

Załącznik
do obwieszczenia
Ministra Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej
z dnia 2 kwietnia 2020 r.
(poz. 18)

MEMORANDUM PARYSKIE W SPRAWIE INSPEKCJI PAŃSTWA PORTU

Władze morskie

Belgii
Bułgarii ¹⁾
Kanady ²⁾
Chorwacji ³⁾
Cypru ⁴⁾
Danii
Estonii ⁵⁾
Finlandii
Francji
Niemiec (Republiki Federalnej)
Grecji
Islandii ⁶⁾
Irlandii
Włoch
Łotwy ⁷⁾
Litwy ⁸⁾
Malty ⁹⁾
Holandii
Norwegii
Polski ¹⁰⁾
Portugalii
Rumunii ¹¹⁾
Federacji Rosyjskiej ¹²⁾
Słowenii ¹³⁾
Hiszpanii
Szwecji
Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej

zwane dalej „Organami”

-
- 1) Administracja Morska Bułgarii przystąpiła do Memorandum w dniu 10 maja 2007 r.; dla Administracji Morskiej Bułgarii Memorandum weszło w życie w dniu 1 lipca 2007 r.
2) Administracja Morska Kanady przystąpiła do Memorandum w dniu 3 maja 1994 r.; dla Administracji Morskiej Kanady Memorandum weszło w życie w dniu 3 maja 1994 r.
3) Administracja Morska Chorwacji przystąpiła do Memorandum w dniu 8 listopada 1996 r.; dla Administracji Morskiej Chorwacji Memorandum weszło w życie w dniu 1 stycznia 1997 r.
4) Administracja Morska Cypru przystąpiła do Memorandum w dniu 12 maja 2006 r.; dla Administracji Morskiej Cypru Memorandum weszło w życie w dniu 1 lipca 2006 r.
5) Administracja Morska Estonii przystąpiła do Memorandum w dniu 12 maja 2005 r.; dla Administracji Morskiej Estonii Memorandum weszło w życie w dniu 1 lipca 2005 r.
6) Administracja Morska Islandii przystąpiła do Memorandum w dniu 11 maja 2000 r.; dla Administracji Morskiej Islandii Memorandum weszło w życie w dniu 1 lipca 2000 r.
7) Administracja Morska Łotwy przystąpiła do Memorandum w dniu 12 maja 2005 r.; dla Administracji Morskiej Łotwy Memorandum weszło w życie w dniu 1 lipca 2005 r.
8) Administracja Morska Litwy przystąpiła do Memorandum w dniu 12 maja 2006 r.; dla Administracji Morskiej Litwy Memorandum weszło w życie z dniem 1 lipca 2006 r.
9) Administracja Morska Malty przystąpiła do Memorandum w dniu 12 maja 2006 r.; dla Administracji Morskiej Malty Memorandum weszło w życie w dniu 1 lipca 2006 r.

- 10) Administracja Morska Polski przystąpiła do Memorandum w dniu 27 listopada 1991 r.; dla Administracji Morskiej Polski Memorandum weszło w życie w dniu 1 stycznia 1992 r.
- 11) Administracja Morska Rumunii przystąpiła do Memorandum w dniu 10 maja 2007 r.; dla Administracji Morskiej Rumunii Memorandum weszło w życie z dniem 1 lipca 2007 r.
- 12) Administracja Morska Federacji Rosyjskiej przystąpiła do Memorandum w dniu 10 listopada 1995 r.; dla Administracji Morskiej Federacji Rosyjskiej Memorandum weszło w życie w dniu 1 stycznia 1996 r.
- 13) Administracja Morska Słowenii przystąpiła do Memorandum w dniu 15 maja 2003 r.; dla Administracji Morskiej Słowenii Memorandum weszło w życie z dniem 22 lipca 2003 r.

Przywołując Deklarację Kończową przyjętą w dniu 2 grudnia 1980 r. przez Regionalną Europejską Konferencję Bezpieczeństwa Morskiego, która podkreśliła potrzebę zwiększania bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego oraz znaczenie poprawy warunków życia i pracy na statkach;

Doceniając z uznaniem postęp osiągnięty w tych dziedzinach przez Międzynarodową Organizację Morską i Międzynarodową Organizację Pracy;

Odnotowując również wkład Unii Europejskiej w realizację wyżej wymienionych celów;

Pamiętając, że główna odpowiedzialność za skuteczne stosowanie norm ustanowionych w instrumentach międzynarodowych spoczywa na władzach państwa, pod którego banderą pływa statek;

Uznając jednak, że konieczne jest podjęcie przez państwa portu skutecznych działań w celu zapobiegania eksploatacji statków niespełniających norm;

Dostrzegając również potrzebę unikania zakłócania konkurencji między portami;

Będąc przekonanym o konieczności udoskonalonego i zharmonizowanego systemu inspekcji państwa portu oraz wzmocnienia współpracy i wymiany informacji w tym zakresie;

osiągnęły następujące porozumienie:

Sekcja 1 Zobowiązania

- 1.1** Każdy Organ nadaje moc prawną postanowieniom niniejszego Memorandum i załączników do niego.
- 1.2** Każdy Organ będzie prowadził skuteczny system inspekcji państwa portu w celu zapewnienia, że, bez dyskryminacji ze względu na banderę, statki handlowe o obcej przynależności zawijające do portu jego państwa lub zakotwiczone przy takim porcie spełniały normy określone we właściwych instrumentach wymienionych w sekcji 2.
- 1.3** Każdy Organ przeprowadzi inspekcję każdego statku handlowego o obcej przynależności o priorytecie I zawijającego do jednego z jego portów lub kotwiczowisk, z zastrzeżeniem elastyczności i zobowiązań regionalnych opisanych w załączniku 11. Każdy Organ przeprowadzi łączną liczbę inspekcji obcych statków handlowych o priorytecie I i II, która odpowiada co najmniej jego rocznym zobowiązaniom inspekcyjnym określonym zgodnie z załącznikiem 11. Organy powinny powstrzymać się od wyboru do inspekcji okresowych statków o priorytecie II, jeżeli nie jest to wymagane w celu wypełnienia ich rocznych zobowiązań.
- 1.4** Każdy Organ będzie konsultować się, współpracować i wymieniać informacje z innymi Organami w celu realizacji celów Memorandum.
- 1.5** Każdy Organ lub inny podmiot, zależnie od sytuacji, ustanowi odpowiednią procedurę dla usług pilotowych, również tych świadczonych na statkach zmierzających do portu lub przepływających tranzytem przez jego terytorium, a także dla władz portowych w zakresie niezwłocznego informowania organu odpowiednio państwa portu lub państwa nadbrzeżnego o każdym przypadku stwierdzenia podczas pełnienia swoich rutynowych obowiązków widocznych nieprawidłowości, które mogą zagrażać bezpieczeństwu statku lub stanowić zagrożenie dla środowiska morskiego.
- 1.6** Wypełniając swoje zobowiązania, Organy będą przeprowadzać inspekcje, których rodzaje określa załącznik 9.
- 1.7** Żadne z postanowień Memorandum nie będzie interpretowane jako ograniczające uprawnienia Organów do podejmowania środków w ramach ich jurysdykcji

Sekcja 2 Właściwe instrumenty

2.1 Do celów Memorandum „właściwe instrumenty” to:

- .1 Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych, 1966 (LOAD LINES 66);
- .2 Protokół z 1988 r. dotyczący Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966 (LL PROT 88);
- .3 Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (SOLAS);
- .4 Protokół z 1978 r. dotyczący Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (SOLAS PROT 78);
- .5 Protokół z 1988 r. dotyczący Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (SOLAS PROT 88);
- .6 Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, zmieniona Protokołem uzupełniającym z 1978 r., a następnie Protokołem z 1997 r. (MARPOL);
- .7 Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht, 1978 (STCW 78);
- .8 Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, 1972 (COLREG 72);
- .9 Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków, 1969 (TONNAGE 69);
- .10 Konwencja dotycząca minimalnych norm na statkach handlowych, 1976 (Konwencja MOP nr 147) (ILO 147);
- .11 Protokół z 1996 r. do Konwencji dotyczącej minimalnych norm na statkach handlowych, 1976 (Konwencja MOP nr 147) (ILO P147)
- .12 Konwencja o pracy na morzu, 2006 (MLC, 2006);
- .13 Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1969 (CLC1969);
- .14 Protokół z 1992 r. zmieniający Międzynarodową konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1969 (CLC PROT 1992);
- .15 Międzynarodowa konwencja w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach, 2001 (AFS2001);
- .16 Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, 2001;
- .17 Międzynarodowa konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (BWM).

2.2 W odniesieniu do konwencji ILO (w tym MLC, 2006) wymienionych w sekcji 2.1 każdy Organ będzie stosował procedury określone w załączniku 2.

2.3 Każdy Organ będzie stosował te właściwe instrumenty, które weszły w życie i których stroną jest jego państwo. W przypadku zmian do właściwego instrumentu każdy Organ będzie stosował te zmiany, które weszły w życie i które zostały przyjęte przez jego państwo. Zmieniony w ten sposób instrument będzie wówczas uważany za „właściwy instrument” dla tego Organu.

2.4 Stosując właściwy instrument, Organy zapewnią, że statki państw niebędących stroną tego instrumentu nie będą traktowane w sposób uprzywilejowany, i będą stosować procedury określone w załączniku 1. W przypadku statków o wielkości mniejszej niż konwencyjna Organy będą stosować procedury określone w załączniku 1.

Sekcja 3 Raportowanie, profil ryzyka statku, wybór, inspekcja i zatrzymanie

- 3.1** Każdy statek musi spełniać wymagania w zakresie raportowania zgodnie z załącznikiem 12.
- 3.2** Każdemu statkowi w systemie informacyjnym zostanie przypisany profil ryzyka statku, zgodnie z załącznikiem 7, od którego będzie zależeć jego priorytet w zakresie inspekcji, odstęp czasu między inspekcjami oraz zakres inspekcji. Przy wyborze statków do inspekcji władze określą ich priorytet na podstawie schematu wyboru określonego w załączniku 8.
- 3.3** Inspekcje będą przeprowadzane przez odpowiednio wykwalifikowane i przeszkolone osoby upoważnione w tym celu przez dany Organ i działające na jego odpowiedzialność, ze szczególnym uwzględnieniem załącznika 6. W przypadku gdy wymagana wiedza fachowa nie może zostać zapewniona przez Organ, inspektorowi inspekcji państwa portu tego Organu może towarzyszyć każda osoba posiadająca wymaganą wiedzę fachową. Inspektorzy inspekcji państwa portu oraz współpracujący z nimi eksperci nie będą związani z portem, w którym przeprowadzana jest inspekcja, ani inspekcjonowanymi statkami w sposób mogący wywoływać wątpliwości co do ich bezstronności, ani też inspektorzy inspekcji państwa portu nie będą zatrudnieni przez organizacje pozarządowe lub nie podejmą się pracy w imieniu organizacji pozarządowych, które wydają świadectwa klasy i certyfikaty lub przeprowadzają przeglądy albo inspekcje w celu wydania takich świadectw i certyfikatów. Każdy inspektor inspekcji państwa portu będzie posiadał przy sobie dokument identyfikacyjny wydany Organ zgodnie z ustawodawstwem krajowym, wskazujący, że inspektor inspekcji państwa portu jest upoważniony do przeprowadzania inspekcji.
- 3.4** Każdy Organ dołoży starań, aby zapewnić usunięcie wszystkich wykrytych uchybień. Pod warunkiem że dołożono wszelkich możliwych starań w celu usunięcia wszystkich uchybień, innych niż stanowiące zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska naturalnego, statek może otrzymać pozwolenie na udanie się do portu, w którym wszelkie takie uchybienia mogą zostać usunięte. W przypadku uchybień, które w sposób oczywisty zagrażają bezpieczeństwu, zdrowiu lub środowisku naturalnemu, Organ zapewni, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w pkt 3.8, usunięcie zagrożenia przed wydaniem zezwolenia na wyjście statku w morze. W tym celu zostaną podjęte odpowiednie działania, które mogą obejmować zatrzymanie lub formalny nakaz wstrzymania operacji na statku ze względu na stwierdzone uchybienia, które pojedynczo lub łącznie czynią dalszą eksploatację niebezpieczną. Podejmując decyzję w sprawie stosownych działań inspektorzy inspekcji państwa portu postępują zgodnie z Instrukcjami Komitetu PSC.
- 3.5** Jeżeli podstawą do zatrzymania jest uszkodzenie statku powstałe w wyniku wypadku, nie wydaje się decyzji o zatrzymaniu, pod warunkiem że:
- .1 należyte uwzględniono wymagania zawarte w prawidło 11 lit. c) Rozdziału I Konwencji SOLAS dotyczące powiadomienia administracji państwa bandery, mianowanego inspektora lub uznanej organizacji odpowiedzialnej za wydanie przedmiotowego certyfikatu;
 - .2 przed wejściem do portu lub natychmiast po tym, jak doszło do uszkodzenia, kapitan lub armator statku przekazał organowi inspekcji państwa portu szczegółowe informacje na temat okoliczności wypadku i zaistniałych uszkodzeń oraz informacje na temat wymaganego powiadomienia administracji państwa bandery;
 - .3 statek podejmuje właściwe czynności naprawcze, zgodnie z wymogami Organu, oraz
 - .4 po otrzymaniu powiadomienia o zakończeniu czynności naprawczych Organ upewnił się, że uchybienia, które stanowiły wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska naturalnego, zostały usunięte w sposób spełniający oczekiwania Organu.

