
- 4.2.2** To the extent a relevant instrument is not applicable to a ship of traditional build, the PSCO's task will be to assess whether the ship is of an acceptable standard in regard to safety, health or the environment. In making that assessment the PSCO shall take due account of such factors as the length and nature of the intended voyage or service, the size and type of the ship, the equipment provided and the nature of the cargo.
- 4.2.3** In the exercise of his functions under paragraph 2.2, the PSCO should be guided by any certificates and other documents issued by the flag State. The PSCO will, in the light of such certificates and documents and in his general impression of the ship, use his professional judgment in deciding whether and in what respects the ship shall receive a more detailed inspection, taking into account the factors mentioned in paragraph 2.2 when carrying out a more detailed inspection the PSCO shall, to the extent he deems necessary, pay attention to the items listed in paragraph 2.4. The list is not considered

4.2.4 Items of general importance

4.2.4.1 Items related to the conditions of assignment of load lines:

1. Weather tight (or watertight as the case may be) integrity of exposed decks;
2. Hatches and closing appliances;
3. weather tight closures to openings in superstructures;
4. freeing arrangements;
5. side outlets;
6. ventilators and air pipes;
7. Stability information.

4.2.4.2 Other items related to the safety of life at sea:

1. life-saving appliances;
2. fire-fighting appliances;
3. General structural conditions (i.e. hull, deck, hatch covers, etc.);
4. Main machinery and electrical installations;
5. Navigational equipment including radio installations.

4.2.4.3 Items related to the prevention of pollution from ships:

6. means for the control of discharge of oil and oily mixtures, e.g., oily water separating or other equivalent means (tank(s)) for retaining oil, oily mixtures, oil residues;
7. Presence of oil in the engine room bilges.

4.2.5 In the case of deficiencies which are considered to safety, health or the environment the PSCO shall take such action, which may include detention as may be necessary, having regard to the factors mentioned in paragraph 2.2, to ensure that the deficiency is rectified or that the ship, if allowed to proceed to another port, does not present a clear hazard to safety, health or the environment.

ANNEX 2

PROCEDURES FOR INVESTIGATIONS UNDER MARPOL 73/78

Contents

- Section 1** **Procedures for discharge requirements under Annexes I and II to MARPOL 73/78**
- Section 2** **Contravention of discharge provisions under Annex I to MARPOL 73/78**
- Section 3** **Itemized list of possible evidence on alleged contravention of the discharge provisions of Annex I to MARPOL 73/78**
- 3.1** Action on sighting oil pollution
- 3.2** Investigation on board
- 3.3** Investigation ashore
- 3.4** Information not covered by the foregoing
- 3.5** Conclusion
- Section 4** **Contravention of discharge provisions under Annex II to MARPOL 73/78**
- Section 5** **Itemized list of possible evidence on alleged contravention of the discharge provisions of Annex II to MARPOL 73/78**
- 5.1** Action on sighting pollution
- 5.2** Investigation on board
- 5.3** Investigation ashore
- 5.4** Information not covered by the foregoing
- 5.5** Conclusion

Section 1 Procedures for discharge requirements under Annexes I and II to MARPOL 73/78

- 1.1** Acting upon a report or notification of an alleged violation of the discharge requirements under Annexes I and II to MARPOL 73/78, the port State control officer will be guided by the procedures set out in sections 2 and 3 of this Annex with regard to investigations into alleged contravention of the discharge provisions of Annex I to MARPOL 73/78 and in sections 4 and 5 of this Annex with regard to investigations into alleged contravention of the discharge provisions of Annex II to MARPOL 73/78.
- 1.2** When exercising control on alleged violations of the discharge requirements under Annexes I and II to MARPOL 73/78, the port State control officer will give due regard to the provisions of 4.3.1 and 4.3.2 of IMO Resolution A. 1052(27) as amended and of Appendix 3 of the same Resolution, and to the instructions of the port State Administration based on these provisions.
- 1.3** In the event that his investigation reveals deficiencies which are clearly hazardous to safety, health or the environment, the port State control officer will apply the provisions of 3.6.3 of the Memorandum.

Section 2 Contravention of discharge provisions under Annex I to MARPOL 73/78

- 2.1** The provisions of sections 2 and 3 of this Annex are intended to identify information which is often needed by a flag State Administration for the prosecution of such possible violations.
- 2.2** It is recommended that in preparing a port State control report on deficiencies, where contravention of the discharge requirements is involved, the authorities of the coastal or port State be guided by the itemized list of possible evidence as shown in section 3 of this Annex. It must be borne in mind in this connection that:
 1. The report aims to provide the optimal collation of obtainable data; however, even if all the information cannot be provided, as much information as possible must be submitted;
 2. It is important for all the information included in the report to be supported by facts which, when considered as a whole, would lead the port or coastal State to believe a contravention had occurred.
- 2.3** In addition to the port State control report on deficiencies, a report must be completed by a port or coastal State, on the basis of the itemized list of possible evidence. It is important that these reports are supplemented by documents such as:
 1. A statement by the observer of the pollution. In addition to the information required in 3.1 of this Annex, the statement must include considerations which lead the observer to conclude that none of any other possible pollution sources is in fact the source;
 2. Statements concerning the sampling procedures both of the slick and on board. These must include location of and time when samples were taken, identity of person(s) taking the samples and receipts identifying the persons having custody and receiving transfer of the samples;

3. reports of analyses of samples taken of the slick and on board; the reports must include the results of the analyses, a description of the method employed, reference to or copies of scientific documentation attesting to the accuracy and validity of the method employed and names of persons performing the analyses and their experience;
4. a statement by the port State control officer on board together with the port State control officer's rank and organization;
5. statements by persons being questioned;
6. statements by witnesses;
7. photographs of the oil slick;
8. Copies of relevant pages of Oil Record Books, log books, discharge recordings, etc.

All observations, photographs and documentation must be supported by a signed verification of their authenticity. All certifications, authentications or verifications shall be executed in accordance with the laws of the State which prepares them. All statements must be signed and dated by the person making the statement and, if possible, by a witness to the signing. The names of the persons signing statements must be printed in legible script above or below the signature.

- 2.4** The report referred to in 2.2 and 2.3 of this annex must be sent to the flag State Administration. If the coastal State observing the pollution and the port State carrying out the investigation on board are not the same, the State carrying out the latter investigation must also send a copy of its findings to the State observing the pollution and requesting the investigation.

Section 3 Itemized list of possible evidence on alleged contravention of the discharge provisions of Annex I to MARPOL 73/78

3.1 Action on sighting oil pollution

3.1.1 Particulars of ship or ships suspected of contravention

1. Name of ship
2. Reasons for suspecting the ship
3. Date and time (UTC) of observation or identification
4. Position of ship
5. Flag and port of registry
6. Type (e.g. tanker, cargo ship, passenger ship, fishing vessel), size (estimated tonnage) and other descriptive data (e.g. superstructure colour and funnel mark)
7. Draught condition (loaded or in ballast)
8. Approximate course and speed
9. Position of slick in relation to ship (e.g. astern, port, starboard)
10. Part of the ship from which side discharge was seen emanating
11. Whether discharge ceased when ship was observed or contacted by radio

3.1.2 Particulars of slick

1. Date and time (UTC) of observation if different from 3.1.1.3 of this Annex;

2. Position of oil slick in longitude and latitude if different from 3.1.1.4 of this Annex;
3. Approximate distance in nautical miles from the nearest landmark;
4. Approximate overall dimension of oil slick (length, width and percentage thereof covered by oil);
5. Physical description of oil slick (direction and form e.g. continuous, in patches or in windrows);
6. Appearance of oil slick (indicate categories);
7. Category A: Barely visible under most favourable light condition;
8. Category B: Visible as silvery sheen on water surface;
9. Category C: First trace of colour may be observed;
10. Category D: Bright band of colour;
11. Category E: Colours begin to turn dull;
12. Category F: Colours are much darker;
13. Sky conditions (bright sunshine, overcast, etc.), light fall and visibility (kilometres) at the time of observation;
14. Sea state;
15. Direction and speed of surface wind;
16. Direction and speed of current.

