

MEMORANDUM DE ÎNȚELEGERE PRIVIND CONTROLUL STATULUI PORTULUI ÎN REGIUNEA MĂRII NEGRE

Autoritățile maritime (1) ale

Republicii Bulgaria
Georgiei
României
Federației Ruse
Republicii Turcia și
Ucrainei,

Denumite în continuare "Autorități",

Recunoscând necesitatea creșterii siguranței maritime și a protecției mediului marin, precum și importanța îmbunătățirii condițiilor de viață și de muncă la bordul navelor,

Având în vedere Planul strategic de acțiune pentru reabilitarea și protecția Mării Negre, și în special paragraful 38 al acestuia,

Apreciind progresul înregistrat în aceste domenii, în special de către Organizația Maritimă Internațională (OMI) și Organizația Internațională a Muncii (OIM),

Ținând seama că principala responsabilitate privind aplicarea efectivă a standardelor stabilite în instrumentele internaționale revine Autorităților statului al cărui pavilion nava este îndreptățită să-l arboreze,

Recunoscând, cu toate acestea, că sunt necesare acțiuni efective ale porturilor statelor, pentru prevenirea operării navelor substandard,

Recunoscând, de asemenea, necesitatea evitării competiției neloiale dintre porturi,

Convinse de necesitatea, pentru realizarea acestor scopuri, a unui sistem îmbunătățit și armonizat de control al statului portului, a consolidării cooperării și a schimbului de informații,

Au ajuns la următoarea înțelegere:

Secțiunea 1

Angajamente

- 1.1. Fiecare Autoritate va aplica prevederile prezentului Memorandum și ale Anexelor acestuia, care constituie parte integrantă a prezentului Memorandum, și va lua toate măsurile necesare pentru ratificarea instrumentelor relevante pentru scopurile prezentului Memorandum.

1 Autoritățile maritime sunt administrațiile maritime naționale desemnate pentru aplicarea acestui memorandum

1.2. Fiecare Autoritate va stabili și menține un sistem efectiv de controlul statului portului, în scopul de a asigura că navele comerciale străine care fac escală în porturile statului său se conformează standardelor stabilite în instrumentele relevante definite în secțiunea 2, fără discriminare în privința pavilionului.

1.3. Fiecare Autoritate va realiza, într-o perioadă de 3 ani de la intrarea în vigoare a prezentului Memorandum, un număr anual total de inspecții corespunzător cel puțin procentului de 15% din numărul navelor comerciale străine individuale, denumite în continuare "nave", care au intrat în porturile statului său într-o perioadă reprezentativă recentă de 12 luni. Comitetul, înființat în baza secțiunii 7.1., va monitoriza totalitatea activităților de inspecție și va analiza eficiența acestora în toată regiunea. Comitetul va adapta, de asemenea, rata țintă de inspecții, pe baza experienței dobândite și a progreselor înregistrate în procesul de aplicare a prezentului Memorandum de Înțelegere.

1.4. Fiecare Autoritate se va consulta, va coopera și va schimba informații cu celelalte Autorități, pentru realizarea în continuare a scopurilor prezentului Memorandum.

Secțiunea 2

Instrumente relevante

2.1. În sensul prezentului Memorandum, "instrumente relevante" sunt, împreună cu Protocoalele, amendamentele la aceste instrumente și codurile referitoare la acestea cu statut obligatoriu în vigoare, următoarele instrumente:

1. Convenția Internațională din 1966 privind liniile de încărcare, (Linii de încărcare, 66);
2. Convenția Internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, (SOLAS 74);
3. Convenția Internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, conform modificărilor adoptate în Protocolul din 1978 referitor la această Convenție (MARPOL 73/78);
4. Convenția Internațională din 1978, privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuarea a serviciului de card (STCW 78);
5. Convenția din 1972 asupra regulamentului internațional privind prevenirea coliziunilor pe mare, (COLREG 72);
6. Convenția internațională din 1969 asupra măsurării tonajului navelor (TONNAGE 69);
7. Convenția din 1976 privind navigația comercială (standarde minime), (ILO Convention 147).

2.2. Referitor la Convenția privind navigația comercială (standarde minime), 1976 (ILO Convention 147), fiecare Autoritate va aplica instrucțiunile prevăzute în anexa 2 de aplicare a prevederilor publicației ILO "Inspekția asupra condițiilor de muncă de la bordul navei: Instrucțiuni de procedură".