- 3.6** W wyjątkowych okolicznościach, gdy—wszystkie wymagane certyfikaty określone w Instrukcji Komitetu PSC nie znajdują się na statku, są przedawnione albo nieważne, lub gdy w wyniku bardziej szczegółowej inspekcji ogólny stan statku i jego wyposażenia, uwzględniając również warunki życia i pracy marynarzy, zostaje uznany za w oczywisty sposób niespełniający norm, Organ może zawiesić inspekcję. Zawieszenie inspekcji może trwać do czasu, gdy odpowiedzialne strony podejmą kroki niezbędne do zapewnienia, że statek spełnia wymagania właściwych instrumentów. Przed zawieszeniem inspekcji Organ musi odnotować uchybienia stanowiące podstawę zatrzymania w kilku obszarach zgodnie z Instrukcją Komitetu PSC. Powiadomienie odpowiedzialnych stron o zatrzymaniu statku zawiera informację, że inspekcja zostaje zawieszona do czasu poinformowania Organu, że statek spełnia wszystkie właściwe wymogi.
- 3.7** W przypadku zatrzymania statku Organ niezwłocznie powiadamia administrację państwa bandery) w formie pisemnej i załącza raport z inspekcji. Podobnie, w stosownych przypadkach, powiadomiona zostanie uznana organizacja, która wydała odpowiednie świadectwa w imieniu administracji państwa bandery. Powyższe strony zostaną również powiadomione na piśmie o zwolnieniu statku z zatrzymania. W przypadku zatrzymania związanego z naruszeniem Konwencji MLC, 2006, Organ niezwłocznie powiadomi również właściwe organizacje zrzeszające armatorów i marynarzy w państwie portu, w którym przeprowadzono inspekcję.
- 3.8** Jeżeli uchybienia, które spowodowały zatrzymanie, o którym mowa w pkt 3.4, nie mogą zostać usunięte w porcie, w którym przeprowadzono inspekcję, organ może zezwolić danemu statkowi na udanie się do najbliższej dostępnej właściwej stoczni remontowej (lub, w przypadku uchybień zatrzymujących zgodnie z Konwencją MLC, 2006, do portu, w którym ma zostać wdrożony plan działań naprawczych) zgodnie z Instrukcją Komitetu PSC.
- W przypadku gdy decyzja o wysłaniu statku do stoczni remontowej wynika z braku zgodności z rezolucją IMO A. 1049(27), zarówno w zakresie dokumentacji statku, jak i w odniesieniu do wad konstrukcyjnych i uszkodzeń statku, przed wydaniem zezwolenia na wypłynięcie statku Organ może zażądać przeprowadzenia niezbędnych pomiarów grubości poszycia kadłuba statku w porcie zatrzymania zgodnie z Instrukcją Komitetu PSC.
- Jeżeli statek zostaje zatrzymany, ponieważ nie jest wyposażony w sprawny rejestrator danych z podróży, gdy jego użycie jest obowiązkowe, a uchybienia tego nie można łatwo usunąć w porcie zatrzymania, Organ może zezwolić statkowi na udanie się do właściwej stoczni remontowej lub portu znajdującego się najbliżej portu zatrzymania, gdzie uchybienie zostanie łatwo usunięte, albo też może nakazać usunięcie uchybienia w ciągu maksymalnie 30 dni.
- 3.9** Przepisy pkt 3.7 i 3.8 nie naruszają wymogów właściwych instrumentów lub procedur ustanowionych przez organizacje międzynarodowe, dotyczących procedur powiadamiania i raportowania związanych z inspekcją państwa portu.
- 3.10** Organy zapewnią, aby po zakończeniu inspekcji kapitan statku otrzymał raport z inspekcji, zawierający wyniki inspekcji, w tym odniesienia do właściwych instrumentów i szczegóły dotyczące wszelkich działań, które należy podjąć.
- 3.11** Jeżeli jakakolwiek inspekcja, o której mowa w sekcji 1.3, potwierdzi lub ujawni uchybienia w odniesieniu do wymogów właściwego instrumentu uzasadniające zatrzymanie statku, wszelkie koszty związane z inspekcjami w każdym normalnym okresie obrachunkowym powinny być pokryte przez właściciela lub armatora statku lub przez jego przedstawiciela w państwie portu. Wszystkie koszty związane z inspekcjami przeprowadzanymi przez Organ zgodnie z przepisami sekcji 4 obciążają właściciela lub armatora statku.

Statek nie zostanie zwolniony z zatrzymania, do czasu gdy nie zostanie uiszczona pełna opłata lub nie zostanie udzielona wystarczająca gwarancja zwrotu kosztów zgodnie z prawem krajowym.

3.12 Właściciel lub armator statku lub jego przedstawiciel w danym państwie będzie miał prawo do odwołania się od decyzji o zatrzymaniu lub decyzji o zakazie wejścia do portu podjętej przez Organ tego państwa. Odwołanie nie spowoduje wstrzymania wykonania decyzji o zatrzymaniu lub zakazie wejścia do portu. Organ w odpowiedni sposób poinformuje kapitana statku o prawie do odwołania.

3.13 Przeprowadzając inspekcje na mocy Memorandum, Organy dołożą wszelkich starań, aby uniknąć bezpodstawnego zatrzymania lub opóźnienia statku. Żadne z postanowień Memorandum nie narusza praw wynikających z przepisów właściwych instrumentów dotyczących odszkodowań za bezpodstawne zatrzymania lub opóźnienia. W każdym przypadku domniemanego bezpodstawnego zatrzymania lub opóźnienia ciężar dowodu spoczywa na właścicielu lub armatorze statku.

Sekcja 4 Zakaz wejścia do portu

4.1 Zakaz wejścia do portu dla statków w następstwie wielokrotnego zatrzymania.

.1 Zaleca się, aby każdy Organ dopilnował, by statkowi handlowemu o obcej przynależności odmówiono wejścia do jego portów i na kotwiczowiska, jeżeli:

pływa pod banderą państwa znajdującego się na szarej liście opublikowanej w rocznym sprawozdaniu Memorandum Paryskiego i został zatrzymany ponad dwa razy w ciągu ostatnich 24 miesięcy w porcie lub na kotwiczowisku w regionie Memorandum Paryskiego,

pływa pod banderą państwa znajdującego się na czarnej liście opublikowanej w rocznym sprawozdaniu Memorandum Paryskiego i został zatrzymany ponad dwukrotnie w ciągu ostatnich 36 miesięcy w porcie lub na kotwiczowisku w regionie Memorandum Paryskiego.

.2 Zakaz wejścia do portu po wielokrotnym zatrzymaniu będzie miał zastosowanie natychmiast po opuszczeniu przez statek portu lub kotwiczowiska.

.3 Decyzja o zakazie wejścia do portu zostanie zniesiona po upływie trzech miesięcy od daty wydania zakazu i po spełnieniu warunków określonych w Instrukcji Komitetu PSC.

Jeżeli statek jest przedmiotem drugiego zakazu wejścia do portu, okres ten wynosi 12 miesięcy.

.4 Każde następne zatrzymanie w porcie lub na kotwiczowisku skutkuje zakazem wejścia do jakiegokolwiek portu lub kotwiczowiska. Trzeci zakaz wejścia do portu-może zostać zniesiony po upływie 24 miesięcy od wydania decyzji i tylko wtedy, gdy:

- statek pływa pod banderą państwa, które ze względu na wskaźnik zatrzymań nie znajduje się ani na czarnej, ani na szarej liście,
- certyfikaty i świadectwa klasy statku są wydawane przez organizację lub organizacje uznane przez jedno lub więcej państw członkowskich Memorandum Paryskiego zgodnie z załącznikiem 7,
- statek jest zarządzany przez armatora o wysokiej efektywności działania
- i spełnione są warunki określone w Instrukcji Komitetu PSC.

Każdemu statkowi niespełniającemu powyższych kryteriów po upływie okresu 24 miesięcy od wydania zakazu wejścia do portu, wydaje się na stałe zakaz wejścia do jakiegokolwiek portu i kotwiczowiska.

- .5 Każde kolejne zatrzymanie w porcie lub kotwiczowisku po trzecim zakazie wejścia do portu skutkuje stałym zakazem wejścia statku do każdego portu lub kotwiczowiska.
- .6 Przed odmową wpuszczenia statku, Organ może zwrócić się o konsultacje z administracją państwa bandery danego statku.

4.2 Zakaz wejścia statku do portu w następstwie innych zdarzeń:

- .1 statku o obcej przynależności, o którym mowa w sekcjach 3.4 i 3.8, który wypływa w morze bez spełnienia warunków określonych przez Organ w porcie przeprowadzenia inspekcji; lub
- .2 statku o obcej przynależności, o którym mowa w sekcji 3.8, który odmawia spełnienia stosownych wymogów właściwych instrumentów, nie zawijając do wskazanej stoczni remontowej.

4.3 W celu spełnienia przepisów pkt 4.1 i 4.2 każdy Organ zapewni przestrzeganie procedury określonej w Instrukcji Komitetu PSC.

4.4 Nie naruszając przepisów pkt 4.1 i 4.2, właściwy Organ państwa portu może zezwolić na wejście statku do określonego portu w przypadku działania siły wyższej lub nadrzędnych względów bezpieczeństwa albo w celu zmniejszenia lub zminimalizowania ryzyka zanieczyszczenia, pod warunkiem że właściciel, armator lub kapitan statku wdrożył odpowiednie środki zapewniające bezpieczne wejście do portu, zgodnie z wymogami Organu tego państwa.

Sekcja 5 Udzielanie informacji

5.1 Każdy Organ składa sprawozdanie z inspekcji, które przeprowadził ramach Memorandum i ich wyników, zgodnie z procedurami określonymi w załączniku 3.

5.2 Sekretariat w imieniu państw stron Memorandum Paryskiego podejmie niezbędne środki w celu zapewnienia, że informacje wymienione w załączniku 4 będą publikowane w odstępach czasu określonych w tym załączniku, z zastrzeżeniem zgodności z polityką dostępu do danych uzgodnioną przez Komitet PSC. Informacje dostarczone zgodnie z pkt 5.1 mogą być udostępniane do publikacji w formie drukowanej lub postaci elektronicznej w celu wsparcia Organów w publikacjach wymienionych w załączniku 4, jak również do innych celów zgodnie z decyzjami Komitetu PSC, o którym mowa w sekcji 6.

5.3 Sekretariat, o którym mowa w sekcji 7.4, może ułatwić publikację danych w dowolnym formacie elektronicznym lub w formacie druku, wywodzącym się w niezmienionej postaci z systemu informacyjnego o którym mowa w załączniku 3.

5.4 W przypadku gdy dane z inspekcji lub zatrzymania zawierają informacje dotyczące osób prywatnych, Organy zobowiązują się zapewnić Ochronę prywatności tych osób zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi. Ochrona ta nie stanowi jednak przeszkody dla publikacji nazwy armatora statków poddanych inspekcji lub publikacji nazw podmiotów czarterujących, których to dotyczy.

Sekcja 6 Naruszenia przepisów w trakcie eksploatacji statku

Na wniosek innego Organu, Organy dołożą starań w celu zabezpieczenia dowodów dotyczących podejrzeń naruszenia wymogów dotyczących eksploatacji statku zawartych w Prawidle 10 Konwencji COLREG 72 i w przepisach Konwencji MARPOL. W przypadku podejrzenia naruszenia przepisów obejmującego zrzuty substancji szkodliwych, Organ, na wniosek innego Organu, przeprowadzi w porcie inspekcję statku podejrzewanego o takie działania w celu uzyskania informacji i, w stosownych przypadkach, pobrania próbki każdego domniemanego zanieczyszczenia. Procedury postępowania wyjaśniającego w sprawie naruszenia przepisów dotyczących zrzutów ze statków do morza są wymienione w Instrukcji Komitetu PSC.

Sekcja 7 Organizacja

7.1 Zostanie powołany Komitet PSC składający się z przedstawiciela każdego z Organów i Komisji Wspólnot Europejskich. Doradca z każdej z międzynarodowych organizacji rządowych, stowarzyszeń oraz obserwatorzy zostaną zaproszeni do udziału w pracach Komitetu i wszelkich innych spotkaniach.

7.2 Komitet będzie zbierał się raz w roku i w innych terminach, o ile tak zdecyduje.

7.3 Komitet będzie:

- .1 wykonywał konkretne zadania powierzone mu na mocy Memorandum;
- .2 wspierał, przy użyciu wszelkich niezbędnych środków, w tym poprzez seminaria dla inspektorów inspekcji państwa portu, harmonizację procedur i praktyk związanych z inspekcją, usuwaniem uchybień, zatrzymaniem, zakazem wejścia do portu i stosowaniem sekcji 2.4;
- .3 opracowywał i weryfikował wytyczne i procedury przeprowadzania inspekcji na mocy Memorandum;
- .4 opracowywał i weryfikował procedury wymiany informacji;
- .5 kontrolował inne kwestie związane z funkcjonowaniem i efektywnością działania Memorandum;
- .6 wybierał przewodniczącego i wiceprzewodniczącego Komitetu PSC spośród przedstawicieli Organów;
- .7 ustanawiał Radę Doradczą Memorandum, aby wspierała Komitet PSC w koncentrowaniu się na kluczowych kwestiach, a w szczególności kierowaniu sekretariatem Memorandum pomiędzy posiedzeniami Komitetu PSC;
- .8 opracowywał i zatwierdzał Instrukcję Komitetu PSC.