3.1.3 Identification of the observer(s)

1. Name of the observer;
2. Organization with which observer is affiliated (if any);
3. Observer's status within the organization;
4. Observation made from aircraft/ship/shore/otherwise;
5. Name or identity of ship or aircraft from which the observation was made;
6. Specific location of ship, aircraft, place on shore or otherwise from which observation was made;
7. Activity engaged in by observer when observation was made, for example: patrol, voyage, flight (en route from to), etc.

3.1.4 Method of observation and documentation

1. Visual;
2. Conventional photographs;
3. Remote sensing records and/or remote sensing photographs;
4. Samples taken from slick;
5. Any other form of observation (specify);

Note: A photograph of the discharge must preferably be in colour. Photographs can provide the following information: that a material on the sea surface is oil; that the quantity of oil discharged does constitute a violation of the Convention; that the oil is being, or has been discharged from a particular ship; and the identity of the ship.

Experience has shown that the aforementioned can be obtained with the following three photographs:

1. details of the slick taken almost vertically down from an altitude of less than 300 metres with the sun behind the photographer;
2. an overall view of the ship and “slick” showing oil emanating from a particular ship; and
3. details of the ship for the purposes of identification.

3.1.5 Other information if radio contact can be established

1. Master informed of pollution
2. Explanation of master
3. Ship's last port of call
4. Ship's next port of call
5. Name of ship's master and owner
6. Ship's call sign

3.2 Investigation on board

3.2.1 Inspection of IOPP Certificate

1. Name of ship
2. Distinctive number or letters
3. Port of registry
4. Type of ship
5. Date and place of issue
6. Date and place of endorsement

Note: If the ship is not issued an IOPP Certificate, as much as possible of the requested information must be given.

3.2.2 Inspection of supplement to the IOPP Certificate

1. Applicable paragraphs of sections 2, 3, 4, 5 and 6 of the supplement to the IOPP Certificate (non-oil tankers)
2. Applicable paragraphs of sections 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 and 10 of the supplement to the IOPP Certificate (oil tankers)

Note: If the ship does not have an IOPP Certificate, a description must be given of the equipment and arrangements on board, designed to prevent marine pollution.

3.2.3 Inspection of Oil Record Book

1. Sufficient pages of the Oil Record Book - Part I must be copied to cover a period of 30 days prior to the reported incident
2. Sufficient pages of the Oil Record Book - Part II (if on board) must be copied to cover a full loading/unloading/ballasting and tank cleaning cycle of the ship. A copy of the tank diagram must also be taken.

3.2.4 Inspection of log book

1. Last port, date of departure, draught forward and aft
2. Current port, date of arrival, draught forward and aft
3. Ship's position at or near the time the incident was reported
4. Spot check if positions mentioned in the log book agree with positions noted in the Oil Record Book.

3.2.5 Inspection of other documentation on board

Other documentation relevant for evidence (if necessary make copies) such as:

1. recent ullage sheets;
2. records of monitoring and control equipment.

3.2.6 Inspection of ship

1. Ship's equipment in accordance with the supplement of the IOPP Certificate;
2. Samples taken. State location on board;
3. Traces of oil in vicinity of overboard discharge outlets;
4. Condition of engine room and contents of bilges;
5. Condition of oily water separator, filtering equipment and alarm, stopping or monitoring arrangements;
6. Contents of sludge and/or holding tanks;
7. Sources of considerable leakage;
8. On oil tankers the following additional evidence may be pertinent:
 - a. Oil on surface of segregated or dedicated clean ballast
 - b. Condition of pump-room bilges
 - c. Condition of crude oil washing system
 - d. Condition of inert gas system
 - e. Condition of monitoring and control system
 - f. Slop tank contents (estimate quantity of water and of oil)

3.2.7 Statements of persons concerned

If Part I of the Oil Record Book has not been properly completed, information on the following questions may be pertinent:

1. Was there a discharge (accidental or intentional) at the time indicated on the incident report?
2. Is the bilge discharge controlled automatically?
3. If so, at what time was this system last put into operation and at what time was this system last put on manual mode?
4. If not, what were date and time of the last bilge discharge?
5. What was the date of the last disposal of residue and how was disposal effected?
6. Is it usual to effect discharge of bilge water directly to the sea, or to store bilge water first in a collecting tank? Identify the collecting tank
7. Have oil fuel tanks recently been used as ballast tanks?

8. If Part II of the Oil Record Book has not been properly completed, information on the following questions may be pertinent:
9. What was the cargo/ballast distribution in the ship on departure from the last port?
10. What was the cargo/ballast distribution in the ship on arrival in the current port?
11. When and where was the last loading effected?
12. When and where the last unloading was effected?
13. When and where was the last discharge of dirty ballast?
14. When and where was the last cleaning of cargo tanks?
15. When and where was the last crude oil washing operation and which tanks were washed?
16. When and where was the last decanting of slop tanks?
17. What is the ullage in the slop tanks and the corresponding height of interface?
18. Which tanks contained the dirty ballast during the ballast voyage (if ship arrived in ballast)?
19. Which tanks contained the clean ballast during the ballast voyage (if ship arrived in ballast)?
20. In addition the following information may be pertinent:
21. Details of the present voyage of the ship (previous ports, next ports, trade)
22. Contents of oil fuel and ballast tanks
23. Previous and next bunkering, type of oil fuel
24. Availability or non-availability of reception facilities for oily wastes during the present voyage
25. Internal transfer of oil fuel during the present voyage
26. In the case of oil tankers the following additional information may be pertinent:
27. The trade the ship is engaged in, such as short/long distance, crude or product or alternating crude/product, lightering service, oil/dry bulk
28. Which tanks clean and dirty
29. Repairs carried out or envisaged in cargo tanks
30. Miscellaneous information:
31. Comments in respect of condition of ship's equipment
32. Comments in respect of pollution report
33. Other comments

3.3 Investigation ashore

3.3.1 Analyses of oil samples

Indicate method and results of the samples' analyses

3.3.2 Further information

Additional information on the ship, obtained from oil terminal staff, tank cleaning contractors or shore reception facilities may be pertinent.

Note: Any information under this heading is, if practicable, to be corroborated by documentation such as signed statements, invoices, receipts, etc.

3.4 Information not covered by the foregoing

3.5 Conclusion

3.5.1 Summing up of the investigator's technical conclusions

3.5.2 Indication of applicable provisions of Annex I of MARPOL 73/78 which the ship is suspected of having contravened.

3.5.3 Did the results of the investigation warrant the filing of a deficiency report?

Section 4 Contravention of discharge provisions under Annex II to MARPOL 73/78

4.1 The provisions of sections 4 and 5 of this Annex are intended to identify information which will be needed by a flag State Administration for the prosecution of violations of the discharge provisions under Annex II to MARPOL 73/78.

4.2 It is recommended that in preparing a port State control report on deficiencies, where contravention of the discharge requirements is involved, the authorities of a coastal or port State will be guided by the itemized list of possible evidence as shown in section 5 of this Annex. It must be borne in mind in this connection that:

1. the report aims to provide the optimal collation of obtainable data; however, even if all the information cannot be provided, as much information as possible must be submitted; and
2. it is important for all the information included in the report to be supported by facts which, when considered as a whole, would lead the port or coastal State to believe a contravention has occurred; and
3. The discharge may have been oil, in which case annex 2 to appendix II of Annex I to MARPOL 73/78 Control Procedures applies.

4.3 In addition to the port State control report on deficiencies, a report must be completed by a port or coastal State, on the basis of the itemized list of possible evidence. It is important that these reports are supplemented by documents such as:

1. a statement by the observer of the pollution. In addition to the information required in 5.1 of this Annex, the statement must include considerations which have led the observer to conclude that none of any other possible pollution sources is in fact the source;
2. statements concerning the sampling procedures both of the slick and on board. These include location of and time when samples were taken, identity of person(s) taking the samples and receipts identifying the persons having custody and receiving transfer of the samples;
3. reports of analyses of samples taken of the slick and on board; the reports must include the results of the analyses, a description of the method employed, reference to or copies of scientific documentation attesting to the accuracy and validity of the method employed and names of persons performing the analyses and their experience;
4. a statement by the port State control officer on board together with the port State control officer's rank and organization;
5. statements by persons being questioned;
6. statements by witnesses;
7. photographs of the slick; and

8. copies of relevant pages of the Cargo Record Book, log books, discharge recordings, etc.