2.3. Fiecare Autoritate va aplica acele instrumente relevante care sunt în vigoare și la care statul său este parte. În cazul unor amendamente la un instrument relevant, fiecare Autoritate va aplica acele amendamente care sunt în vigoare și pe care statul său le-a acceptat. Un instrument astfel amendat va fi considerat "instrument relevant" de către respectiva Autoritate.

2.4. Când se inspectează o navă care arborează pavilionul unui stat care nu este parte la o convenție sau la un "instrument relevant" amendat în scopul controlului statului portului, Autoritățile care sunt parte la o astfel de convenție sau "instrument relevant" amendat vor asigura că tratamentul acordat unei astfel de nave sau echipajului său nu va fi mai favorabil decât cel acordat navelor aflate sub pavilionul unui stat-parte la această convenție sau "instrument relevant".

2.5. În cazul navelor cu un tonaj brut mai mic de 500 tone, Autoritățile vor aplica acele cerințe prevăzute în instrumentele relevante care sunt aplicabile și, în măsura în care un instrument relevant nu se poate aplica, vor lua măsurile pe care le consideră necesare pentru a asigura că respectivele nave nu constituie un pericol pentru siguranță, sănătate sau mediu, având în vedere în special Anexa 3.

Secțiunea 3

Proceduri de inspecție, rectificare și reținere al navelor

3.1.1. În procesul de aplicare a prevederilor prezentului Memorandum, Autoritățile vor efectua inspecții care vor consta într-o vizită la bordul navelor în scopul de a verifica valabilitatea certificatelor și a altor documente relevante pentru scopurile prezentului Memorandum, precum și de a verifica starea navelor, a echipamentului său, și a echipajului, precum și a condițiilor de viață și de muncă ale echipajului.

3.1.2. Autoritățile vor asigura că ICSP va verifica, în măsura posibilă, cel puțin certificatele și documentele la care se face referire în anexele 2 și 3, și va constata dacă starea generală a navei, incluzând sala mașinilor, cabinele echipajului, precum și condițiile de igienă sunt satisfăcătoare.

3.2.1. Atunci când exista motive întemeiate de a considera că starea navei, a echipamentului sau a echipajului nu îndeplinesc în mod substanțial cerințele instrumentului relevant, se va efectua o inspecție mai detaliată, incluzând verificarea amănunțită a conformării cu cerințele operaționale de la bord.

3.2.2. Motive întemeiate există când ICSP găsește dovezi care în opinia sa profesională justifică o inspecție mai detaliată a navei, echipamentului și echipajului său. Autoritățile vor considera ca fiind motive întemeiate, între altele, pe acelea prevăzute în Anexa 4.

3.2.3. Nimic în aceste proceduri nu va fi interpretat în sensul restrângerii a prerogativelor Autorităților de a lua măsuri în interiorul propriilor lor jurisdicții cu privire la orice probleme la care se face referire în instrumentul relevant.

3.2.4. Procedurile relevante, precum și instrucțiunile privind controlul navelor, prevăzute în anexele 2 și 3, vor fi de asemenea aplicate.

3.3. În selectarea navelor pentru inspecție, Autoritățile vor acorda prioritate navelor la care se face referire în Anexa 2, secțiunea 6 a prezentului Memorandum.

3.4. Autoritățile vor căuta să evite inspectarea navelor care au fost anterior inspectate în ultimele 6 luni, de către alte Autorități, cu excepția cazului în care exista motive întemeiate de inspecție. Această procedură nu se aplică navelor enumerate în paragraful 3.3 al prezentului Memorandum, care pot fi inspectate ori de câte ori Autoritatea respectivă consideră că este necesar. Perioada de 6 luni nu exclude efectuarea unei inspecții ori de câte ori Autoritatea consideră necesar.

3.5.1. Inspecțiile vor fi efectuate numai de către persoanele autorizate în mod corespunzător de autoritate pentru a realiza inspecții de controlul statului portului, care sunt responsabile față de această Autoritate, și care îndeplinesc cerințele din paragraful 3.5.3. și criteriile de calificare specificate în Anexa 5.

3.5.2. ICSP poate fi asistat, când efectuează un astfel de control, de către o persoană care va participa la efectuarea expertizei cerute, dacă aceasta nu poate fi asigurată de către Autoritatea respectivă.

3.5.3. ICSP și asistentul său nu vor avea nici un interes comercial, fie în portul inspectat, fie pe navele inspectate, iar ICSP nu va fi angajat de sau nu va desfășura vreo activitate în numele unor organizații non - guvernamentale care eliberează certificate statutare sau de clasificare, sau care asigură inspecția de registru necesară pentru eliberarea către nave a certificatelor.