7.4 Utworzony zostanie Sekretariat prowadzony przez Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Wodnej Królestwa Niderlandów, który będzie miał swoje biuro w Hadze.

7.5 Sekretariat, działając zgodnie z wytycznymi Komitetu PSC i w granicach udostępnionych mu zasobów będzie:

- .1 przygotowywał posiedzenia, rozpowszechniał dokumenty i zapewniał taką pomoc, jaka może być wymagana by umożliwić Komitetowi PSC wykonywania jego funkcji;
- .2 ułatwiał wymianę informacji, wykonywał procedury określone w załącznikach 3 i 4 oraz przygotowywał sprawozdania, jakie mogą być niezbędne do celów Memorandum;
- .3 wykonywał wszelkie inne prace, jakie mogą okazać się niezbędne do zapewnienia skutecznego wykonywania postanowień Memorandum.

Sekcja 8 Zmiany

- 8.1** Każdy Organ może zaproponować zmiany do Memorandum.
- 8.2** W przypadku propozycji zmian w sekcjach Memorandum, zastosowanie będzie miała następująca procedura:
- .1 proponowana zmiana zostanie za pośrednictwem Sekretariatu przedłożona do rozpatrzenia przez Komitet PSC;
 - .2 zmiany zostaną przyjęte większością dwóch trzecich głosów obecnych i głosujących przedstawicieli Organów w Komitecie PSC. Jeżeli zmiana zostanie przyjęta w ten sposób, Sekretariat przekaże ją Organom do przyjęcia;
 - .3 zmianę uznaje się za przyjętą po upływie sześciu miesięcy od daty przyjęcia jej przez przedstawicieli Organów w Komitecie lub po upływie innego czasu ustalonego jednogłośnie przez przedstawicieli Organów w Komitecie PSC w chwili przyjęcia zmiany, o ile w odpowiednim terminie żaden Organ nie powiadomi Sekretariatu o sprzeciwie ;
 - .4 poprawka wejdzie w życie 60 dni po jej przyjęciu lub po upływie innego okresu ustalonego jednomyślnie przez przedstawicieli Organów w Komitecie.
- 8.3** W przypadku propozycji zmian w załącznikach do Memorandum zastosowanie będzie miała następująca procedura:
- .1 proponowana zmiana zostanie przedłożona do rozpatrzenia przez Organy za pośrednictwem sekretariatu;
 - .2 zmiana zostanie uznana za przyjętą po upływie trzech miesięcy od daty powiadomienia o niej przez Sekretariat, chyba że jeden z Organów zwróci się na piśmie z wnioskiem o rozpatrzenie zmiany przez Komitet. W takim przypadku zastosowanie będzie miała procedura określona w pkt 8.2;
 - .3 zmiana wejdzie w życie 60 dni po jej przyjęciu lub po upływie innego czasu ustalonego jednomyślnie przez Organy.

Sekcja 9 Przepisy administracyjne

- 9.1** Memorandum nie narusza praw i obowiązków wynikających z jakiegokolwiek umowy międzynarodowej lub właściwych przepisów krajowych.
- 9.2** Administracja morska (Organ) europejskiego państwa nadbrzeżnego i państwa nadbrzeżnego basenu północnoatlantyckiego od Ameryki Północnej do Europy, które spełnia kryteria określone w załączniku 5, może przystąpić do Memorandum po uzyskaniu zgody wszystkich Organów państw -stron Memorandum.
- 9.3** Z chwilą wejścia w życie Memorandum, zastąpi ono „Protokół ustaleń między niektórymi organami morskimi w sprawie utrzymania norm dotyczących statków handlowych”, podpisany w Hadze dnia 2 marca 1978 r.
- 9.4** Memorandum wejdzie w życie z dniem 1 lipca 1982 r.
- 9.5** Tekst Memorandum w wersji angielskiej i francuskiej jest jednakowo autentyczny.

Podpisany w Paryżu w językach angielskim i francuskim, dnia dwudziestego szóstego stycznia tysiąc dziewięćset osiemdziesiątego drugiego roku.

ZAŁĄCZNIKI DO MEMORANDUM

Załącznik 1	Statki niebędące Stronami konwencji i poniżej wielkości opisanej w konwencji
Załącznik 2	Konwencja o pracy na morzu z 2006 r. (MLC, 2006) lub Konwencja dotycząca minimalnych norm na statkach handlowych z 1976 r. (ILO 147) i Protokół z 1996 r. (ILO P147), jeśli ma zastosowanie
Załącznik 3	System informacji o inspekcjach
Załącznik 4	Publikacja informacji dotyczących zatrzymań i inspekcji
Załącznik 5	Jakościowe kryteria przystąpienia do Memorandum
Załącznik 6	Minimalne kryteria dla inspektorów inspekcji państwa portu
Załącznik 7	Profil ryzyka statku
Załącznik 8	Schemat inspekcji i wyboru
Załącznik 9	Rodzaj inspekcji i wyraźne podstawy
Załącznik 10	Sprawdzanie certyfikatów i dokumentów
Załącznik 11	Zobowiązania organów w zakresie inspekcji
Załącznik 12	Obowiązki raportowania dla statków

Załącznik 1 Statki państw niebędących Stronami i o wielkości mniejszej niż konwencyjna

1 Statki podmiotów niebędących Stronami

Statki uprawnione do pływania pod banderą państwa nie będącego stroną właściwego instrumentu i w związku z tym nieposiadające certyfikatów stanowiących dowód *prima facie* zadowalających warunków na statku lub obsadzone załogą, która nie posiada ważnych świadectw zgodnie z Konwencją STCW, zawijające do portu państwa w regionie Memorandum Paryskiego, które jest stroną właściwego instrumentu, będą poddawane bardziej szczegółowej lub, w stosownych przypadkach, rozszerzonej inspekcji. Przeprowadzając inspekcję inspektor inspekcji państwa portu będzie stosował te same procedury, jakie przewidziano dla statków, do których mają zastosowanie właściwe instrumenty.

Jeżeli statek lub załoga posiada jakąś alternatywną formę certyfikacji, przy przeprowadzaniu inspekcji inspektor inspekcji państwa portu może wziąć pod uwagę formę i treść tej dokumentacji. Stan takiego statku i jego wyposażenia oraz certyfikacja załogi i minimalny standard obsady załogowej administracji państwa bandery muszą być zgodne z celami przepisów właściwych instrumentów; w przeciwnym razie statek musi podlegać takim ograniczeniom, jakie są konieczne do uzyskania porównywalnego poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska morskiego.

2 Statki o wielkości mniejszej niż konwencyjna

2.1 W zakresie, w jakim właściwy instrument nie ma zastosowania do statków o wielkości mniejszej niż konwencyjna, zadaniem inspektora inspekcji państwa portu będzie ocena, czy statek spełnia możliwe do przyjęcia normy w odniesieniu do bezpieczeństwa, zdrowia lub ochrony środowiska. Dokonując tej oceny, inspektor inspekcji państwa portu należy uwzględnić takie czynniki, jak długość i charakter planowanego rejsu lub użytkowania, wielkość i rodzaj statku, posiadane wyposażenie oraz charakter ładunku.

2.2 Podczas pełnienia swoich funkcji inspektor inspekcji państwa portu będzie się kierować wszelkimi certyfikatami i innymi dokumentami wydanymi przez administrację państwa bandery lub w jej imieniu. Inspektor inspekcji państwa portu, uwzględniając takie certyfikaty i dokumenty oraz ogólne wrażenie dotyczące statku, posługuje się swoim fachowym osądem przy podejmowaniu decyzji, czy i w jakim zakresie statek będzie poddany dalszej inspekcji. Podczas przeprowadzania dalszej inspekcji inspektor inspekcji państwa portu zwróci uwagę, w niezbędnym zakresie, na pozycje wymienione w pkt 2.3 niniejszego załącznika. Wykaz nie powinien być uważany za wyczerpujący, ale ma na celu przedstawienie przykładów poszczególnych elementów.

2.3 Elementy o znaczeniu ogólnym

2.3.1 Elementy związane z warunkami wyznaczania linii ładunkowych:

- .1 wodoszczelność pokładów narażonych na działanie czynników atmosferycznych;
- .2 włazy i urządzenia zamykające;
- .3 odporne na warunki atmosferyczne zamknięcia otworów w nadbudówkach;
- .4 instalacje odprowadzania wody;
- .5 wyloty boczne;
- .6 wentylatory i przewody wentylacyjne;
- .7 informacje o stateczności.

2.3.2 Inne elementy-związane z bezpieczeństwem życia na morzu:

- .1 środki ratunkowe;

- .2 sprzęt przeciwpożarowy;
 - .3 ogólne uwarunkowania konstrukcyjne (tj. kadłub, pokład, pokrywy luków itp.);
 - .4 maszyny główne i instalacje elektryczne;
 - .5 sprzęt nawigacyjny, w tym instalacje radiowe.
- 2.3.3** Elementy związane z zapobieganiem zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków:
- .1 środki kontroli usuwania oleju i mieszanin oleistych, np. urządzenia do separacji lub filtrowania wody zaolejonej lub inne równoważne środki (zbiornik(-i) do zatrzymywania oleju, mieszanin oleistych, pozostałości oleju);
 - .2 środki do usuwania oleju, mieszanin oleistych lub pozostałości olejowych;
 - .3 obecność oleju w zęzach maszynowni;
 - .4 środki do zbierania, składowania i usuwania śmieci.
- 2.4** W przypadku uchybień stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska naturalnego, inspektor inspekcji państwa portu podejmie takie działania, obejmujące zatrzymanie, jeśli będzie konieczne, z uwzględnieniem czynników wymienionych w pkt 2.1 niniejszego załącznika, w celu zapewnienia, aby uchybienia zostały usunięte lub aby statek, w przypadku zezwolenia na przejście do innego portu, nie stwarzał wyraźnego zagrożenia dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska naturalnego.

Załącznik 2 Konwencja o pracy na morzu z 2006 r. (MLC, 2006) lub Konwencja dotycząca minimalnych norm na statkach handlowych z 1976 r. (ILO 147) i Protokół z 1996 r. (ILO P147), jeśli ma zastosowanie .

1 Konwencja o pracy na morzu z 2006 r. (MLC, 2006), jeśli ma zastosowanie.

- 1.1** Inspekcja w zakresie dyplomów i świadectw przeszkolenia jest uregulowana w Instrukcji Komitetu PSC. W trakcie inspekcji w zakresie wymagań Konwencji MLC 2006 inspektor inspekcji państwa portu (PSCO) w oparciu o kryteria stanowiące podstawę zatrzymania wymienione w załączniku nr 9 oraz swoją fachową wiedzę, podejmie decyzję, czy statek zostanie poddany bardziej szczegółowej inspekcji. Wszystkie skargi, które nie są oczywiście bezzasadne w odniesieniu do warunków panujących na statku, zostaną dokładnie zbadane i podjęte zostaną działania uznane za konieczne. PSCO wykorzysta również swoją fachową ocenę aby zdecydować, czy warunki na pokładzie stwarzają zagrożenie dla bezpieczeństwa lub zdrowia marynarzy i wymagają poprawy oraz może, w razie konieczności, zatrzymać statek do czasu wdrożenia planu działań naprawczych. Procedury sprawozdawcze dotyczące zatrzymań przedstawiono w załączniku nr 4.

Wdrożenie procedur PSC w odniesieniu do Konwencji MLC, 2006, jest określone w Instrukcji Komitetu PSC.

2. Konwencja dotycząca minimalnych norm na statkach handlowych z 1976 r. (ILO 147) i Protokół z 1996 r. do Konwencji dotyczącej minimalnych norm na statkach handlowych (ILO P147), jeśli mają zastosowanie

- 2.1** Inspekcje na statkach zgodnie z Konwencją ILO 147 i protokołem PILO 147 będą się odnosić do:

- .1 Konwencji Nr 138 dotyczącej najniższego wieku dopuszczenia do zatrudnienia, z 1973 r.; lub
Konwencji Nr 58 dotyczącej najniższego wieku dopuszczenia do zatrudnienia (zrewidowanej), z 1936 r.; lub Konwencji Nr 7 dotyczącej najniższego wieku dopuszczania dzieci do pracy w marynarce z 1920 r.;
- .2 Konwencji Nr 73 dotyczącej badania lekarskiego marynarzy z 1946 r.;
- .3 Konwencji Nr 134 dotyczącej zapobiegania wypadkom marynarzy przy pracy (art. 4 i 7);
- .4 Konwencji Nr 92 dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (zrewidowana) z 1949 r.;
- .5 Konwencji Nr 68 dotyczącej zaopatrzenia w żywność i służby wyżywienia załóg na statkach, z 1946 r. (art. 5);
- .6 Konwencji Nr 133 dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (postanowienia uzupełniające) z 1970 r.;
- .7 Konwencji Nr 180 dotyczącej czasu pracy i stanu załogi na statkach z 1996 r.;
- .8 Konwencji Nr 53 dotyczącej minimalnych kwalifikacji zawodowych kapitanów i oficerów marynarki handlowej z 1936 r. (art. 3 oraz 4).