All observations, photographs and documentation must be supported by a signed verification of their authenticity. All certifications, authentications or verifications shall be executed in accordance with the laws of the State which prepares them. All statements must be signed and dated by the person making the statement and, if possible, by a witness to the signing. The names of the persons signing statements must be printed in legible script above or below the signature.

- 4.4** The report referred to in 4.2 and 4.3 of this Annex must be sent to the flag State Administration. If the coastal State observing the pollution and the port State carrying out the investigation on board are not the same, the State carrying out the latter investigation must also send a copy of its findings to the State observing the pollution and requesting the investigation.

Section 5 Itemized list of possible evidence on alleged contravention of the discharge provisions of Annex II to MARPOL 73/78

5.1 Action on sighting pollution

5.1.1 Particulars of ship or ships suspected of contravention

1. Name of ship
2. Reasons for suspecting the ship
3. Date and time (UTC) of observation or identification
4. Position of ship
5. Flag and port of registry
6. Type, size (estimated tonnage) and other descriptive data (e.g. superstructure, colour and funnel mark)
7. Draught condition (loaded or in ballast)
8. Approximate course and speed
9. Position of slick in relating to ship (e.g. astern, port, starboard)
10. Part of the ship from which discharge was seen emanating
11. Whether discharge ceased when ship was observed or contacted by radio

5.1.2 Particulars of slick

1. Date and time (UTC) of observation if different from 5.1.1.3 of this Annex
2. Position of slick in longitude and latitude if different from 5.1.1.4 of this Annex
3. Approximate distance in nautical miles from the nearest land
4. Depth of water according to sea chart
5. Approximate overall dimension of slick (length, width and percentage thereof covered)
6. Physical description of slick (direction and form, e.g. continuous, in patches or in windrows)
7. Colour of slick
8. Sky conditions (bright sunshine, overcast, etc.), light fall and visibility (kms) at the time of observation
9. Sea state

10. Direction and speed of surface wind
11. Direction and speed of current

5.1.3 Identification of the observer(s)

1. Name of the observer
2. Organization with which observer is affiliated (if any)
3. Observer's status within the organization
4. Observation made from aircraft (ship) (shore) or otherwise
5. Name or identity of ship or aircraft from which the observation was made
6. Specific location of ship, aircraft, place on shore or otherwise from which observation was made
7. Activity engaged in by observer when observation was made, for example: patrol, voyage, flight (en route from ... to ...), etc.

5.1.4 Method of observation and documentation

1. Visual
2. Conventional photographs
3. Remote sensing records and/or remote sensing photographs
4. Samples taken from slick
5. Any other form of observation (specify)

Note: A photograph of the discharge must preferably be in colour. The best results may be obtained with the following three photographs:

- .1 details of the slick taken almost vertically down from an altitude of less than 300 metres with the sun behind the photographer;
- .2 an overall view of the ship and "slick" showing a substance emanating from the particular ship; and
- .3 details of the ship for the purposes of identification.

5.1.5 Other information if radio contact can be established

1. Master informed of pollution
2. Explanation of master
3. Ship's last port of call
4. Ship's next port of call
5. Name of ship's master and owner
6. Ship's call sign

5.2 Investigation on board

5.2.1 Inspection of the certificate (CoF or NLS Certificate)

1. Name of ship
2. Distinctive number or letters

3. Port of registry
4. Type of ship
5. Date and place of issue
6. Date and place of endorsement

5.2.2 Inspection of P and A Manual

1. List of Annex II substances the ship is permitted to carry
2. Limitations as to tanks in which these substances may be carried
3. Ship equipped with an efficient stripping system
4. Residue quantities established at survey

5.2.3 Inspection of Cargo Record Book

Sufficient pages of the Cargo Record Book should be copied to cover a full loading/unloading/ballasting and tank cleaning cycle of the ship. A copy of the tank diagram should also be taken.

5.2.4 Inspection of log book

1. Last port, date of departure, draught forward and aft;
2. Current port, date of arrival, draught forward and aft ;
3. Ship's position at or near the time the incident was reported ;
4. Spot check if times entered in the Cargo Record Book in respect of discharges correspond with sufficient distance from the nearest land, the required ship's speed and with sufficient water depth.

5.2.5 Inspection of other documentation on board

Other documentation relevant for evidence (if necessary make copies) such as:

- .1 cargo documents of cargo presently or recently carried, together with relevant information on required unloading temperature, viscosity and/or melting point;
- .2 records of temperature of substances during unloading ;
- .3 records of monitoring equipment if fitted.

5.2.6 Inspection of ship

1. Ship's equipment in accordance with the P and A Manual;
2. Samples taken; state location on board;
3. Sources of considerable leakage;
4. Cargo residues on surface of segregated or dedicated clean ballast ;
5. Condition of pump room bilges;
6. Condition of monitoring system;
7. Slop tank contents (estimate quantity of water and residues).

5.2.7 Statements of persons concerned

If the Cargo Record Book has not been properly completed, information on the following questions may be pertinent:

1. Was there a discharge (accidental or intentional) at the time indicated on the incident report?
2. Which tanks are going to be loaded in the port?
3. Which tanks needed cleaning at sea? Had the tanks been prewashed?
4. When and where were these cleaned?
5. Residues of which substances were involved?
6. What was done with the tank washing slops?
7. Was the slop tank, or cargo tank used as a slop tank, discharged at sea?
8. When and where was the discharge effected?
9. What are the contents of the slop tank or cargo tank used as slop tank?
10. Which tanks contained the dirty ballast during the ballast voyage (if ship arrived in ballast)?
11. Which tanks contained the clean ballast during the ballast voyage (if ship arrived in ballast)?
12. Details of the present voyage of the ship (previous ports, next ports, trade)
13. Difficulties experienced with discharge to shore reception facilities
14. Difficulties experienced with efficient stripping operations
15. Which tanks are clean or dirty on arrival?
16. Repairs carried out or envisaged in cargo tanks
17. Miscellaneous information
18. Comments in respect of condition of ship's equipment
19. Comments in respect of pollution report
20. Other comments.

5.3 Investigation ashore

5.3.1 Analyses of samples

Indicate method and results of the samples' analyses

5.3.2 Further information

Additional information on the ship, obtained from terminal staff, tank cleaning contractors or shore reception facilities may be pertinent

Note: Any information under this heading is, if practicable, to be corroborated by documentation such as signed statements, invoices, receipts, etc.

5.3.3 Information from previous unloading port terminal

1. Confirmation that the ship unloaded, stripped or prewashed in accordance with its P and A Manual
2. The nature of difficulties if any
3. Restrictions by authorities under which the ship was permitted to sail

4. Restrictions in respect of shore reception facilities

5.4 Information not covered by the foregoing

5.5 Conclusion

1. Summing up of the investigator's conclusions;
2. Indication of applicable provisions of Annex II to MARPOL 73/78 which the ship is suspected of having contravened ;
3. Did the results of the investigation warrant the filing of a deficiency report?