3.5.4. Fiecare ICSP va deține un document personal sub forma unei cărți de identitate, eliberat de autoritatea respectivă, care să indice faptul că acesta este autorizat pentru a efectua inspecțiile. Modelul comun al unei astfel de cărți de identitate este prezentat în anexa 6.

3.6.1. La sfârșitul inspecției, comandantului navei i se va înmâna de către ICSP un document în forma prevăzută în anexa 7 a prezentului Memorandum de înțelegere, care atesta rezultatele inspecției, precum și detaliile referitoare la orice decizie luată de către respectivul inspector și măsura corectivă care trebuie luată de comandantul navei, de proprietarul sau operatorul acesteia.

3.6.2. Autorității în cauză i se va face dovada că sunt corectate orice deficiențe constatate sau descoperite în urma inspecției.

3.6.3. În cazul deficiențelor care sunt în mod cert periculoase pentru siguranță, sănătate sau mediu, autoritatea în cauză va reține nava sau va întrerupe activitatea în cursul căreia s-au descoperit aceste deficiențe. Ordinul de reținere sau întreruperea activității nu se va anula până nu este îndepărtat pericolul, cu excepția condițiilor prevăzute în paragraful 3.8.1. de mai jos.

3.6.4. În exercitarea evaluării profesionale în privința reținerii unei nave, ICSP va acționa conform criteriilor stabilite în anexele 2 și 3.

3.7. În cazul în care o navă este reținută, autoritatea în cauză va informa imediat, în scris, administrația statului al cărui pavilion este arborat de nava respectivă, consulatul acestuia sau, în absența acestuia, reprezentantul diplomatic cel mai apropiat, asupra măsurii adoptate. Dacă este cazul, va fi informată și organizația răspunzătoare de eliberarea certificatelor.

3.8.1. Atunci când deficiențele la care se face referire în paragraful 3.6.3. nu pot fi remediate în portul unde s-a efectuat inspecția, Autoritatea în cauză poate permite deplasarea navei în alt port, sau în cel mai apropiat doc de reparații, sub rezerva unor condiții corespunzătoare stabilite de acea Autoritate, prin care să se asigure că

această deplasare a navei se poate face fără nici un risc în ceea ce privește siguranța, sănătatea sau mediul. În astfel de circumstanțe, autoritatea respectiva va notifica Autorității competente a statului din regiunea în care sunt situate portul de escala următor sau docul de reparații, precum și părților menționate în para 3.7. și altor Autorități, după caz. Notificarea Autorităților se va face conform prevederilor din anexa 8. Autoritatea care a primit o astfel de notificare va informa Autoritatea care a notificat asupra măsurilor luate.

3.8.2. Autoritățile vor lua măsuri pentru a asigura că navelor la care se face referire în para 3.8.1. , care fie au ieșit în larg fără a se conforma condițiilor stabilite de autoritatea care a reținut nava, fie nu au făcut escală în portul sau în docul care au fost convenite pentru a li se face reparații, li se va refuza accesul într-un port din regiunea aflată sub incidența prezentului Memorandum, până când proprietarul sau operatorul navei, precum și statul al cărui pavilion îl arborează aceasta vor face dovada către Autoritățile statului unde s-a constatat deficiența, că nava se conformează tuturor cerințelor aplicabile ale instrumentului relevant. În acest din urmă caz, autoritatea căreia i s-a făcut această dovadă va notifica aceasta celorlalte Autorități.

3.8.3. În caz excepțional de "forță majoră", se poate permite accesul într-un anumit port, în scopul reducerii riscului în ceea ce privește viețile omenești sau poluarea.

3.9. Prevederile secțiunilor 3.7. și 3.8. nu vor prejudicia cerințele instrumentelor relevante sau procedurile stabilite de organizațiile internaționale, referitoare la notificare și la procedurile de raport al rezultatelor unui control al statului portului.

3.10. În efectuarea controlului în baza prezentului Memorandum, Autoritățile în cauză vor depune toate eforturile posibile pentru a evita reținerea navei sau amânarea nejustificată a exploatării acesteia. Nici o prevedere a prezentului Memorandum nu va afecta drepturile prevăzute în instrumentele relevante, referitoare la compensarea reținerii sau amânării nejustificate a exploatării.