Inspekcja w zakresie dyplomów i świadectw przeszkolenia jest uregulowana w Instrukcji Komitetu PSC. W trakcie inspekcji w zakresie wymagań Konwencji wymienionych w pkt 1-7 PSCO w oparciu o kryteria stanowiące podstawę zatrzymania wymienione w załączniku 9 oraz swoją fachową wiedzę, podejmie decyzję, czy statek zostanie poddany bardziej szczegółowej inspekcji. Wszystkie skargi, które nie są oczywiście bezzasadne w odniesieniu do warunków panujących na statku, zostaną dokładnie zbadane i podjęte zostaną działania uznane za konieczne. PSCO wykorzysta również swoją fachową ocenę aby zdecydować, czy warunki na pokładzie stwarzają zagrożenie dla bezpieczeństwa lub zdrowia marynarzy i wymagają poprawy oraz może, w razie konieczności, zatrzymać statek do czasu wdrożenia planu działań naprawczych.

Procedury sprawozdawcze dotyczące zatrzymań przedstawiono w załączniku nr 4.

- 2.2 W ramach postanowień pkt 2.3 niniejszego załącznika stosuje się następujące konwencje:
- .1 Konwencja Nr 22 dotycząca umowy najmu marynarzy z 1926 r.;
 - .2 Konwencja Nr 23 dotycząca repatriacji marynarzy z 1926 r.;
 - .3 Konwencja Nr 55 dotycząca obowiązków armatora w razie choroby, wypadku lub śmierci marynarzy z 1936 r.; lub
Konwencja Nr 56 dotycząca ubezpieczenia marynarzy na wypadek choroby z 1936 r.; lub
Konwencja Nr 130 dotycząca opieki lekarskiej i zasiłków chorobowych z 1969 r.;
 - .4 Konwencja Nr 87 dotycząca wolności związkowej i ochrony praw związkowych z 1948 r.;
 - .5 Konwencja Nr 98 dotycząca stosowania zasad prawa organizowania się i rokowań zbiorowych z 1949 r.;
 - .6 Konwencja Nr 108 dotycząca krajowych dowodów tożsamości marynarzy z 1958 r.;
 - .7 Konwencja Nr 135 dotycząca ochrony przedstawicieli pracowników w przedsiębiorstwach i przyznania im ułatwień z 1971 r.;
 - .8 Konwencja Nr 164 dotycząca ochrony zdrowia i opieki medycznej marynarzy z 1987 r.
 - .9 Konwencja Nr 166 dotycząca repatriacji marynarzy (zrewidowana) z 1987 r..
- 2.3 Jeżeli inspektor inspekcji państwa portu otrzyma raport, powiadomienie lub skargę stwierdzającą, że normy określone w konwencjach wymienionych w pkt 2.2 niniejszego załącznika nie są spełnione, sprawa zostanie zgłoszona przez Organ, w miarę możliwości wraz z dowodami, administracji państwa bandery w celu podjęcia dalszych działań, wraz z kopią dla ILO.
- 2.4 Części publikacji ILO „Inspekcja warunków pracy na statku: wskazówki dotyczące procedury”, które dotyczą:
- .1 procedur inspekcji państwa bandery na statkach;
 - .2 kształcenia zawodowego;
 - .3 świadectw kompetencji oficerów (regulowane na mocy Konwencji STCW78);
 - .4 godzin pracy i obsady statku (regulowane przez ILO180/STCW78);
- nie są uważane za odpowiednie przepisy dotyczące inspekcji statków, ale jedynie za informacje dla inspektorów inspekcji państwa portu.

Załącznik 3 System informacji o inspekcjach

- 1 Aby wspierać Organy w wyborze statków pływających pod obcą banderą, które mają być poddane inspekcji w ich portach, konieczne jest posiadanie przez nie do dyspozycji aktualnych informacji dotyczących szczegółowych danych, zawinięć i inspekcji poszczególnych statków pływających pod obcą banderą w regionie Memorandum.
- 2 Administrator systemu informatycznego, jak określono w umowie, będzie zarządzał systemem informatycznym zgodnie z umową przyjętą przez Komitet PSC. Umowa ta będzie zawierać wszystkie szczegóły dotyczące standardowych procedur, wymiany informacji, transmisji danych, wszystkich informacji w systemie i innych istotnych kwestii.
- 3 System informacyjny będzie posiadał następujące funkcjonalności:
 - objęcie dane dotyczące inspekcji PSC i zawinięć do portów państw członkowskich;
 - Dostarczanie danych dotyczące profilu ryzyka statku i priorytetu inspekcji;
 - Obliczanie zobowiązań inspekcyjnych każdego państwa członkowskiego;
 - Tworzenie danych do obliczania zarówno białej, jak również szarej i czarnej listy państw bandery oraz tabeli efektywności działania uznanych organizacji;
 - Obliczanie efektywności działania armatorów;
 - Zidentyfikowanie elementów w obszarach ryzyka, które należy sprawdzić podczas każdej inspekcji;
 - Dostarczanie transferów zbiorczych (wejściowych i wyjściowych) danych dotyczących inspekcji PSC i zawinięć do i z państwa członkowskiego.
- 4 W tym celu Organy zobowiązują się do dostarczania administratorowi systemu informacyjnego, za pomocą skomputeryzowanej transmisji danych, informacji o statkach poddanych inspekcji w portach krajowych. Wprowadzanie informacji do plików zawierających dane o inspekcjach będzie realizowane poprzez bezpośrednie, skomputeryzowane wprowadzanie danych każdego dnia.
- 5 Do celów szybkiej wymiany informacji system informacyjny będzie obejmował urządzenie komunikacyjne umożliwiające bezpośrednią, skomputeryzowaną wymianę wiadomości między poszczególnymi Organami.
- 6 Informacje, o których mowa w punktach 4 i 5 powyżej, będą przetwarzane w znormalizowanej formie i zgodnie ze znormalizowanymi procedurami określonymi w przewodniku dla użytkowników systemu informacyjnego opracowanym przez administratora systemu informacyjnego i przyjętym przez Komitet.
- 7 Podczas przetwarzania informacji administrator systemu informacyjnego nie będzie zmieniać żadnych danych dostarczonych przez Organy, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w znormalizowanych procedurach zapewniających spójność stosowania symboli podjętych działań. W innych wypadkach administrator systemu informacyjnego dokona zmian w danych tylko na specjalny pisemny wniosek Organu, od którego pochodzą dane.
- 8 Administrator systemu informacyjnego zorganizuje przetwarzanie informacji, jak w ust. 4 powyżej, tak aby zapewnić łatwy dostęp do danych z inspekcji zarówno do celów konsultacji, jak i aktualizacji zgodnie z procedurami określonymi w przewodniku dla użytkowników systemu informacyjnego dostarczonym przez administratora systemu informacyjnego, przyjętym przez Komitet.
- 9 Informacje do celów administracyjnych, takie jak informacje statystyczne, będą dostarczane przez Sekretariat pod nadzorem Komitetu PSC. Będzie to oparte na danych dostarczonych przez administratora systemu informacyjnego.
- 10 System informacyjny wskazany w powyższych punktach będzie stosowany tak długo, jak długo będzie obowiązywało Memorandum. System informacyjny będzie nadzorowany i stale doskonalony.

- 11 Za zgodą Organu, administrator systemu informacyjnego w imieniu tego Organu przekaże Międzynarodowej Organizacji Morskiej dane uzgodnione przez Komitet PSC zgodnie z Prawidłem 19 Rozdziału I Konwencji SOLAS, art. 11 Konwencji MARPOL, art. 21 Konwencji LOADLINES 66 i art. X Konwencji STCW 78.
- 12 Za zgodą Organu administrator systemu informacyjnego w imieniu tego Organu przekaże Międzynarodowej Organizacji Pracy dane uzgodnione przez Komitet PSC zgodnie z normą A5.2.1 Konwencji MLC, 2006 lub art. 4 Konwencji ILO 147, jeżeli ma zastosowanie.
- 13 Za zgodą Komitetu PSC, Sekretariat może zawierać umowy o wymianie danych z innymi organizacjami. Po zawarciu umowy i przeprowadzeniu studium wykonalności technicznej, administrator systemu informacyjnego będzie w imieniu Memorandum wymieniał dane z innymi organizacjami.

Załącznik 4 Publikacja informacji dotyczących zatrzymań i inspekcji

(o których mowa w pkt 5.2 Memorandum)

- 1 Strona internetowa Memorandum umożliwia publiczny dostęp do informacji dotyczących statków.
- 2 Informacje o zatrzymanych statkach będą zawierały następujące dane i powinny być publikowane co najmniej raz w miesiącu:
 - a) nazwę statku
 - b) numer identyfikacyjny IMO;
 - c) rodzaj statku;
 - d) pojemność brutto;
 - e) rok budowy ustalony na podstawie daty wskazanej na certyfikatach bezpieczeństwa statku;
 - f) nazwę i adres armatora statku;
 - g) w przypadku statków przewożących płynne lub stałe ładunki masowe - nazwę i adres czarterującego odpowiedzialnego za wybór statku i rodzaj czarteru;
 - h) państwo bandery;
 - i) towarzystwo klasyfikacyjne lub, w stosownych przypadkach, towarzystwa klasyfikacyjne, które wydało lub wydały statkowi świadectwa klasy, w tym datę wydania i datę upływu terminu ważności, jeżeli takie istnieją;
 - j) uznana organizacja lub organizacje i/lub jakakolwiek inna strona, która wydała lub wydały statkowi certyfikaty zgodnie z obowiązującymi konwencjami w imieniu administracji bandery, podając wydane świadectwa, w tym datę wydania i datę upływu terminu ważności;
 - k) port i datę ostatniego przeglądu pośredniego lub rocznego dla dokumentów wymienionych w lit. i) i j) powyżej oraz nazwę organu lub organizacji, która przeprowadziła przegląd;
 - l) data, kraj, port zatrzymania;
 - m) liczba zatrzymań w ciągu ostatnich 36 miesięcy;
 - n) data zwolnienia z zatrzymania;
 - o) czas trwania zatrzymania, w dniach;
 - p) przyczyny zatrzymania, w sposób jasny i wyraźny;
 - q) wskazanie, w stosownych przypadkach, czy uznana organizacja, która przeprowadziła przegląd, ponosi odpowiedzialność w związku z uchybieniami, które pojedynczo lub w połączeniu z innymi, doprowadziły do zatrzymania;
 - r) opis środków podjętych w przypadku statku, któremu zezwolono na udanie się do najbliższej właściwej stoczni remontowej;
 - s) jeżeli statkowi odmówiono dostępu do któregośkolwiek portu lub kotwiczowiska w ramach Memorandum paryskiego, przyczyny zastosowania środka w sposób jasny i wyraźny.
- 3 Informacje dotyczące statków poddanych inspekcji będą zawierały następujące informacje:
 - a) nazwę statku
 - b) numer identyfikacyjny IMO;
 - c) rodzaj statku;
 - d) pojemność brutto;
 - e) rok budowy ustalony na podstawie daty wskazanej w certyfikatach bezpieczeństwa statku;
 - f) nazwę i adres armatora statku;
 - g) w przypadku statków przewożących płynne lub stałe ładunki masowe - nazwę i adres czarterującego odpowiedzialnego za wybór statku i rodzaj czarteru;
 - h) państwo bandery;
 - i) towarzystwo klasyfikacyjne lub, w stosownych przypadkach, towarzystwa klasyfikacyjne, które wydało lub wydały statkowi świadectwa klasy, w tym datę wydania i datę upływu terminu ważności, jeżeli takie istnieją;
 - j) uznana organizacja lub organizacje i/lub jakakolwiek inna strona, która wydała lub wydały statkowi certyfikaty zgodnie z obowiązującymi konwencjami w imieniu administracji bandery,

- podając wydane świadectwa, w tym datę wydania i datę wygaśnięcia;
- k) port i datę ostatniego przeglądu pośredniego lub rocznego dla dokumentów wymienionych w lit. i) i j) powyżej oraz nazwę organu lub organizacji, która przeprowadziła przegląd;
 - l) datę, kraj, port inspekcji.

Załącznik 5 Jakościowe kryteria przystąpienia do Memorandum

Organ państwa spełniającego kryterium geograficzne określone w pkt 9.2 Memorandum może przystąpić jako pełnoprawny członek, pod warunkiem że spełnione zostały wszystkie następujące kryteria jakościowe:

- 1 Organ—wyraźnie podpisze się pod zobowiązaniami wynikającymi z Memorandum w celu przyczynienia się do wspólnych starań na rzecz wyeliminowania eksploatacji statków niespełniających norm;
- 2 Organ ratyfikuje wszystkie właściwe obowiązujące instrumenty, zanim nastąpi przystąpienie;
- 3 Organ będzie posiadał wystarczające możliwości logistyczne i merytoryczne do odpowiedniego egzekwowania zgodności z międzynarodowymi normami morskimi w zakresie bezpieczeństwa na morzu, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na pokładzie w odniesieniu do statków uprawnionych do pływania pod jego banderą, co będzie obejmowało zatrudnienie odpowiednio wykwalifikowanych inspektorów działających w ramach odpowiedzialności jego administracji, co zostanie wykazane zgodnie z wymogami Komitetu PSC, o którym mowa w pkt 7.1 Memorandum;
- 4 Organ będzie posiadał wystarczające możliwości logistyczne i merytoryczne do odpowiedniego egzekwowania zgodności z międzynarodowymi normami morskimi w zakresie bezpieczeństwa na morzu, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na pokładzie w odniesieniu do statków uprawnionych do pływania pod jego banderą, co będzie obejmowało zatrudnienie odpowiednio wykwalifikowanych inspektorów działających w ramach odpowiedzialności jego administracji, co zostanie wykazane zgodnie z wymogami Komitetu PSC, o którym mowa w pkt 7.1 Memorandum;
- 5 Organ, którego bandera znalazła się w wykazie zatrzymań przekraczającym średnią wartość procentową zatrzymań, publikowanym w rocznym sprawozdaniu z trzech lat bezpośrednio poprzedzających złożenie przez niego wniosku o pełne członkostwo, nie może zostać przyjęty jako pełnoprawny członek memorandum;
- 6 Organ, z dniem wejścia w życie jego członkostwa, ustanowi połączenie z systemem informacyjnym, o którym mowa w załączniku nr 3;
- 7 taki Organ podpisze umowę finansową w celu pokrycia swojego udziału w kosztach operacyjnych porozumienia i od dnia wejścia w życie porozumienia wnieś swój wkład finansowy do budżetu, zatwierdzony przez komitet, o którym mowa w pkt 7.1 memorandum.