ANNEX 3

FACTS REGARDED AS "CLEAR GROUNDS"

1. The Authorities will regard as "clear grounds" *inter alia* the following:
 1. a report or notification by another Authority;
 2. during examination of the certificates and documents referred to in Annex 11 of the Memorandum, inaccuracies have been revealed or the documents have not been properly kept, updated, or they have been falsely maintained;
 3. indications that the relevant crew members are unable to communicate appropriately with each other, or with other persons on board, or that the ship is unable to communicate with the shore-based authorities either in a common language of those authorities;
 4. a certificate has been fraudulently obtained or the holder of a certificate is not the person to whom that certificate was originally issued;
 5. the ship has a master, officer or rating holding a certificate issued by a country which has not ratified the STCW Convention;
 6. evidence of cargo and other operations not being conducted safely or in accordance with the IMO guidelines;
 7. failure of the master of an oil tanker to produce the record of the oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage;
 8. absence of an up to date muster list, or crew members not aware of their duties in the event of fire or an order to abandon the ship;
 9. the emission of false distress alerts not followed by proper cancellation procedures;
 10. the absence of principal equipment or arrangements required by the conventions;
 11. evidence from the Port State Control Officer's general impressions and observations that serious hull or structural deterioration or deficiencies exist that may place at risk the structural, watertight or weather tight integrity of the ship;
 12. information or evidence that the master or crew is not familiar with essential shipboard operations relating to the safety of ships or the prevention of pollution, or that such

- operations have not been carried out;
13. the absence of a table of shipboard working arrangements or records of hours of work or rest of seafarers;
 14. the ship has changed flag for the purpose of avoiding compliance with the MLC or the ship flies the flag of a State that has not ratified the MLC, 2006;
 15. there is a complaint alleging that specific working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of the MLC, 2006 or following investigation of an on shore complaint;
 16. the working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of the MLC;
 17. a report or complaint by the master, a crew member, or any person or organization with a legitimate interest in the safe operation of the ship shipboard living and working conditions or the prevention of pollution, unless the Authority concerned deems the report or complaint to be manifestly unfounded. The identity of the person lodging the report or the complaint must not be revealed to the master or the shipowner of the ship concerned.
2. Following are examples of clear grounds for the control of ships on security aspects:
1. ISSC is not valid or it has expired.
 2. The ship is at a lower security level than the port.
 3. Drills related to the security of the ship have not been carried out.
 4. Records for the last 10 ship/port or ship/ship interfaces are incomplete.
 5. Evidence or observation that key members of the ship's personnel cannot communicate with each other.
 6. Evidence from observations that serious deficiencies exist in security arrangements.
 7. Information from third parties such as a report or a complaint concerning security related information.
 8. The ship holds a subsequent, consecutively issued Interim International Ship Security Certificate (ISSC) and in the professional judgement of the inspector one of the purposes of the ship or company in requesting such a certificate is to avoid full compliance with

SOLAS 74 Chapter XI-2 and Part A of the ISPS Code, beyond the period of the initial Interim Certificate. ISPS Code Part A specifies the circumstances when an Interim Certificate may be issued.

If clear grounds as described above are established, the PSCO shall immediately inform the competent security authority (unless the PSCO is also an Officer Duly Authorized for Security). The competent security authority shall then decide on what further control measures are necessary taking into account the security level in accordance with Regulation 9 of SOLAS 74, Chapter XI.

ANNEX 4

INFORMATION SYSTEM ON INSPECTIONS

1. To assist Authorities in their selection of foreign flag ships to be inspected in their ports it is necessary to have at the disposal of Authorities up to date information of inspection of an individual foreign flag ship in one of the other regional ports.
2. For that purpose the Authorities undertake to provide an Information Centre, preferably by means of computerizing data transmission, with information on ships inspected in the national ports, basing themselves on the information set out in Annex 5 to the Memorandum. The insertion of information into the inspection files should preferably be realized by means of direct, computerized input on a daily basis.
3. For the purpose of exchanging rapid information, the information system shall embrace a communication facility which allows for a direct, computerized exchange of messages between individual Authorities, including the notifications as referred to in section 3.8 of the Memorandum and the exchange of information on operational violations as referred in Section 5 of the Memorandum.
4. The information as in paragraph 2 and 3 above shall be handled in a standardized form and in accordance with standardization as set out in the guide for users of the information system provided by the Information Centre.
5. The Information Centre will organize the processing of information as in paragraph 2 above so as to ensure that inspection data are easily accessible both for purposes of consultation and updating in accordance with procedures as set out in the guide for users of the information system provided by the Information Centre.
6. Information for administrative purpose, such as statistical information, will be provided by the Secretariat under the guidance of the Committee. This will be based on data provided by the Information Centre.
7. The information system indicated in the foregoing paragraphs will be implemented as long as the Memorandum takes effect.
8. Studies to monitor and, where necessary, to improve the quality of the system will be carried out on a continuous basis.
9. Whenever deficiencies are found which lead to the delay or detention of a ship, the port State Authority will send a copy of the report, as referred to in Annex 5 to the Memorandum, to the flag Administration concerned.

ANNEX 5

PUBLICATION OF INFORMATION FOR PSC

Contents

- **Report of Inspection in Accordance with the Med MoU on PSC "Form A/1" and "Form A/2"**
- **Report of Inspection in Accordance with the Med MoU on PSC "Form B"**
- **NOTIFICATION OF DETENTION OF SHIP**
- **NOTIFICATION OF RELEASE OF SHIP**
- **EXCHANGE OF MESSAGES BY REGION AUTHORITIES IN ACCORDANCE WITH SECTION 3.8 OF THE MEMORANDUM**



REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE
MEDITERRANEAN MEMORANDUM OF UNDERSTANDING
ON PORT STATE CONTROL¹

FORM A/1

(Reporting authority)

(Name of Office)

(address)

(telephone)

(fax)

(e-mail)

SHIP PARTICULARS

1. Name of ship

3. Type of ship

5. IMO number

7. Date keel laid / major conversion commenced

8. Deadweight (where applicable)

9. Full particulars of company (identical to particulars as in the SMC)**2

IMO Company number:

Address:

City:

10. Name and signature of master to certify that the information under 9 is correct:

Name

INSPECTION PARTICULARS³

11. Date of boarding ship:

13. If vessel is detained: Date of issue of detention notice:

14. Date of report:

15. Type of inspection: ☐ Initial inspection ☐ More detailed inspection ☐ Expanded inspection ☐ (C.I.C⁴):

Copy to:

- Master
- head office
- PSCO

if ship is detained, copy to:

- flag State
- recognized organization, if applicable

2. Flag of ship

4. Call sign

6. Gross tonnage

Name:

Country:

Signature

12. Place of inspection:

Duration of Detention: Day(s)

¹ This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.

² Non-ISM ships: Master to supply and sign under 10. for correct full particulars of company.

³ Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection may be subject to publication (www.medmol.org).

⁴ Concentrated Inspection Campaign, a separate questionnaire should be filed up and recorded into **THETIS Med**.

16. Follow-Up of inspection(s) :

Nr.	Visit date	Inspection Team	Observations
1			
2			

17. Operational controls (if any):

☐ Other	☐ Communication equipment	☐ Abandon Ship drill
☐ Fire drill	☐ Oil filtering equipment	☐ Emergency fire pump
☐ Damage control	☐ Emergency generator	☐ Emergency steering

18. Relevant certificate(s)

Nr.	a. Title	b. Issuing Authority	c. Date of issue	d. Date of expiry	e. Information on Last intermediate, periodical, or annual survey	Surveying Authority	Country
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							

19. Classification society (ies) responsible for issuance of class certificates:

..... Issued on: Expired on:
 Issued on: Expired on:

20. Recognized Organization (s) responsible for issuance of certificates on behalf of the flag State:

.....

21. Ship related inspection action taken:

- ☐ Flag State administration informed ☐ Inspection done at sea ☐ Observations to inspection
☐ Coastal State informed ☐ Inspection suspended ☐ Excluded AFS grounds
☐ Recognized Organization informed ☐ Dismissed on AFS grounds ☐ MARPOL investigation of contravention of discharge provision
☐ Next port of call informed ☐ Vessel expelled on security ☐ The flag State has been requested an action plan within a deadline
☐ ILO informed ☐ Vessel expelled on other grounds ☐ Overriding Factor
☐ Union representative informed ☐ Other authority informed

22. Deficiencies

- ☐ no ☐ yes (see attached FORM B)
☐ no ☐ yes (see annex)

23. Supporting documentation**PORT STATE PARTICULARS**

District office

Address

Telephone

Fax

E-mail

Name(s):

(duly authorized PSCO of reporting authority)

Signature

This report must be retained on board for a period of at least two years and must be readily available for consultation by Port State Control Officers at all times.