3.11. În cazul în care comandantul de nava, proprietarul sau agentul navei notifica Autorităților pentru controlul statului portului, înainte de sau imediat până la sosirea navei în port, oricare pagubă, avarie sau deficiență a navei, a sălii de mașini sau a echipamentului, care urmează a fi reparate sau corectate înainte de ieșirea navei din acel port, reținerea va fi înregistrată numai dacă deficiențele care îl justifică sunt descoperite numai după ce comandantul de nava a notificat că nava este pregătită pentru inspecție. Aceeași procedură se aplică atunci când Autorităților pentru controlul statului portului li se notifică faptul că nava va fi supusă unei inspecții de registru (expertize) cu privire la pavilion, la cerințele referitoare la statutul sau la tipul de nava.

3.12. Proprietarul sau operatorul unei nave vor avea dreptul să facă apel cu privire la decizia de reținere, la Autoritățile administrative superioare sau la un tribunal competent, conform legislației din fiecare țară. Totuși apelul nu va determina suspendarea deciziei de detenție.

3.13. În cazul în care, în urma unei inspecții, sunt descoperite deficiențe care necesită obținerea unui mandat de reținere a navei, toate costurile privind acea inspecție vor fi acoperite de proprietarul navei sau de operatorul

acesteia. Reținerea nu va fi ridicată până când aceste costuri nu vor fi acoperite sau nu va fi acordată o garanție suficientă pentru rambursarea acestor costuri.

Secțiunea 4

Furnizarea informațiilor

4.1. Fiecare autoritate va raporta inspecțiile în baza prezentului Memorandum, și rezultatele acestora, în conformitate cu procedurile specificate în anexa 9.

4.2. Autoritățile vor furniza următoarele informații Secretariatului Memorandum-ului, înființat conform Secțiunii 7:

(a) numărul inspectorilor pentru controlul statului portului care lucrează în numele acestor Autorități în legătura cu inspecțiile statului portului. Acolo unde acești inspectorii lucrează cu jumătate de normă, totalul este modificat într-un număr de inspectorii angajați cu normă întreagă.

(b) numărul de nave străine care intră în porturile acestora într-un an reprezentativ înainte de intrarea în vigoare a prezentului Memorandum.

Aceste informații vor fi actualizate la cel puțin trei ani.

4.3 Sistemul de informații pentru Marea Neagră (BSIS) este stabilit în Novorossiysk, Federația Rusă, în scopul schimbului de informații privind inspecțiile statului portului, pentru:

1. a pune la dispoziția autorităților informații privind inspectarea navelor din alte regiuni, pentru a le asista în selectarea pentru inspecție a navelor aflate sub pavilion străin și în efectuarea controlului statului portului pe navele selectate; și
2. a asigura facilități eficiente pentru schimbul de informații referitoare la controlul statului portului din regiune.

Funcțiile și procedurile operaționale ale BSIS sunt specificate în anexa 9.

Secțiunea 5**Încălări operaționale**

Autoritățile se vor strădui, la cererea altei Autorități, la asigurarea dovezilor asupra încălcărilor suspectate privind problemele operaționale ale regulii nr.10 din Reglementările internaționale privind prevenirea coliziunilor pe mare, 1972 și din Convenția internațională privind prevenirea poluării de către nave, 1973, conform Protocolului din 1978, referitoare la aceasta din urmă. În cazul încălcărilor suspectate privind descărcarea de substanțe periculoase, autoritatea va vizita, la cererea altei Autorități, navele suspectate, în porturi, în scopul de a obține informații și, acolo unde este necesar, în scopul de a preleva mostre ale agentului poluant presupus. În cazurile la care se face referire în această secțiune, autoritatea care a solicitat inspecția va declara că statul al cărui pavilion este arborat de nava respectivă a fost deja notificat asupra încălcării presupuse.

Secțiunea 6**Programe de instruire și seminarii.**

Autoritățile se vor strădui la stabilirea programelor de instruire și a seminariilor corespunzătoare:

Secțiunea 7**Organizare**

7.1. Se va înființa un comitet compus dintr-un reprezentant al fiecărei Autorități care este parte la prezentul Memorandum. La lucrările acestui Comitet vor fi invitați să participe, fără drept la vot, câte un reprezentant al Organizației Maritime Internaționale, respectiv al Organizației Internaționale a Muncii. Li se poate acorda statutul de observator fără drept de vot și reprezentanților altor organizații sau Autorități, pe care Comitetul îi considera necesari.