Ocena zgodności z powyższymi warunkami będzie ważna tylko w każdym indywidualnym przypadku i nie stworzy precedensu dla żadnych przyszłych przypadków, ani dla Organów państw-stron Memorandum, ani dla potencjalnego nowego sygnatariusza.

Załącznik 6 Minimalne kryteria dla inspektorów inspekcji państwa portu

- 1 Zgodnie z postanowieniami pkt 3.3 Memorandum, inspektor inspekcji-państwa portu musi być odpowiednio wykwalifikowany, przeszkolony i upoważniony przez Organ do przeprowadzania inspekcji w ramach inspekcji państwa portu bez uszczerbku dla przepisów krajowych.
- 2 Inspektorzy muszą posiadać odpowiednią wiedzę teoretyczną i doświadczenie praktyczne w zakresie statków i ich eksploatacji. Muszą oni posiadać kompetencje w zakresie egzekwowania wymogów konwencji i odpowiednich procedur inspekcji państwa portu. Wiedza i kompetencje w zakresie egzekwowania wymogów muszą być zdobyte poprzez udokumentowane programy szkoleniowe.
- 3 Inspektorzy muszą co najmniej:
 - a) posiadać odpowiednie kwalifikacje uzyskane w instytucji morskiej lub żeglugowej oraz odpowiednie doświadczenie w pracy na morzu jako dyplomowany oficer na statku posiadający ważne świadectwo kwalifikacji STCW II/2 lub III/2, nieograniczone w odniesieniu do obszaru działania, mocy napędowej lub tonażu; lub
 - b) zdać egzamin uznany przez Organ jako inżynier budowy okrętów, inżynier mechanik lub inżynier w dziedzinach związanych z żeglugą morską i przepracować w tym charakterze co najmniej pięć lat; lub
 - c) posiadać odpowiedni stopień wykształcenia uniwersyteckiego lub równoważny oraz być odpowiednio wyszkolonym i wykwalifikowanym jako oficerowie bezpieczeństwa statku.
- 4 Inspektorzy muszą:
 - ukończyć co najmniej roczną służbę jako inspektor państwa bandery zajmujący się przeglądami i wydawaniem certyfikatów zgodnie z konwencjami lub być zaangażowani w monitorowanie działalności uznanych organizacji, którym przekazano zadania ustawowe; lub
 - uzyskać równoważny poziom kompetencji po odbyciu co najmniej rocznego szkolenia w terenie, uczestnicząc w inspekcjach państwa portu pod kierunkiem doświadczonych inspektorów inspekcji państwa portu.
- 5 Inspektor wymieniony w pkt 3a) musi posiadać co najmniej pięcioletnie doświadczenie w pracy na morzu obejmujące okresy służby na morzu jako oficerowie odpowiednio w dziale pokładowym lub maszynowym lub jako inspektor państwa bandery lub jako asystent inspektora inspekcji państwa portu, lub też posiadać inne odpowiednie doświadczenie. Takie doświadczenie obejmuje okres co najmniej dwóch lat doświadczenia na morzu w charakterze oficera pokładowego lub oficera mechanika.
- 6 Inspektor musi posiadać umiejętność porozumiewania się ustnego i pisemnego z marynarzami w języku najczęściej używanym na morzu.
- 7 W przypadku gdy w państwie członkowskim inspekcje w zakresie ochrony są przeprowadzane przez inspektorów inspekcji państwa portu; inspektorzy ci muszą posiadać odpowiednie kwalifikacje, obejmujące wystarczającą teoretyczną i praktyczną wiedzę z zakresu ochrony żeglugi. Zwykle obejmuje to:
 - a) dobre rozeznanie w zagadnieniach ochrony żeglugi i jej zastosowaniach do inspekcjonowanych operacji;
 - b) dobra praktyczna znajomość technologii i technik ochrony ;
 - c) znajomość zasad, procedur i technik inspekcji;
 - d) praktyczną wiedzę na temat badanych operacji.
- 8 Inspektorzy inspekcji państwa portu zostaną przeszkoleni, a ich kompetencje ocenione, zgodnie ze zharmonizowanym schematem przyjętym przez Komitet PSC. Organy dopilnują, aby każdy z inspektorów inspekcji państwa portu został przeszkolony i oceniony przed upoważnieniem ich do przeprowadzania inspekcji, a następnie okresowo zgodnie ze zharmonizowanym systemem.
- 9 Podczas wykonywania swoich obowiązków inspektorzy inspekcji państwa portu będą kierować się „Kodeksem dobrych praktyk dla inspektorów inspekcji państwa portu przeprowadzających inspekcje w ramach Memorandum Paryskiego”.

Załącznik 7 Profil ryzyka statku

- 1 Wszystkie statki w systemie informacyjnym mają przypisane profil wysokiego, średniego lub niskiego ryzyka w oparciu parametry o ogólne i historyczne.
- 2 Tabela 1 przedstawia kryteria dla każdego parametru dla każdego profilu ryzyka statku.
- 3 Każde kryterium posiada wagę, która odzwierciedla względny wpływ każdego parametru na ogólne ryzyko statku.
- 4 Statki wysokiego ryzyka (HRS) to statki, które spełniają kryteria o łącznej wartości 5 lub więcej punktów wagowych.
- 5 Statki niskiego ryzyka (LRS) to statki, które spełniają wszystkie kryteria parametrów niskiego ryzyka i w ciągu ostatnich 36 miesięcy zostały poddane co najmniej jednej inspekcji.
- 6 Statki średniego ryzyka (SRS) to statki, które nie są ani HRS ani LRS.
- 7 Profil ryzyka statku jest codziennie przeliczany z uwzględnieniem zmian w bardziej dynamicznych parametrach, takich jak wiek, 36-miesięczna historia i efektywność działania armatora. Ponowne obliczenie ma miejsce również po każdej inspekcji oraz w przypadku zmiany obowiązujących tabel efektywności działania państw bandery i uznanych organizacji.-

Załączniki do Memorandum paryskiego w sprawie inspekcji państwa

Tabela 1: Profil ryzyka statku

					Profil				
					Statek wysokiego ryzyka (HRS)		Statek średniego ryzyka (SRS)	Statek niskiego ryzyka (LRS)	
Parametry ogólne					Kryteria	Punkty wagowe	Kryteria	Kryteria	
1	Rodzaj statku		Chemikaliowiec Gazowiec Zbiornikowiec olejowy Masowiec Statek pasażerski		2	ani statkiem wysokiego, ani niskiego ryzyka	Wszystkie rodzaje		
2	Wiek statku ¹		wszystkie rodzaje > 12 lat		1		Wszystkie grupy wiekowe		
3a	Bandera	Lista BGW ²		Czarna- VHR, HR, M do HR	2		Biała		
				Czarna - MR	1				
3b		Audyt IMO ³		-	-		Tak		
4a	Uznana organizacja	Efektywność działania	H	-	-		Wysoka		
			M	-	-		-		
			L	Niska	1		-		
			VL	Bardzo niska			-		
4b			Organizacje uznane przez jedno lub więcej państw członkowskich Memorandum Paryskiego		-		-	Tak	
5		Armator	Efektywność działania	H	-		-	Wysoka	
				M	-		-	-	
				L	Niska		2	-	
	VL			Bardzo niska	-				
Parametry historyczne									
6	Liczba uchybień-odnotowanych w każdej insp. w ciągu ostatnich 36 miesięcy		Uchybienia	Nie dotyczy	-		≤ 5 (i co najmniej jedna inspekcja przeprowadzona w ciągu ostatnich 36 miesięcy)		
7	Liczba zatrzymań w ciągu ostatnich 36 miesięcy		Zatrzymania	≥ 2 zatrzymania	1	Żadnego zatrzymania			

1 zgodnie z pkt 9 niniejszego załącznika

2 według wzoru zawartego w sprawozdaniu rocznym

3 zgodnie z pkt 11 niniejszego załącznika

4 według wzoru zawartego w sprawozdaniu rocznym

5 zgodnie z pkt 15 niniejszego załącznika

Parametry profilu ryzyka statku

Rodzaj statku

- 8 Określenie typu statku jest zgodne z wykazem przyjętym przez Komitet PSC.

Wiek statku

- 9 Wiek statku jest określany na podstawie daty położenia stępki w formacie dd/mm/rrrrrr w systemie informacyjnym. Statek osiąga więcej niż 12 lat na dd/mm/rrrrrr+12. Jeżeli w systemie informacyjnym dostępny jest tylko rok położenia stępki, wówczas statek osiąga więcej niż 12 lat w dniu 31/12/rrrr+12.

Czarna, szara i biała lista

- 10 Czarna, szara i biała lista wyników osiągniętych przez państwo bandery jest ustanawiana corocznie z uwzględnieniem historii inspekcji i zatrzymań w ciągu ostatnich trzech lat kalendarzowych i jest zatwierdzana przez Komitet PSC.

Audyt IMO

- 11 W celu spełnienia tego kryterium zachęca się państwa bandery do przesłania Sekretariatowi pisemnego potwierdzenia, że sporządzono ostateczne sprawozdanie z audytu, w tym, w stosownych przypadkach, plan działań naprawczych zgodnie z „Ramami i procedurami systemu audytu państw członkowskich IMO” (rezolucja IMO A. 1067(28)).¹
- 12 Sekretariat będzie prowadził na publicznej stronie internetowej Memorandum Paryskiego aktualny wykaz państw bandery, które spełniają kryteria bandery statku niskiego ryzyka.

Efektywność działania uznanych organizacji

- 13 Efektywność działania wszystkich uznanych organizacji jest ustalana corocznie, z uwzględnieniem historii inspekcji i zatrzymań w ciągu ostatnich trzech lat kalendarzowych i jest zatwierdzana przez Komitet.
- 14 Aby być kwalifikowana w zakresie spełnienia kryterium uznanych organizacji Memorandum Paryskiego, organizacja musi być uznana przez jedno lub więcej państw członkowskich Memorandum Paryskiego. Lista uznanych organizacji jest zawarta w Instrukcji Komitetu PSC=.

Efektywność działania armatora

- 15 Efektywność działania armatora uwzględnia historię zatrzymań i uchybień wszystkich statków we flocie armatora, podczas gdy armator ten był armatorem w rozumieniu Kodeksu ISM dla danego statku. Armatorzy są klasyfikowani jako armatorzy o „bardzo niskiej”, „niskiej”, „średniej” lub „wysokiej” efektywności działania. Kalkulacja jest dokonywana codziennie w oparciu o okres 36 miesięcy. Nie ma dolnego limitu liczby inspekcji potrzebnych do bycia klasyfikowanym, z zastrzeżeniem, że armator, u którego nie przeprowadzono inspekcji w ciągu ostatnich 36 miesięcy, będzie klasyfikowany jako armator o „średniej efektywności działania”.
- 16 Wzór składa się z dwóch elementów: wskaźnika uchybień i wskaźnika zatrzymań.

Wskaźnik uchybień

- 17 Przy kalkulowaniu uchybień każde uchybienie związane z Kodeksem ISM jest liczony jako 5 punktów. Innym uchybieniom przypisuje się 1 punkt.

¹ Państwa bandery, które wcześniej przesłały pisemne potwierdzenie, że końcowe sprawozdanie z audytu zostało sporządzone zgodnie z „Ramami i procedurami dobrowolnego systemu audytu państw członkowskich IMO” (rezolucja IMO A.974(24)), będą nadal spełniać kryteria dotyczące bandery statków niskiego ryzyka.