Reporting authority)	
(address)	
(telephone)	
(fax)	
(e-mail)	

Copy to: - Master
 - head office
 - PSCO

if ship is detained, copy to:
 - flag State
 - recognized organization, if applicable

[illegible]

Name(s):

(duly authorized PSCO of reporting authority)

Signature(s)

88

Masters, Ship owners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection may be subject to publication (www.medmou.org)

2. To be completed in the event of a detention, (for non-convention ships <500 GT as reference only)



PORT STATE CONTROL NOTIFICATION OF DETENTION OF SHIP*

Flag State / Consulate

Classification society/recognized organization

Fax no.

E-mail

Number of pages, incl. this

Dear Sir / Madam,

[Ship's name, flag, IMO No.] – Detention of ship

The Maritime Authority have on [date] carried out an inspection of the above ship at [Port, country].

The ship is detained at [time of detention] hours due to the following detainable deficiencies:

1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.

Enclosed please find a copy of the Report of inspection forms A & B.

For further inquiries, please contact: [Name and contact details]

Yours faithfully,

* As per IMO-MS/Circ.1011 and MEPC/Circ.383

INCERT AT THE BACK OF THE PRESENT DOCUMENT THE DEDICATED APPEAL PROCEDURE

Revision 2



PORT STATE CONTROL NOTIFICATION OF RELEASE OF SHIP*

Flag State / Consulate

Classification society/recognized organization

Fax no.

E-mail

Number of pages, incl. this

Dear Sir / Madam,

[Ship's name, flag, IMO No.] – Release of ship

The Maritime Authority have on [date] carried out a re-inspection of the
above ship at [Port, country].

The ship was released at [time of release] hours.

[Insertion of free text, if any]

Enclosed please find a copy of the Report of inspection forms A & B.

Yours faithfully,

* As per IMO-MSC/Circ.1011 and MEPC/Circ.383

EXCHANGE OF MESSAGES BY REGION AUTHORITIES IN ACCORDANCE WITH SECTION 3.8 OF THE MEMORANDUM

- 1 In the case of deficiencies not fully rectified or only provisionally repaired, a message shall be sent to the competent Authority of the region State where the next port of call of the ship is situated.
- 2 The exchange of messages, as in paragraph 1 above, shall take effect through the use of the communication facilities incorporated in the information system as described in Annex 4 and/or by facsimile on the form contained in the Appendix to this Annex.
- 3 Each message as in paragraph 1 above, shall contain the following information:
 - date:
 - from (country):
 - port:
 - to (country):
 - port:
 - a statement reading deficiencies to be rectified:
 - name of ship:
 - IMO identification number (if available):
 - type of ship:
 - flag of ship:
 - call sign:
 - gross tonnage:
 - year of build:
 - issuing Authority of relevant certificate(s):
 - date of departure:
 - estimated place and time of arrival:
 - nature of deficiencies:
 - action taken:
 - suggested action at next port of call:
 - name and facsimile number of sender.

ANNEX 6

QUALITATIVE CRITERIA FOR ADHERENCE TO THE MED MOU

1. Maritime Authority of a State may adhere as a full member, provided that all of the following qualitative criteria have been met:
2. Such Maritime Authority shall explicitly subscribe to the commitments under the Memorandum with a view to contributing to the common endeavour to eliminate the operation of substandard ships;
3. Such Maritime Authority shall take all necessary measures to encourage the ratification of all relevant instruments in force. Port State Control shall not be applied by such Maritime Authority to those instruments it has not yet ratified.
4. Such Maritime Authorities shall have sufficient capacity, logistically and substantially, to appropriately enforce compliance with international maritime standards regarding maritime safety, pollution prevention and living and working conditions on board with regard to ships entitled to fly its flag, which shall include the employment of properly qualified inspectors acting under the responsibility of its Administration, to be demonstrated to the satisfaction of the Committee referred to in 6.1 of the Memorandum;
5. Such Maritime Authority shall have sufficient capacity, logistically and substantially, to comply in full with all provisions and activities specified in the Memorandum in order to enhance its commitment, which shall include the employment of properly qualified port State control officers acting under the responsibility of its Administration, to be demonstrated to the satisfaction of the Committee referred to in 6.1 of the Memorandum;
6. Such Maritime Authority shall, as of its effective date of membership, establish an online connection to the information system referred to in Annex 4;
7. Such Maritime Authority shall sign a financial agreement for paying its share in the operating cost of the Memorandum and shall, as of its effective date pay its financial contribution to the budget as approved by the Committee referred to in 6.1 of the Memorandum.

ANNEX 7

PORT STATE CONTROL OFFICER CRITERIA AND REQUIREMENTS

Contents

Section 1 Qualification Criteria for Port State Control Officers

Section 2 Requirements for the Identity Card for Port State Control Inspectors

Section 1 QUALIFICATION CRITERIA FOR PORT STATE CONTROL OFFICERS

1. In pursuance of the provisions of 3.5 of the Memorandum, the port State control officer must be properly qualified and authorized by the Authority to carry out port State control inspections [without prejudice to national provisions].
2. A properly qualified port State control officer must have completed a minimum of one year's service as a flag State surveyor dealing with surveys and certification in accordance with the relevant instruments and be in possession of:
 1. a certificate of competency as master, enabling that person to take command of a ship of 1,600 tons gross tonnage or more (see STCW, Regulation II/2), or
 2. a certificate of competency as chief engineer, enabling that person to take up that task on board a ship whose main power plant has a power equal or superior to 3,000 kW (see STCW, Regulation III/2), or
 3. has passed an examination recognized by the Authority as a naval architect, mechanical engineer or an engineer related to the maritime fields and worked in that capacity for at least 5 years.

The port State control officers mentioned under 2.1 and 2.2 above must have served for a period of not less than five years at sea as officer in the deck or engine department.

3. Alternatively, a port State control officer is deemed to be properly qualified if that person:
 1. holds a relevant university degree or an equivalent training, and
 2. has been trained and qualified at a school for ship safety inspectors, and
 3. has served at least 2 years as a flag State surveyor dealing with surveys and certification in accordance with the relevant instruments.
4. A properly qualified port State control officer must be able to communicate orally and in writing with seafarers in the language most commonly spoken at sea.
5. A properly qualified port State control officer must have appropriate knowledge of the provisions of the relevant instruments and of the relevant procedures on port State control.
6. A properly qualified port State control officer must remain updated with the new relevant instruments and regulations. In achieving the goal of retaining and updating their knowledge the PSCO should use the Distance Learning Programs available.
7. Port State control officers not fulfilling the above criteria are also accepted if they are employed for port State control by the Authorities before 1 July 1996.

Section 2 REQUIREMENTS FOR THE IDENTITY CARD FOR PORT STATECONTROL INSPECTORS

1. The identity card shall contain at least the following information:
 1. name and issuing Authority;
 2. full name of the holder of the identity card
 3. an up to date picture of the holder of the identity card;
 4. the signature of the holder of the identity card;
 5. a statement to the effect that the holder of the identity card is authorized to carry out inspections in accordance with the national legislation.
2. If the main language used on the identity card is not English, it must include a translation into that language.
3. The format of the identity card is left to the discretion of the competent Authorities.

ANNEX 8

APPEAL AND REVIEW PROCEDURES

Section 1 Appeal Procedure

- 1** Section 3.13 of the Med MoU memorandum states that "the owner or the operator of a ship will have the right of appeal against a detention decision to higher administrative Authority or to the Court of competent jurisdiction, according to the law in each country. However, an appeal shall not cause the detention to be suspended."
- 2** Owners or operators are advised to use the official Authority's procedure if they wish to appeal against a detention order. The basic appeal procedures in the Med MoU member States are listed in the document called: Appeal procedures in Med MoU member States (as published on the website www.medmou.org).