- 18** Wskaźnik uchybień jest stosunkiem całkowitej liczby punktów wszystkich uchybień wszystkich statków we flocie armatora do liczby inspekcji wszystkich statków we flocie armatora w ciągu ostatnich 36 miesięcy.
- 19** Wskaźnik ten jest porównywany ze średnią dla wszystkich statków poddanych inspekcji w ramach Memorandum Paryskiego w ciągu ostatnich trzech lat kalendarzowych w celu określenia, czy wskaźnik ten jest średni, powyżej średniej czy poniżej średniej, jak pokazano poniżej:

wskaźnik uchybień	punkty uchybień na inspekcję
powyżej średniej	> 2 powyżej średniej PMoU
średnia	Średnia PMoU $\pm$ 2
poniżej średniej	> 2 poniżej średniej PMoU

Wskaźnik zatrzymań

- 20** Wskaźnik zatrzymań jest stosunkiem liczby zatrzymań wszystkich statków we flocie armatora do liczby inspekcji wszystkich statków we flocie armatora w ciągu ostatnich 36 miesięcy.
- 21** Wskaźnik ten jest porównywany ze średnią dla wszystkich statków poddanych inspekcji w ramach Memorandum Paryskiego w ciągu ostatnich trzech lat kalendarzowych w celu określenia, czy wskaźnik ten jest średni, powyżej średniej czy poniżej średniej, jak pokazano poniżej:

wskaźnik zatrzymań	wskaźnik zatrzymań
powyżej średniej	> 2 powyżej średniej PMoU
średnia	Średnia PMoU $\pm$ 2%
poniżej średniej	> 2 poniżej średniej PMoU

- 22** Jeśli w ciągu ostatnich 36 miesięcy wydano zakaz wejścia do-portu–(banning) dla jakiegokolwiek statku znajdującego się we flocie armatora, wskaźnik zatrzymań armatora jest automatycznie „powyżej średniej”, niezależnie od wszystkich innych wyników inspekcji.

Matryca efektywności działania armatora

- 23** Poziom efektywności działania armatora określa się używając matrycy z tabeli 2 poniżej: kombinacji wskaźników uchybień i zatrzymań. .

Tabela 2: Matryca efektywności działania armatora

Wskaźnik zatrzymań	Wskaźnik uchybień	Efektywność działania armatora
powyżej średniej	powyżej średniej	wartość bardzo niska
powyżej średniej	wartość przeciętna	wartość niska
powyżej średniej	poniżej średniej	
wartość przeciętna	powyżej średniej	
poniżej średniej	powyżej średniej	wartość średnia
wartość przeciętna	wartość przeciętna	
wartość przeciętna	poniżej średniej	
poniżej średniej	wartość przeciętna	wartość wysoka
poniżej średniej	poniżej średniej	

Załącznik 8 Schemat inspekcji i wyboru

- 1 Schemat inspekcji i wyboru określa zakres, częstotliwość i priorytet inspekcji na podstawie profilu ryzyka statku,.
- 2 Inspekcje okresowe przeprowadzane są w odstępach czasu określonych profilem ryzyka statku.
- 3 Czynniki nadrzędne lub nieoczekiwane okoliczności mogą spowodować konieczność przeprowadzenia inspekcji pomiędzy inspekcjami okresowymi. Ta kategoria inspekcji określana jest jako inspekcja dodatkowa.
- 4 Statki poddawane są inspekcji okresowej w następujących oknach czasowych:

W przypadku HRS - 5-6 miesięcy po ostatniej inspekcji w regionie Memorandum Paryskiego.
W przypadku SRS - od 10 do 12 miesięcy po ostatniej inspekcji w regionie Memorandum Paryskiego.
W przypadku LRS - 24-36 miesięcy po ostatniej inspekcji w regionie Memorandum Paryskiego.
- 5 Inspekcje okresowe i inspekcje dodatkowe liczą się jednakowo. W związku z tym, po inspekcji dodatkowej, czas do następnej inspekcji okresowej liczy się od dnia ostatniej inspekcji dodatkowej.
- 6 Schemat wyboru podzielony jest na dwa priorytety:

Priorytet I: statki muszą być poddawane inspekcji, ponieważ albo okno czasowe zostało zamknięte, albo istnieje czynnik nadrzędny

Priorytet II: statki mogą być poddawane inspekcji, ponieważ znajdują się w przedziale czasowym lub państwo portu uznaje, że nieoczekiwana okoliczność uzasadnia przeprowadzenie inspekcji
- 7 Jeżeli inspekcja okresowa statku o priorytecie II nie zostanie przeprowadzona, statek pozostaje statkiem o priorytecie II do czasu zamknięcia okna czasowego, kiedy statek stanie się statkiem o priorytecie I.
- 8 W przypadku wystąpienia nieoczekiwanych okoliczności konieczność przeprowadzenia inspekcji dodatkowej pozostawia się decyzji Organu. Jeżeli taka inspekcja statku o priorytecie II nie zostanie przeprowadzona, statek o priorytecie II pozostaje statkiem o priorytecie II, jeżeli i kiedy przybywa do innego portu w regionie Memorandum, chyba że Organ uzna, że wszelkie otrzymane przez niego istotne informacje nie uzasadniają przekazania ich dalej.
- 9 Priorytet i poziom wyboru zostaną pokazane w systemie informacyjnym dla każdego statku.
- 10 Kategorię i rodzaj przeprowadzonej inspekcji określa tabela 3 poniżej:

Tabela 3 Schemat wyboru

Priorytet	Poziom	Kategoria inspekcji
I Statek musi być poddany inspekcji	Czynnik nadrzędny	Dodatkowa
	HRS niepodany inspekcji w ciągu ostatnich 6 mies.	Okresowa
	SRS niepodany inspekcji w ciągu ostatnich 12 mies.	Okresowa
	Statek niepoddany inspekcji w ciągu ostatnich 36 mies.	Okresowa
II Statek może być poddany inspekcji	HRS niepodany inspekcji w ciągu ostatnich 5 mies.	Okresowa
	Statek z nieoczekiwanymi okolicznościami	Dodatkowa
	SRS niepodany inspekcji w ciągu ostatnich 10 mies.	Okresowa
	LRS niepoddany inspekcji w ostatnich 24 mies.	Okresowa

Czynniki nadrzędne i nieoczekiwane okoliczności

Czynniki nadrzędne

- 11 Wymienione poniżej czynniki nadrzędne uznaje się za wystarczająco poważne, aby przeprowadzić inspekcję dodatkową w ramach priorytetu I:
- Statki zgłoszone przez inne państwo członkowskie lub Sekretariat, z wyłączeniem nieprzewidzianych okoliczności,
 - Statki uczestniczące w kolizji, osiadłe na mieliźnie lub wyrzucone na brzeg w drodze do portu,
 - Statki oskarżone o domniemane naruszenie przepisów dotyczących zrzutu substancji szkodliwych lub wycieków,
 - Statki, które manewrowały w sposób nieprawidłowy lub niebezpieczny w systemach tras żeglugowych przyjętych przez IMO lub nie przestrzegano zasad dobrej praktyki morskiej i procedur nawigacyjnych,
 - Statki, którym zawieszono lub wycofano klasę ze względów bezpieczeństwa po ostatniej inspekcji PSC,
 - Statki, których nie można zidentyfikować w bazie danych.

Nieoczekiwane okoliczności

- 12 Nieoczekiwane okoliczności mogą wskazywać na poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku i załogi lub dla środowiska, ale potrzeba przeprowadzenia inspekcji dodatkowej jest uzależniona od profesjonalnej oceny Organu. Do okoliczności tych należą m.in:

- Statki zgłoszone przez pilotów lub właściwe podmioty, które mogą zawierać informacje od Służby kontroli ruchu statków (VTS) na temat żeglugi statków,
 - Statki, które nie wypełniają obowiązków raportowania,
 - Statki zgłoszone jako posiadające nieusunięte uchybienia-z zakresu kodeksu ISM (3 miesiące po stwierdzeniu uchybienia)
 - Statki wcześniej zatrzymane (3 miesiące po zatrzymaniu),
 - Statki, które były przedmiotem raportu lub skargi kapitana, marynarza lub innej osoby lub organizacji, która jest w uzasadniony sposób zainteresowana bezpieczną eksploatacją statku, warunkami życia i pracy na statku lub zapobieganiem zanieczyszczeniom, chyba że zainteresowane Państwo Członkowskie uzna raport lub skargę za ewidentnie nieuzasadnioną,
 - Statki eksploatowane w sposób stwarzający zagrożenie,
 - Statki zgłoszone jako mające problemy związane z ładunkiem, w szczególności w zakresie substancji szkodliwych lub niebezpiecznych,
 - Statki, w przypadku których dowiedziano się z wiarygodnego źródła, że ich parametry ryzyka różnią się od zarejestrowanych i w ten sposób zwiększa się poziom ryzyka,
 - Statki posiadające certyfikaty wydane przez organizację wcześniej uznawaną przez Memorandum Paryskie, której uznanie zostało wycofane od czasu ostatniej inspekcji w regionie Memorandum Paryskiego.
- 13** Statki z nieprzewidzianymi okolicznościami, które nie zostały poddane inspekcji, mogą być zgłaszane do systemu informacyjnego i kwalifikują się do inspekcji w kolejnych portach jako statki o priorytecie II.
- 14** Postanowienia Memorandum mają zastosowanie do statków objętych systemem obowiązkowych przeglądów w celu zapewnienia bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich, jeżeli Memorandum ma zastosowanie do danego statku. Jednakże przegląd statku przeprowadzany przez Organ (niebędący administracją bandery statku) zgodnie z systemem obowiązkowych przeglądów w celu zapewnienia bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich będzie uważany za rozszerzoną inspekcję lub, w stosownych przypadkach, za bardziej szczegółową inspekcję. Jeżeli statkowi nie został przypisany w systemie informacyjnym priorytet I, przegląd zostanie zarejestrowany jako inspekcja statku o priorytecie II.

Załącznik 9 Rodzaj inspekcji i wyraźne podstawy (clear grounds)

1 Rodzaj inspekcji, którą należy przeprowadzić zgodnie z sekcją 3.2, określa tabela poniżej:

Tabela 4

Kategoria inspekcji	Profil ryzyka statku	Rodzaj inspekcji		
		Wstępna	Bardziej szczegółowa	Rozszerzona
Okresowa	HRS	NIE	NIE	TAK
	SRS	TAK	Jeśli stwierdzono wyraźne podstawy	Jeżeli statek należy do typu statków podwyższonego ryzyka ¹ i ma więcej niż 12 lat
	LRS			
Dodatkowa z powodu wystąpienia czynników nadrzędnych lub nieoczekiwanych okoliczności	Wszystkie	NIE	TAK	Zgodnie z profesjonalną oceną PSCO, jeśli HRS lub SRS/LRS należą do statków podwyższonego ryzyka ¹ i są starsze niż 12 lat

¹ statki podwyższonego ryzyka to chemikaliowce, gazowce, tankowce, zbiornikowce NLS, masowce i statki pasażerskie

2 Inspekcja wstępna będzie polegała na wizycie na pokładzie statku w celu:

- sprawdzenia certyfikatów i dokumentów wymienionych w załączniku 10;
- sprawdzenia, czy ogólny stan i higiena statku, w tym:
 - mostek nawigacyjny
 - zakwaterowanie i kuchnia
 - pokłady wraz z pokładem dziobowym
 - ładownie/obszary towarowe
 - maszynownia
 spełniają ogólnie przyjęte międzynarodowe zasady i normy;
- sprawdzenia, jeżeli wcześniej tego nie zrobiono, czy jakiegokolwiek uchybienia wykryte przez Organ podczas poprzedniej inspekcji zostały usunięte zgodnie z terminem określonym w raporcie z inspekcji.

3 Inspekcja bardziej szczegółowa będzie przeprowadzana w każdym przypadku, gdy istnieją wyraźne podstawy, aby sądzić podczas inspekcji wstępnej, że stan statku lub jego wyposażenia lub załogi, lub warunki pracy i życia marynarzy w znacznym stopniu nie spełniają właściwych wymogów właściwego instrumentu. Wyraźne podstawy istnieją, gdy inspektor inspekcji państwa portu znajduje dowody, które w jego profesjonalnej opinii dają podstawy do przeprowadzenia inspekcji bardziej szczegółowej, jego wyposażenia lub załogi. Brak ważnych certyfikatów lub dokumentów jest uważany za wyraźną podstawę. Inne przykłady wyraźnych podstaw zostały przedstawione w ust. 6.

- 4 Inspekcja bardziej szczegółowa obejmie dogłębne sprawdzenie:
- obszarów, w których stwierdzono wyraźne podstawy
 - obszarów związanych z wszelkimi czynnikami nadrzędnymi lub nieoczekiwanymi okolicznościami
 - innych obszarów losowo wybranych z następujących obszarów ryzyka:
 1. Dokumentacja
 2. Konstrukcja statku
 3. Wodoszczelność/odporność na działanie czynników atmosferycznych
 4. Systemy awaryjne
 5. Łączność radiowa
 6. Operacje ładunkowe
 7. Bezpieczeństwo pożarowe
 8. Alarmy
 9. Warunki życia i pracy
 10. Sprzęt nawigacyjny
 11. Środki ratunkowe
 12. Towary niebezpieczne
 13. Napęd i maszyny pomocnicze
 14. Zapobieganie zanieczyszczeniom
- 5 Inspekcja bardziej szczegółowa będzie uwzględniała element ludzki uwzględniony w Konwencji ILO, Kodeksie ISM i Konwencji STCW oraz, w stosownych przypadkach, obejmowała kontrole operacyjne.

Wyraźne podstawy

- 6 Stosując powyższą tabelę 4, przykłady „wyraźnych podstaw” dla inspekcji bardziej szczegółowej obejmują, ale nie ograniczają się do następujących kwestii:
1. brak podstawowego sprzętu lub wyposażenia wymaganego przez właściwą konwencję;
 2. dowody ze sprawdzania certyfikatów statku, stwierdzające jednoznacznie nieważność certyfikatu lub certyfikatów;
 3. dowody potwierdzające, że dokumentacja wymagana na mocy właściwych konwencji i wymieniona w załączniku 10 Memorandum nie znajduje się na statku, jest niekompletna, nie jest utrzymywana w należyтым stanie lub fałszywie prowadzona;
 4. dowody wynikające z ogólnego wrażenia lub spostrzeżeń PSCO, że istnieje poważne uszkodzenie kadłuba lub konstrukcji kadłuba albo istnieją uchybienia, które mogą stanowić zagrożenie dla integralności konstrukcyjnej, wodoszczelności lub odporności statku na warunki atmosferyczne;
 5. dowody wynikające z ogólnego wrażenia lub spostrzeżeń PSCO, że istnieją poważne uchybienia w zakresie bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom lub wyposażenia nawigacyjnego;
 6. informacje lub dowody na to, że kapitan lub załoga nie są zaznajomieni z podstawowymi czynnościami dotyczącymi bezpieczeństwa statków lub zapobiegania zanieczyszczeniu, lub że takie czynności nie zostały przeprowadzone;
 7. wskazówki, że kluczowi członkowie załogi mogą nie być w stanie porozumiewać się między sobą lub z innymi osobami na pokładzie;
 8. wysyłanie fałszywych sygnałów wezwania pomocy w niebezpieczeństwie, po których nie następują odpowiednie procedury odwołania sygnału;

9. otrzymanie zgłoszenia lub skargi zawierających informację, że statek wydaje się nie spełniać norm i;
 10. statki z czynnikami nadrzędnymi lub nieoczekiwanymi okolicznościami wymienionymi w załączniku 8.
- 7 Inspekcja rozszerzona będzie obejmować sprawdzenie stanu ogólnego, w tym, w stosownych przypadkach, czynnika ludzkiego w następujących obszarach ryzyka:
1. Dokumentacja
 2. Konstrukcja statku
 3. Wodoszczelność/odporność na działanie czynników atmosferycznych
 4. Systemy awaryjne
 5. Łączność radiowa
 6. Operacje ładunkowe; w tym sprzęt
 7. Bezpieczeństwo pożarowe
 8. Alarmy
 9. Warunki życia i pracy
 10. Sprzęt nawigacyjny
 11. Środki ratunkowe
 12. Towary niebezpieczne
 13. Napęd i maszyny pomocnicze
 14. Zapobieganie zanieczyszczeniom
- i z zastrzeżeniem ich praktycznej wykonalności lub jakichkolwiek ograniczeń związanych z bezpieczeństwem osób, statku lub portu, weryfikacja konkretnych elementów w tych obszarach ryzyka wymienionych dla każdego typu statku w Instrukcji Komitetu PSC musi być częścią inspekcji rozszerzonej. Inspektor musi kierować się profesjonalną oceną w celu określenia odpowiedniej szczegółowości badania lub testowania każdego konkretnego elementu.
- 8 Inspektorzy muszą być świadomi, że bezpieczne wykonywanie niektórych czynności na pokładzie, np. przeładunku towarów, może być zagrożone w związku z testami przeprowadzanymi podczas takich czynności.
- 9 Inspekcja rozszerzona uwzględni elementy ludzkie objęte zakresem Konwencji ILO, Kodeksu ISM i Konwencji STCW oraz, w stosownych przypadkach, obejmie kontrole operacyjne.

Załącznik 10 Badanie certyfikatów i dokumentów

Podczas inspekcji wstępnej, inspektor inspekcji państwa portu, jako minimum i w odpowiednim zakresie, przeanalizuje następujące dokumenty:

- .1 Międzynarodowy certyfikat pomiarowy (1969) (*ITC, art. 7*)
- .2 Certyfikat okrętowy lub inny dokument stanowiący dowód przynależności państwowej statku (UNCLOS);
- .3 Świadectwa dotyczące wytrzymałości kadłuba statku i urządzeń maszynowych wydane przez stosowną uznaną organizację (wymagane tylko w przypadkach, kiedy statek utrzymuje klasę w uznanej organizacji);
- .4 Raporty z poprzednich inspekcji państwa portu;
- .5 Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego (*SOLAS 1988 Amend./CI/Reg.12, SOLAS Protokół 1988/CI/Reg.12*)
- .6 Certyfikat bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego (*SOLAS/CI/Reg.12, protokół SOLAS 1988/CI/Reg.12*)
- .7 Certyfikat bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego (*SOLAS 1988 Amend./CI/Reg.12, SOLAS Protokół 1988/CI/Reg.12*);
- .8 Certyfikat bezpieczeństwa radiowego statku towarowego (*SOLAS 1988 Amend./CI/Reg.12, SOLAS Protokół 1988/CI/Reg.12*);
- .9 Certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego (*Protokół SOLAS 1988/CI/Reg.12*);
- .10 Certyfikat bezpieczeństwa statku specjalistycznego (*Kod SPS, C1/art.1.7.4, Res. A.791 (19)*);
- .11 Dla statków pasażerskich typu ro-ro, informacja o maksymalnym współczynniku A/A max (*SOLAS 1995 Amend./CII-1/Reg.8-1*)
- .12 Plany kontrolowania uszkodzeń (*SOLAS 2006 Amend./CII-1/Reg.19, 20, 23*)
- .13 Informacje o stateczności (*SOLAS 2008 Amend./CII-1/Reg.5, SOLAS/CII-1/Reg.22, LLP88, Reg.10*)
- .14 Informacja o właściwościach manewrowych (*SOLAS 1981 Amend./CII-1/Reg.28.2*)
- .15 Dokumentacja przydatności do eksploatacji z pomieszczeniem maszynowym okresowo bezwachtowym (UMS) (*SOLAS 1981 Amend./CII-1/Reg.46.3*)
- .16 Certyfikat zwolnienia wraz z, w odpowiednich przypadkach, wykazem ładunków (*SOLAS/CII-2/Reg.10.7.1.4*)
- .17 Plan ochrony przeciwpożarowej (*SOLAS 2000 Amend./CII-2/Reg.15.2.4*)
- .18 Statkowy podręcznik ochrony przeciwpożarowej (*SOLAS 2000 Amend./CII-2/Reg.16.3.1*)
- .19 Manifest towarów niebezpiecznych lub wykaz ładunku lub szczegółowy plan ładunkowy (*ILO134/A4.3(h), SOLAS 2000 Amend./CII-2/Reg.19*)
- .20 Dokument zgodności ze specjalnymi wymaganiami dla statków przewożących towary niebezpieczne (*SOLAS 2001 Amend./CII-2/Reg.19.4*)
- .21 Dziennik okrętowy zawierający zapisy testów i ćwiczeń, w tym ćwiczeń-związanych z ochroną, oraz dziennik inspekcji i konserwacji środków ratunkowych i przeciwpożarowych oraz ich rozmieszczenia-(*SOLAS 2006 Amend./CIII/Reg.37, 19.3, 19.4, 20*)
- .22 bezpiecznej obsługi statku (*SOLAS 2000 Amend./CV/Reg.14.2*)
- .23 Plan współpracy w poszukiwaniach i ratownictwie dla statków pasażerskich w żegludze na liniach regularnych (*SOLAS 1995 Amend./CV/Reg.15, 7.2*)
- .24 Raport testu zgodności statkowego urządzenia systemu LRIT (*SOLAS/CV/Reg.19.1*)
- .25 Kopia certyfikatu zgodności rejestratora danych z podróży (VDR) wydanego przez jednostkę testującą, z datą badania zgodności i opisem warunków badania (*SOLAS/CV/Reg.18.8*)
- .26 Raport z testu urządzenia systemu automatycznej identyfikacji (AIS) (*SOLAS 2010 Amend./CV/Reg.18.9*)
- .27 Wykaz ograniczeń eksploatacyjnych dla statków pasażerskich (*SOLAS 2001 Amend./CV/Reg.30.2*)
- .28 Podręcznik mocowania ładunku (*SOLAS 2002 Amend./CVI/Reg.5.6*)
- .29 Instrukcje operacji ładunkowych na masowcu (*SOLAS 1996 Amend./CVI/Reg.7.3*)
- .30 Plan załadunku/wyładunku dla masowców (*SOLAS 1996 Amend./CVI/Reg.7.3*)
- .31 Dokument uprawniający do przewozu ziarna (*SOLAS 1991 Amend./CVI/Reg.9*)
- .32 Karta charakterystyki ładunku (MSDs) (*SOLAS 2009 Amend./CVI/Reg.5-1*)

Załączniki do Memorandum paryskiego w sprawie inspekcji państwa

-
- .33 INF (Międzynarodowy kodeks bezpiecznego przewozu napromieniowanego paliwa jądrowego w opakowaniach, plutonu i wysokopromieniotwórczych odpadów) na pokładach statków
(SOLAS 1999 Amend./CVII/Reg.16, INFC 1.3)
 - .34 Kopia dokumentu zgodności wydane zgodnie z Międzynarodowym kodeksem zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniom(DoC) Kodeks ISM (SOLAS 1994 Amend./CIX/Reg.4.1)
 - .35 Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem wydany zgodnie z Międzynarodowym kodeksem zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniom(SMC) (SOLAS 1994 Amend./CIX/Reg.4.2, 4.3)
 - .36 Certyfikat bezpieczeństwa jednostki szybkiej i oraz pozwolenie na jej eksploatację (SOLAS 1994 Amend./CX/Reg.3.2, HSCC 1.8.1, 2)
 - .37 Zapis historii statku (SOLAS 2005 Amend./CXI-1/Reg.5)
 - .38 Międzynarodowy certyfikat zdolności do przewozu ciekłych gazów luzem lub certyfikat zdolności do przewozu ciekłych gazów luzem, w zależności od tego, który z nich jest odpowiedni-(GCC-4/CI/N1.6.4, IGCC/CI/N1.5.4)
 - .39 Międzynarodowy certyfikat zdolności do przewozu niebezpiecznych chemikaliów luzem lub certyfikat zdolności do przewozu niebezpiecznych chemikaliów luzem, w zależności od tego który z nich jest odpowiedni (BCC-10/CI/N1.6.3, IBCC/CI/N1.5.4, BCH/I1.6.1)
 - .40 Międzynarodowy certyfikat zapobiegania zanieczyszczeniu olejami (MARPOL/ANI/Reg.7.1)
 - .41 Dokumentacja przeglądów (w przypadku masowców lub zbiornikowców do przewozu ropy naftowej) (SOLAS XI-1 reg.2, kod ESP 2011)
 - .42 Książka zapisów olejowych, część I i II (MARPOL/ANI/R17, Reg.36)
 - .43 Okrętowy plan zapobiegania zanieczyszczaniu morza szkodliwymi substancjami ciekłymi (MARPOL/ANII/Reg.17);
 - .44 (Interim) Program oceny stanu technicznego (CAS)
(MARPOL/ANI/Reg.20.6, 21.6.1);
 - .45 Dla zbiornikowców do przewozu ropy naftowej - zapis systemu monitorowania i kontroli wyładunku ropy naftowej dla ostatniego rejsu pod balastem (MARPOL/ANI/Reg.31.2)
 - .46 Plan zapobiegania rozlewom olejowym (SOPEP) (MARPOL/ANI/Reg.37.1)
 - .47 Plan operacji STS oraz Zapisy operacji STS (MARPOL ANI/Reg.41)
 - .48 Międzynarodowy certyfikat zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe (NLS) (MARPOL/ANII/Reg.9.1)
 - .49 Książka zapisów ładunkowych (MARPOL/ANII/Reg.15, MARPOL/ANII-Appendix2)
 - .50 Podręcznik procedur i instalacji w odniesieniu do chemikaliowców (Podręcznik MARPOL/ANII/Reg.14.1 Podręcznik P&A)
 - .51 Międzynarodowe świadectwo zapobiegania zanieczyszczaniem ściekami (ISPPC) (MARPOL/ANIV/Reg.5.1)
 - .52 Plan postępowania ze śmieciami (MARPOL/ANV/Dodatek I)
 - .53 Książka zapisów śmieciowych (MARPOL/ANV/dodatek II)
 - .54 Międzynarodowy certyfikat zapobiegania zanieczyszczeniom powietrza (IAPPC) (MARPOL/ANVI/Reg.6.1)
 - .55 Zapisy dotyczące operacji przejścia na zasilanie paliwem innym niż aktualnie używane (MARPOL/ANVI/Reg.14.5)
 - .56 Świadectwo uznania typu spalarki okrętowej (MARPOL/ANVI/Reg.16.6.1 dodatek IV(1))
 - .57 Dokumenty dostawy paliwa (MARPOL/ANVI/Reg.18.5 dodatek V)
 - .58 Międzynarodowe certyfikat efektywności energetycznej (MARPOL/ANVI/Reg.6)
 - .59 Plan zarządzania efektywnością energetyczną statku (SEEMP) (MARPOL/ANVI/Reg.22)
 - .60 Kartoteka techniczna EEDI (MARPOL/ANVI/Reg. 20);
 - .61 Oświadczenie o zgodności (MARPOL/ANVI/Reg.22A)
 - .62 Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza (EIAPPC) (NoxTC2008/2.1.1.1.1)
 - .63 Kartoteka techniczna NOx (NoxTC2008/2.3.6)
 - .64 Książka zapisów parametrów silnika (NoxTC2008/6.2.2.2.7.1)
 - .65 Międzynarodowy certyfikat wolnej burty (1966) (art. 16 ust. 1 LLP'88)
 - .66 Międzynarodowy certyfikat zwolnienia od wymagań wolnej burty (art. 16 ust. 2 LLP'88)
 - .67 Dokumenty kwalifikacyjne wydane zgodnie z Konwencją STCW (STCW95/Art. VI, RI/2, STCW code/ Sect. A-I/2);
-