Section 2 Review Procedure

- 1** In case an owner or operator declines to use the Authority's official appeal procedure but still wishes to complain about a detention decision, such a complaint should be sent to the flag State or the Recognised Organisation (if authorized to act for the flag State).
- 2** The flag State or Recognised Organisation may then ask the port State to reconsider its decision to detain the ship.
- 3** In such cases the port State should investigate the decision and inform the flag State or the Recognised Organisation of the outcome. If the port State agrees to reserve its decision it should also inform the Med MoU database manager and the Med MoU Secretariat.
- 4** If the flag State or the Recognised Organisation disagrees with the outcome of the investigation as mentioned above, a request for review may be sent within 90 days, from the date of detention to the Med MoU Secretariat. Such a request should be accompanied by all information relevant to the detention in electronic format (submission by E-mail to: secretariat@medmou.org) and in English language.
- 5** The Secretariat will set up a "Review Panel: comprising of the Secretariat as Coordinator and 3 MoU Authorities requested on an alphabetically rotating basis, excluding the port and flag State. The Secretariat will also inform the port State of the request of review and invite the port State to submit relevant information in electronic format.
- 6** The Review Panel will consider the procedural and technical aspects of the inspection based on the information provided by the flag State and / or the Recognised Organisation and the port State. The Review Panel members return their opinions to the Secretariat. Should additional information been required, the Secretariat will arrange this information to be provided to all Review Panel members. The detail of correspondence is kept as an

- internal matter. The Review Panel findings represent a majority opinion
- 7** The Secretariat will prepare a summary of the opinions of the Review Panel and will inform the flag State or the Recognised Organisation, as appropriate, the port State and the MoU advisory Board.
- 8** If the view of the Review Panel supports the flag State or the Recognised Organisation's complaint, the port State will be requested to reconsider its decision again.
- 9** The findings of the Review Panel are not binding but could provide justification for the port State to amend its inspection data already inserted in the database and to inform the database manager and the Secretariat accordingly. The Secretariat will inform the flag State or Recognised Organisation, as appropriate on the action (not) taken by the Port State.
- 10** The findings of Review Panel could not be used as a ground for claiming a financial compensation.

ANNEX 9
SELECTION CRITERIA (TARGET FACTOR)

The calculation of the Target Factor is divided into two parts:

1. Generic Factor, based on elements of the ships profile.
2. History Factor, based on the ships inspection history in the Med MoU

1 Generic Factor

The Generic Factor for an individual ship is calculated by adding together the relevant elements of its profile:

- Targeted flag
- Targeted ship type
- Non IACS member classification society
- Ships age

The Generic Factor is updated when the particulars of the ship change or the status of its existing flag change.

2 History Factor

The History Factor is applied to the Generic Factor to reflect the actual condition of the ship found following PSC inspections.

The History Factor is calculated by applying the elements below to each Med MoU inspection of the ship carried out:

- Inspection interval
- Detained
- Number of deficiencies
- Outstanding deficiencies

3 The Overall Target Factor is calculated by adding the Generic and History Factor but it cannot be less than the Generic Factor.

4 Regardless of the target factor value the following ships shall be considered as overriding priority for inspection:

1. Ships which have been reported as overriding priority by pilots or port authorities in accordance with section 1.5 of the Memorandum;
 2. Ships carrying dangerous or polluting goods, which have failed to report all relevant information concerning the ship's particulars, the ship's movements and concerning the dangerous or polluting goods being carried to the competent authority of the port and coastal State;
 3. Ships which have been the subject of a report or notification by another Authority;
 4. Ships which have been the subject of a report or complaint by the master, a crew member, or any person or organization with a legitimate interest in the safe
-

operation of the ship, shipboard living and working conditions or the prevention of pollution, unless the Authority concerned deems the report or complaint to be manifestly unfounded; the identity of the person lodging the report or complaint must not be revealed to the master or the shipowner of the ship concerned;

5. Ships which have been:
 - i. involved in a collision, grounding or stranding on their way to the port,
 - ii. accused of an alleged violation of the provisions on discharge of harmful substances or effluents,
 - iii. maneuvered in an erratic or unsafe manner whereby routing measures, adopted by the IMO, or safe navigation practices and procedures have not been followed, or
 - iv. otherwise operated in such a manner as to pose a danger to persons, property or the environment;
6. Ships which have been suspended or withdrawn from their class for safety reasons in the course of the preceding 6 months;
7. Ships which cannot be identified in the THETIS-Medⁱ information system.

5 The Authorities will give priority for inspection to the ships with the higher Target Factor as indicated by the THETIS-Medⁱ system. The criteria and their weight are indicated in table 1 of this annex. The Target Factor of the ship will be the sum of all applicable criteria points. Full implementation of the targeting System will become applicable when statistical data for all criteria is available in the THETIS-Medⁱ system. The following elements are relevant for the targeting factor:

- .1 Ships visiting a port of a State, the Authority of which is a signatory to the Memorandum, for the first time or after an absence of 12 months or more.
- .2 Ships not inspected by any Authority within the previous 6 months;
- .3 Ships whose statutory certificates on the ship's construction and equipment, issued in accordance with the Conventions, and the classification certificates, have been issued by a non IACS organization;
- .4 Ships flying the flag of a State appearing in the blacklist as published in the annual report of the MoU;
- .5 Ships which have been permitted by the Authority to leave a port of its State on certain conditions:
 - i. deficiency to be rectified before departure;
 - ii. deficiency to be rectified at the next port;
 - iii. deficiencies to be rectified within 14 days;
 - iv. deficiencies for which other conditions have been specified;
 - v. if ship related action has been taken and all deficiencies have been rectified;
- .6 Ships for which deficiencies have been recorded during a previous inspection, according to the number of deficiencies;
- .7 Ships which have been detained in a previous port;
- .8 Ships flying the flag of a non-party to a relevant instrument;

ⁱ PSCC23/16 - replacing all references to MEDSIS to be THETIS-Med

.9 Other ships above 13 years old.

TABLE 1

CRITERIA	TARGET FACTOR
Ship Age	0 - 5 years: 0 point 6 - 10 years: 5 points 11-15 years: 10 points 16 - 20 years: 10 + 1 point for each year exceeding 15 years >20 years: 15 + 2 points for each year exceeding 20 years
Ship type	4 points for ships with type codes 13, 30, 40, 55, 60, 61, 70, 71 and of 15 years of age and over 0 points for all others
Ship flag - Excess of average detention, based upon 3 year rolling average figure	+1 point for each percentage point in excess (decimal number rounded up)
Deficiencies	0.6 points for each deficiency found in last 4 initial inspections or follow up with new deficiency (decimal number rounded up)
Detentions	Depending on number of detentions in last 4 inspections: 1 detention - 15 points 2 detentions - 30 points 3 detentions - 60 points 4 detentions - 100 points
Classification Society - non IACS	10 points
Outstanding deficiencies (A deficiency recorded in the <u>THETIS-Med</u> in the last inspection and not marked as rectified (Code10))	2 points for each outstanding deficiency
Time since last inspection: 6 - 12 months 12 - 24 months Over 24 months or never inspected in Med MoU region (including new ships)	3 points 6 points 50 points
Calculation method	The target factor is the sum of the TFV Values Calculated daily
Priority level Target Factor 101 - 41 – 100 11 – 40 0 – 10	Priority 1 (very high) Priority 2 (high) Priority 3 (medium) Priority 4 (low)

ANNEX 10
REFUSAL OF ACCESS

Section 1 General Provisions

- 1** In accordance with section 3.8.2 of the Memorandum the Mediterranean MoU States must refuse access to their ports to ships which have:
1. proceeded to sea without complying with the corrective measures laid down by the detaining port (jumped detention);
 2. not called at the indicated repair yard;
- The ban may only be lifted following a reinspection of the ship at the company's expense at an agreed port by PSCO's of the banning State and if evidence is provided to its satisfaction that the vessel fully complies with the applicable requirements of the International Conventions.
- 2** A port State may permit the access of a ship in the event of force majeure or overriding safety considerations or to reduce or minimize the risk of pollution or to have deficiencies rectified.
- 3** Procedures for the following cases as well as suggested communication documents are described below:
1. Allowing a ship to sail to a repair yard;
 2. Actions if a ship fails to arrive at an agreed repair yard;
 3. Actions if a ship fails to comply with the detention order (jumped detention).