Załączniki do Memorandum paryskiego w sprawie inspekcji państwa

-
- .68 Książka inspekcji sprzętu przeładunkowego (ILO134/C32/art. 9 UST. 4, ILO152(25))
 - .69 Świadczenia urzędów do załadunku i rozładunku (ILO134/A4.3 lit. e); ILO/C32/art. 9 ust. 4)
 - .70 Morski-certyfikat pracy i deklaracja zgodności pracy na morzu część I i II (MLC i DMLC część I i II) (MLC, 2006/Reg.5.1/ standard A5.1.3)
 - .71 Świadczenia lekarskie (MLC, 2006/ Reg. 1.2/Standard A1.2 lub ILO73)
 - .72 Wykaz godzin pracy dla poszczególnych stanowisk na statku (MLC, 2006/ Reg.2.3/ standard A2.3, 10 lub ILO180/Part II/Art 5.7 a & b oraz STCW95/A-VIII/1.5)
 - .73 Rejestr godzin pracy lub odpoczynku marynarzy (MLC, 2006/Reg. 2.3/standard A2.3, 12 or ILO180/Part II/Art 8.1 and STCW95/A-VIII/1.5);
 - .74 Zaświadczenie lub dokument potwierdzający zabezpieczenie finansowe na repatriację (MLC, 2006/Reg2.5/norma A2.5.2)
 - .75 Świadczenie lub dokument potwierdzający zabezpieczenie finansowe związane z odpowiedzialnością armatorów (MLC, 2006/Reg.4.2/standard A4.2.1);
 - .76 Certyfikat bezpieczeństwa morskiej ruchomej platformy wiertniczej (kod MODU/I/Section 6)
 - .77 Certyfikat ubezpieczenia lub inny dokument zabezpieczenia finansowego od odpowiedzialności cywilnej za zanieczyszczanie morza olejami (CLC69P92/AVII.2)
 - .78 Certyfikat ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (art. 7 ust. 2 BUNKERS 2001/ART. 7.2)
 - .79 Międzynarodowy certyfikat ochrony statku (ISSC) (ISPSC/PA/19.2.1)
 - .80 Zapis AFS (AFS/załącznik 4/Reg.2(1))
 - .81 Międzynarodowy certyfikat użycia systemu antyporostowego (certyfikat IAFS) (AFS/załącznik 4/Reg.2(1))
 - .82 Deklaracja w sprawie systemu AFS (AFS/załącznik 4/Reg.5(1))
 - .83 Certyfikat statku polarnego (kod polarny/P.I-A/C.1/Reg.1.3)
 - .84 Instrukcja eksploatacji w obszarach polarnych (PWOM) (kod polarny/P.I-A/C.2)
 - .85 Międzynarodowy certyfikat zarządzania wodami balastowymi (IBWMC) (BWMC art. 9 ust. 1 lit. a)
 - .86 Książka zapisów wód balastowych (BWRB) (art. 9 ust. 1 lit. b) BWMC).

Załącznik 11 Zobowiązania inspekcyjne Organów

Zobowiązania inspekcyjne państw członkowskich

- 1 Zobowiązania w zakresie inspekcji każdego Organu są następujące:
- a) przeprowadzenia inspekcji na każdym statku zawijającym do jednego z jego portów i kotwiczowisk o priorytecie I, oraz
 - b) przeprowadzenie takiej liczby inspekcji statków o priorytecie I i II, która odpowiada co najmniej jego rocznym zobowiązaniom inspekcyjnym.
- 2 System informacyjny codziennie pokazuje, czy dane państwo członkowskie wypełnia zobowiązanie o którym mowa w pkt 1.b powyżej.

Elastyczność w zobowiązaniu w zakresie priorytetu I

- 3 Poniższe akapity opisują elastyczność w wypełnianiu zobowiązania określonego w ust. 1.a powyżej.
- 4 Statki, które przybywają do portu jako statki o priorytecie I, muszą zostać wybrane do inspekcji. Państwo Członkowskie może jednak odroczyć inspekcję w następujący sposób:
- a) do czasu następnego zawinięcia statku do portu tego samego państwa członkowskiego, pod warunkiem że statek nie zawija do innego portu w regionie Memorandum Paryskiego, a odroczenie nie przekracza 15 dni;
 - b) do innego portu zawinięcia, jeżeli port ten znajduje się w regionie Memorandum Paryskiego, a jego władze zgodzą się wcześniej przeprowadzić inspekcję statku, a odroczenie w nie przekracza 15 dni.
- Inspekcje, które są w ten sposób odraczane i rejestrowane w systemie informacyjnym, nie są uznawane za inspekcje pominięte.
- 5 Oprócz elastyczności, o której mowa w ust. 4 powyżej, Organ może pominąć również:
- a) do 5 % całkowitej liczby statków o priorytecie I o wysokim profilu ryzyka zawijających do jego portów i kotwiczowisk ;
 - b) do 10 % całkowitej liczby statków o priorytecie I i innym niż wysoki profilu ryzyka zawijających do portów i kotwiczowisk tego państwa.
- 6 W następujących okolicznościach inspekcje statków o priorytecie I, które nie zostały przeprowadzone, nie są wliczane do przydziału, o którym mowa w ust. 5 powyżej:
- a) jeżeli w ocenie Organu przeprowadzenie inspekcji stanowiłoby zagrożenie dla bezpieczeństwa inspektorów, statku, jego załogi lub portu, lub dla środowiska morskiego,
 - b) lub jeżeli zawinięcie statku odbywa się wyłącznie w porze nocnej. Państwa członkowskie powinny jednak dopilnować, aby statki, które zawijają tylko w porze nocnej, nie unikały całkowicie inspekcji, lub
 - c) dodatkowo w przypadku statku, który zawija na kotwiczowisko w obrębie jurysdykcji portu, jeżeli statek zostanie poddany inspekcji w innym porcie lub kotwiczowiskach w regionie Memorandum paryskiego w ciągu 15 dni, lub

- d) dodatkowo w przypadku statku, który zawija na kotwiczowisko w obrębie jurysdykcji portu, zawinięcie następuje tylko w porze nocnej lub jeżeli jego czas trwania jest zbyt krótki, aby inspekcja mogła zostać przeprowadzona w sposób zadowalający.
- 7 W okolicznościach opisanych w ust. 6 powyżej Organ jest zobowiązany do zarejestrowania w systemie informacyjnym przyczyn braku inspekcji.

Przydział dla państwa członkowskiego otrzymującego nadmierną liczbę statków o priorytecie I

- 8 System sprawiedliwego podziału i system wyboru mają na celu zapewnienie, że państwo członkowskie nie będzie zobowiązane do przeprowadzania większej liczby inspekcji statków o priorytecie I niż jego roczne zobowiązania. Jednakże, jako środek ochronny, w przypadku państwa dokonującego inspekcji statków o priorytecie I w liczbie większej niż jego roczne zobowiązanie, przydział na inspekcje nie przeprowadzone, jak opisano w ust. 5, wynosiłby 30%.

Obliczanie zobowiązania regionalnego

- 9 W celu obliczenia rocznego zobowiązania inspekcyjnego każdego państwa członkowskiego, o którym mowa w ust. 1b powyżej, pierwszym krokiem jest określenie ogólnego rocznego zobowiązania dla regionu Memorandum Paryskiego („zobowiązanie regionalne”).
- 10 Zobowiązanie regionalne na dany rok szacuje się na podstawie średniej liczby inspekcji wymaganych w ciągu ostatnich trzech lat.
- 11 Roczne zobowiązania regionalne są obliczane przez system informatyczny poprzez dodanie poniższych informacji:
- .1 liczba inspekcji statków o priorytecie I;
(obowiązkowe inspekcje okresowe i dodatkowe)
 - .2 liczba inspekcji okresowych statków o priorytecie II;
(tj. z wyłączeniem inspekcji spowodowanych przez nieoczekiwane okoliczności)
 - .3 liczba statków o priorytecie I, które nie zostały poddane inspekcji w ciągu roku.
- (uwaga: nie liczba pominiętych inspekcji, ponieważ ten sam statek może zostać pominięty kilka razy)

Obliczanie rocznych zobowiązań inspekcyjnych dla każdego państwa członkowskiego

- 12 Drugim krokiem w obliczaniu zobowiązania inspekcyjnego dla każdego państwa członkowskiego jest obliczenie jego udziału w zobowiązaniu regionalnym. Udział ten stanowi trzyletnią średnią liczbę pojedynczych statków zawijających do państwa członkowskiego jako odsetek sumy liczby pojedynczych statków zawijających do każdego państwa członkowskiego.

Przydział dla państwa członkowskiego, które ma zbyt mało możliwości inspekcji

- 13 Państwo członkowskie mogłoby otrzymać zbyt mało inspekcji statków o priorytecie I i priorytecie II, aby mogło wypełnić swoje roczne zobowiązania. W takim przypadku uznaje się, że wypełniło ono swoje zobowiązanie, jeżeli przeprowadziło inspekcję co najmniej 85% statków o priorytecie II. Zobowiązanie z ust. 1.a i odpowiedni przydział z ust. 5 nadal mają zastosowanie
- .

Załącznik 12 Obowiązki raportowania dla statków

W każdym przypadku, gdy jest to możliwe, do komunikacji przewidzianej w niniejszym załączniku stosuje się środki elektroniczne.

72-godzinna wiadomość (72 ETA)(przybliżony czas przybycia)

- 1 Statek, który zgodnie z załącznikiem 9 kwalifikuje się do inspekcji rozszerzonej i zmierza do portu lub kotwiczowiska państwa członkowskiego, zgłasza swoje przybycie z 72-godzinnym wyprzedzeniem Organowi lub wcześniej, jeżeli wymagają tego przepisy krajowe.
- 2 Należy przedłożyć co najmniej następujące informacje:
 - (a) identyfikacja statku (obowiązkowy numer IMO i dodatkowo nazwa, sygnał wywoławczy i/lub numer MMSI);
 - (b) port przeznaczenia;
 - (c) szacowany czas przybycia (ETA);
 - (d) szacowany czas wyjścia z portu (ETD);
 - (e) planowany czas trwania pobytu;
 - (f) dla zbiornikowców
 - (i) konfiguracja: jednokadłubowa, jednokadłubowa z oddzielnymi zbiornikami balastowymi (SBT), dwukadłubowa;
 - (ii) stan zbiorników ładunkowych i balastowych: pełne, puste, nieczynne;
 - (iii) objętość i charakter ładunku;
 - (g) planowane operacje w porcie lub kotwiczowisku docelowym (załadunek, rozładunek, inne);
 - (h) planowane ustawowe inspekcje przeglądy oraz prace konserwacyjne i naprawcze, które należy przeprowadzić w porcie przeznaczenia;
 - (i) data ostatniej inspekcji rozszerzonej w regionie Memorandum Paryskiego.

24-Godzinna wiadomość (24 ETA))(przybliżony czas przybycia)

- 3 Armator, agent lub kapitan statku zmierzającego do portu lub kotwiczowiska państwa członkowskiego powiadamia o swoim przybyciu z co najmniej 24-godzinnym wyprzedzeniem lub najpóźniej w chwili, gdy statek opuszcza poprzedni port, jeżeli czas podróży jest krótszy niż 24 godziny lub jeżeli port zawinięcia nie jest znany lub został zmieniony w trakcie podróży, gdy tylko taka informacja jest dostępna.
- 4 Należy przedłożyć następujące informacje:
 - (a) identyfikacja statku (obowiązkowy numer IMO i dodatkowo nazwa, sygnał wywoławczy i/lub numer MMSI);
 - (b) port przeznaczenia;
 - (c) szacowany czas przybycia (ETA);
 - (d) szacowany czas wyjścia z portu (ETD).

Wiadomość o rzeczywistym czasie przybycia (ATA)

- 5 Państwa członkowskie zgłaszają do systemu informacyjnego rzeczywisty czas przybycia (ATA) każdego statku zawijającego do portów i kotwiczowisk państw członkowskich (znajdujących się w regionie Memorandum Paryskiego), wraz z identyfikatorem danego portu w rozsądnym terminie.

6 Należy przedłożyć następujące informacje:

- (a) identyfikacja statku (obowiązkowy numer IMO i dodatkowo nazwa, sygnał wywoławczy i/lub numer MMSI);
- (b) Port przeznaczenia;
- (c) rzeczywisty czas przybycia;
- (d) na kotwiczowisku: tak, nie.

Wiadomość o rzeczywistym czasie wyjścia z portu (ATD)

7 Państwa członkowskie w rozsądnym czasie przekazują do systemu informacyjnego rzeczywisty czas wyjścia (ATD) każdego statku zawijającego do portów i kotwiczowisk państw członkowskich, wraz z identyfikatorem danego portu.

8 Należy przedłożyć następujące informacje:

- (a) identyfikacja statku (obowiązkowy numer IMO i dodatkowo nazwa, sygnał wywoławczy i/lub numer MMSI);
- (b) port;
- (c) rzeczywisty czas wyjścia z portu.