Section 2 Procedure For Allowing A Ship To Sail To An Agreed Repair Yard

- 1** The flag State or Recognized Organization acting on behalf of the flag State must confirm in writing that the ship is permitted to proceed to the nearest available and appropriate repair port and advise any conditions for the voyage (see letter "Request For Agreement To Proceed To A Repair Yard"). The designated repair yard must be acceptable by the flag state / RO and the PSC authority. The conditions for release must be acceptable to the port State that may impose additional conditions.
- 2** The flag State or recognized organization acting on behalf of the flag State must also issue single voyage certificates or preferably endorse existing certificates. The voyage will be in ballast and exclude any commercial operations. Exceptionally, cargo already on board may be carried to the repair port, or specified intermediate ports, when it is safe to do so. These ports should be included in the conditions of release (see letter "Conditions Of Release from Detention to a Repair Port") and be informed if they would accept the vessel.
- 3** The company and / or Master must provide to the PSC Authority written confirmation of a repair yard contract or supply of equipment as appropriate.

- 4 The agreed repair yard will be in a port in which follow up action will be taken and before releasing the ship the PSCO should obtain confirmation in writing from the relevant port State authority that the ship will be accepted and that they will adhere to the MoU communication procedure (see letter "Request For Agreement To Proceed To A Repair Yard")
- 5 The master must be informed in writing of the conditions of release. The master must also be advised that the ship may be banned if it does not comply with these conditions or does not call at the repair port (see letter "Conditions Of Release from Detention to a Repair Port").
- 6 The master must be informed in writing that, as a condition of release, the detaining port must be notified by the port State control authority of the repair port in writing immediately that the ship has arrived at the agreed repair yard (see letter "Conditions Of Release from Detention to a Repair Port). If a notification is not send the detaining port may proceed with the issuance of a Refusal of Access order.
- 7 The PSC inspection form is to make clear to which port the ship is allowed to sail and its ETA.
- 8 The port State control authority of the repair port, the flag State and the recognized organization should be informed of the departure of the vessel and its ETA at the repair port (see letter "Conditions Of Release from Detention to a Repair Port)

Section 3 Procedure If A Ship Fails To Call At An Agreed Repair Yard

- 1 If a ship fails to call at the agreed repair yard or fails to arrive at the prearranged time the ship is liable for banning. The decision to apply a ban is for the detaining port State, following confirmation that the ship has not called at the agreed repair yard or fails to comply with the conditions of release (including the notification of arrival) or has not otherwise complied with the detention order. Before issuing the Refusal of Access order the detaining State may request consultations with the flag State Administration of the ship.
- 2 When a ban is applied, the Maritime Authority of the banning State will advise the ISM Company that the ban is in place. This letter will be copied to the flag State, recognized organization(s), classification society(ies), Med MoU members, Med MoU Secretariat, the THETIS-Medⁱ manager, Secretariats of cooperating MoU's and USCG. The database manager must be informed through the information system.
- 3 Notification of a banned ship will appear on the ship's identification screen on the THETIS-Medⁱ information system and the list of banned ships on the Med MoU website will be updated simultaneously.
- 4 In the case of a ship banned for not complying with the conditions for a safe, single voyage to a repair yard a formal request by the ISM company for the ban to be lifted must be made to the banning State. The ban may only be lifted following a re inspection of the ship

at the company's expense at an agreed port by PSCO's of the banning State and if evidence is provided to its satisfaction that the vessel fully complies with the applicable requirements of the International Conventions.

- 5 If the agreed port of re inspection is in the Med MoU region, the port State authority of that port may, with the agreement of the banning port State, authorise the ship to proceed thereto, for the sole purpose of verifying that the ship meets the conditions specified in paragraph 4. When the banning State and the ISM company agree to re inspect in a port outside the Med MoU region, the company will consult with that port State to agree access and if so the company will send written confirmation to the banning State. The decision to lift the ban shall remain with the banning State.
- 6 All costs related to the re inspection of a banned ship will be borne by the ISM company.
- 7 If the re inspection has no satisfactory results the ban will not be lifted.
- 8 If the ship is in a port outside the jurisdiction of the PSCO carrying out the re inspection and the PSCO believes the ship is in a detainable condition then PSCO has to inform the port State where the ship lies so that it may consider action to detain the ship. If the ship does not comply with the requirements the ban will not be lifted.
- 9 In order to have the ban lifted, the company must address a formal request to the port State authority of the Member State that imposed the ban. This request must be accompanied by:
 1. a document from the flag State administration showing that the ship fully conforms to all the provisions of the applicable international conventions. The document may be in the form of an official statement but it must be issued by the flag administration and not a recognized organization.
 2. a document from the classification society(ies) classing the ship that the ship conforms to the class standards stipulated by that society(ies). The classification society(ies) must also provide evidence that an on board visit has taken place prior to issue of the document, if appropriate
- 10 If the re inspection provides evidence to the satisfaction of the banning State that the ship fully complies with all the requirements of the Conventions the ban will be lifted. The company will be informed of the lifting of the ban by the banning State. This letter will be copied to the flag State, recognized organization(s), classification society(ies), Med MoU members, Med MoU Secretariat, THETIS-Medⁱ manager, Secretariats of cooperating MoU's and USCG.
- 11 The THETIS-Medⁱ will remove the notification from ship's identification screen. The ship will be removed from the banned list on the Med MoU website simultaneously.
- 12 The company has a right of appeal against the banning in accordance with the port States own legislation.

PORT STATE CONTROL

REQUEST FOR AGREEMENT TO PROCEED TO A REPAIR YARD

From: (PSC office of (port)) fax:

To: (Port State Authority of repair yard)
(Flag State Authority)

cc: (Recognized organization issuing the relevant certificates)

Ship Name IMO No Flag
Type of ship Call sign Year of keel laid
Gross Tonnage
Recognised Organization(s) Classification Society(ies)

The above named vessel is detained in (port) but cannot rectify all deficiencies. The vessel has requested that the following deficiencies are repaired in (port).

Deficiencies that cannot be repaired
in the present port

Suggested action:
(including action at next port)

.....	
.....	
.....	
.....	
.....	

Before releasing the vessel this Authority requests:

1. the PSC Authority for the port of [name] to confirm by fax or email if the above mentioned ship is permitted to call in that port and that a follow up inspection will be carried out;
2. the Flag State Authority (if necessary through its recognized organization) to confirm by fax that the above mentioned ship is permitted to proceed to (port) and any conditions for the voyage.

Reporting Authority	Office:
	Fax:
	Email:
	Tel:
	Date:

Name & Signature
(duly authorized Port State Control Officer)

ANNEX 11

LIST OF CERTIFICATES TO BE VERIFIED

During an inspection the PSCO will as a minimum and to the extent applicable examine the following documents:

1. International Tonnage Certificate (1969) (*ITC, Art .7*);
2. Certificate of Registry or other document of nationality (*UNCLOS*);
3. Certificates as to the ship's hull strength and machinery installations issued by the classification society in question (only to be required if the ship maintains its class with a classification society);
4. Reports of previous port State control inspections;
5. Passenger Ship Safety Certificate (*SOLAS 1988 Amend./CI/Reg.12, SOLAS Protocol 1988/CI/Reg.12*);
6. Cargo Ship Safety Construction Certificate (*SOLAS/CI/Reg.12, SOLAS Protocol 1988/CI/Reg.12*);
7. Cargo Ship Safety Equipment Certificate (*SOLAS 1988 Amend./CI/Reg.12, SOLAS Protocol 1988/CI/Reg. 12*);
8. Cargo Ship Safety Radio Certificate (*SOLAS 1988 Amend./CI/Reg.12, SOLAS Protocol 1988/CI/Reg.12*);
9. Cargo Ship Safety Certificate (*SOLAS Protocol 1988/CI/Reg. 12*);
10. Special Purpose Ship Safety Certificate (*SPS Code, C1/Art.1.7.4, Res. A.791 (19)*);
11. For ro-ro passenger ships, information on the A/A-max ratio (*SOLAS 1995 Amend./CII-1/Reg.8-1*);
12. Damage control plans and booklets (*SOLAS 2006 Amend./CII-1/Reg.19, 20, 23*);
13. Stability Booklet and information (*SOLAS 2008 Amend/CII-1/Reg.5, SOLAS/CII-1/Reg.22, LLP88, Reg.10*);
14. Manoeuvring Booklet and information (*SOLAS 1981 Amend./CII-1/Reg.28.2*);
15. Unattended Machinery spaces (UMS) evidence (*SOLAS 1981 Amend./CII-I/Reg.46.3*);
16. Exemption Certificate and any list of cargoes (*SOLAS/CII-2/Reg.10.7.1.4*);
17. Fire control plan (*SOLAS 2000 Amend./CII-2/Reg.15.2.4*);
18. Fire safety operational booklet (*SOLAS 2000 Amend./CII-2/Reg.16.3.1*);
19. Dangerous goods special list or manifest, or detailed stowage plan (*SOLAS 2000 Amend./CII-2/Reg.19*);
20. Doc. of compliance Dangerous Goods (*SOLAS 2001 Amend./CII-2/Reg.19.4*);
21. Ship's log book with respect to the records of drills, including security drills, and the log for records of inspection and maintenance of lifesaving appliances and arrangements and fire fighting appliances and arrangements (*SOLAS 2006 Amend./CIII/Reg.37,19.3, 19.4, 20*);
22. Minimum Safe Manning Document (*SOLAS 2000 Amend./CV/Reg.14.2*);
23. SAR coordination plan for passenger ships trading on fixed routes (*SOLAS 1995 Amend./CV/Reg.15, 7.2*);
24. LRIT Conformance Test Report (*SOLAS/CV/Reg.19.1*);
25. Copy of the Document of compliance issued by the testing facility, stating the date of compliance and the applicable performance standards of VDR (voyage data recorder) (*SOLAS/CV/Reg.18.8*);
26. AIS test report (*SOLAS 2010 Amend./CV/Reg.18.9*);

27. For passenger ships, List of operational limitations (*SOLAS 2001 Amend./CV/Reg.30.2*);
28. Cargo Securing Manual (*SOLAS 2002 Amend./CVI/Reg.5.6*);
29. Bulk Carrier Booklet (*SOLAS 1996 Amend./CVI/Reg.7.3*);
30. Loading/Unloading Plan for bulk carriers (*SOLAS 1996 Amend./CVI/Reg.7.3*);
31. Document of authorization for the carriage of grain (*SOLAS 1991 Amend./CVI/Reg.9*);
32. Material Safety Data Sheets (MSDs) (*SOLAS 2009 Amend./CVI/Reg.5-1*);
33. INF (International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships) Certificate of Fitness (*SOLAS 1999 Amend./CVII/Reg.16, INFC 1.3*);
34. Copy of Document of Compliance issued in accordance with the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (DoC) ISM Code (*SOLAS 1994 Amend./CIX/Reg.4.1*);
35. Safety Management Certificate issued in accordance with the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (SMC) (*SOLAS 1994 Amend./CIX/Reg.4.2, 4.3*);
36. High Speed Craft Safety Certificate and Permit to Operate High Speed Craft (*SOLAS 1994 Amend./CX/Reg.3.2, HSCC 1.8.1, 2*);
37. Continuous Synopsis Record (*SOLAS 2005 Amend./CXI-1/Reg.5*);
38. International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, or the Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, whichever is appropriate (*GCC-4/CI/N1.6.4, IGCC/CI/N1.5.4*);
39. International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, or the Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, whichever is appropriate (*BCC-10/CI/N1.6.3, IBCC/CI/N1.5.4, BCH/I/1.6.1*);
40. International Oil Pollution Prevention Certificate (*MARPOL/ANI/Reg.7.1*);
41. Survey Report Files (in case of bulk carriers or oil tankers) (*SOLAS XI-1 reg.2, 2011 ESP code*);
42. Oil Record Book, parts I and II (*MARPOL/ANI/R17, Reg.36*);
43. Shipboard Marine pollution emergency plan for Noxious Liquid Substances (*MARPOL/ANII/Reg.17*);
44. (Interim) Statement of compliance Condition Assessment Scheme (CAS) (*MARPOL/ANI/Reg.20.6, 21.6.1*);
45. For oil tankers, the record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage (*MARPOL/ANI/Reg.31.2*);
46. Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP) (*MARPOL/ANI/Reg.37.1*);
47. STS Operation Plan and Records of STS Operations (*MARPOL ANI/Reg.41*);
48. International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (NLS) (*MARPOL/ANII/Reg.9.1*);
49. Cargo Record Book (*MARPOL/ANII/Reg.15, MARPOL/ANII-Appendix2*);
50. Procedures and Arrangements Manual (chemical tankers and NLS tankers) (*MARPOL/ANII/Reg.14.1 + P&A manual*);
51. International Sewage Pollution Prevention Certificate (ISPPC) (*MARPOL/ANIV/Reg.5.1*);
52. Garbage Management Plan (*MARPOL/ANV/Appendix I*);

53. Garbage Record Book (*MARPOL/ANV/Appendix II*);
54. International Air Pollution Prevention Certificate (*IAPPC*) (*MARPOL/ANVI/Reg.6.1*);
55. Logbook for fuel oil change-over (*MARPOL/ANVI/Reg.14.5*);
56. Type approval certificate of incinerator (*MARPOL/ANVI/Reg.16.6.1 + Appendix IV(1)*);
57. Bunker delivery notes (*MARPOL/ANVI/Reg.18.5+ Appendix V*);
58. International Energy Efficiency Certificate (*MARPOL/ANVI/Reg.6*);
59. Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) (*MARPOL/ANVI/Reg.22*);
60. EEDI Technical File (*MARPOL/ANVI/Reg. 20*);
61. Statement of Compliance – Fuel Oil Consumption Reporting (*MARPOL/ANVI/Reg.6*);
62. Engine International Air Pollution Prevention Certificate (*EIAPPC*) (*NoxTC2008/ 2.1.1.1*);
63. Technical files (*NoxTC2008/2.3.6*);
64. Record book of engine parameters (*NoxTC2008/6.2.2.7.1*);
65. International Load Line Certificate (1966) (*LLP'88 Art.16.1*);
66. International Load Line Exemption Certificate (*LLP'88 Art.16.2*);
67. Certificates issued in accordance with STCW Convention (*STCW95/Art. VI, RI/2, STCW code/Sect. A-I/2*);
68. Maritime Labour Certificate and Declaration of Maritime Labour Compliance part I and II (MLC and DMLC part I and II) (*MLC, 2006/Reg.5.1/ standard A5.1.3*);
69. Medical certificates (*MLC, 2006/ Reg. 1.2/Standard A1.2*);
70. Table of shipboard working arrangements (*MLC, 2006/ Reg.2.3/ standard A2.3, 10 and STCW95/A-VIII/1.5*);
71. Records of hours of work or rest of seafarers (*MLC, 2006/Reg. 2.3/standard A2.3, 12 and STCW95/A-VIII/1.5*);
72. Certificate or documentary evidence of financial security for repatriation (*MLC, 2006/Reg2.5/standard A2.5.2*);
73. Certificate or documentary evidence of financial security relating to shipowners liability (*MLC, 2006/Reg.4.2/standard A4.2.1*);
74. Mobile Offshore Drilling Unit Safety Certificate (*MODU Code/I/Section 6*);
75. Certificate of insurance or any other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage (*CLC69P92/AVII.2*);
76. Certificate of insurance or any other financial security in respect of civil liability for Bunker oil pollution damage (*BUNKERS 2001/Art.7.2*);
77. International Ship Security Certificate (ISSC) (*ISPS/PA/19.2.1*);
78. Record of AFS (*AFS/Annex 4/Reg.2(1)*);
79. International Anti-Fouling System Certificate (IAFS Certificate) (*AFS/Annex 4/Reg.2(1)*);
80. Declaration on AFS (*AFS/Annex 4/Reg.5(1)*);
81. International Ballast Water Management Certificate (IBWMC) (*BWMC Art 9.1(a)*);
82. Ballast Water Record Book (BWRB) (*BWMC Art 9.1 (b)*);
83. Certificate of insurance or other financial security in respect of liability for the removal of wrecks (*Nairobi WRC 2007 / Art. 12.2*)