7.2. Comitetul se va întruni o dată pe an și ori de câte ori consideră necesar.

7.3. Sarcinile Comitetului vor fi următoarele:

1. să ducă la îndeplinire sarcinile specifice stabilite în baza prezentului Memorandum;

2. să promoveze, prin toate mijloacele necesare, inclusiv seminarii pentru inspectorii de registru / de expertiza, armonizarea procedurilor și practicilor referitoare la inspecție, corectarea deficiențelor descoperite, reținerea și aplicarea prevederilor secțiunii 2.4.;
3. să dezvolte și să evalueze instrucțiunile privind efectuarea inspecțiilor în baza prezentului Memorandum;
4. să dezvolte și să evalueze procedurile, inclusiv pe cele referitoare la schimbul de informații;
5. să țină sub observație/analiză alte chestiuni legate de funcționarea și punerea în aplicare a prezentului Memorandum;
6. să promoveze, prin toate mijloacele necesare, armonizarea funcționării și punerii în aplicare a prezentului Memorandum, cu celelalte înțelegeri similare din alte regiuni;
7. să adopte bugetul și să decidă asupra contribuțiilor fiecărei părți la acest Memorandum;
8. înființează, dacă este necesar, grupe de lucru.

7.4. Comitetul va adopta decizii în virtutea unei majorități de două treimi.

7.5 Se va institui un Secretariat în conformitate cu următoarele principii:

1. Secretariatul este un organism non-profit, situat în Istanbul, Turcia;
2. Secretariatul va fi total independent de orice administrație sau organizație maritimă;
3. Secretariatul va fi condus și va fi răspunzător față de comitet;
4. Secretariatul va dispune de un cont bancar în care se vor depune toate taxele și contribuțiile;
5. Secretariatul va folosi sumele provenite din contul bancar conform bugetului stabilit de Comitet.

7.6. Secretariatul, acționând sub îndrumarea Comitetului, în conformitate cu termenii de referință definiți în anexa 11 și în limitele resurselor disponibile, va avea următoarele sarcini:

1. să pregătească întrunirile, să transmită documentele referitoare la acestea și să asigure asistenta necesară pentru ca funcțiile Comitetului să fie îndeplinite;
2. să faciliteze schimbul de informații și să pregătească rapoartele considerate necesare în sensul acestui Memorandum;
3. să îndeplinească și alte sarcini considerate necesare pentru a asigura aplicarea efectivă a prezentului Memorandum.

Secțiunea 8

Mecanisme financiare

Costurile de funcționare a Secretariatului și ale Centrului de informații sunt finanțate de:

- contribuțiile financiare ale fiecărei părți la prezentul Memorandum;
- posibilele subvenții și contribuții asigurate de alte țări și organizații donatoare .

Contribuțiile financiare pentru costurile de funcționare a Secretariatului și Centrului de informații ale părților la acest Memorandum vor fi stabilite în conformitate cu deciziile și procedurile adoptate de către Comitet.

Secțiunea 9

Amendamente

9.1. Orice autoritate care a aderat la prezentul Memorandum poate propune amendamente la acesta.

9.2. Se va aplica următoarea procedură în cazul amendamentelor propuse la secțiunile prezentului Memorandum:

(a) amendamentul propus va fi înaintat Comitetului spre analiză, prin Secretariat;

(b) amendamentele vor fi adoptate cu o majoritate de două treimi din majoritatea reprezentanților Autorităților prezenți și care au votat în cadrul Comitetului.

Astfel adoptat, amendamentul în cauză va fi comunicat de către Secretariat Autorităților, spre acceptare.

9.3. Amendamentele la secțiunea 2.1. vor fi adoptate de două treimi din majoritatea reprezentanților Autorităților prezenți și care au votat, care sunt părți la noua convenție propusă ca " instrument relevant".

9.4. Un amendament va fi considerat ca fiind acceptat fie la sfârșitul unei perioade de 6 luni de la adoptarea de către reprezentanții Autorităților din cadrul Comitetului, fie la sfârșitul oricărei alte perioade stabilite în unanimitate de către reprezentanții Autorităților din cadrul Comitetului în momentul adoptării, cu excepția cazului în care sunt comunicate obiecții Secretariatului de către una dintre Autorități, în perioada relevantă.

9.5. Un amendament va intra în vigoare în termen de 60 de zile de la acceptare sau la sfârșitul unei perioade stabilite în mod unanim de către reprezentanții Autorităților din cadrul Comitetului.

9.6. Se va aplica următoarea procedură în cazul amendamentelor propuse la anexele prezentului Memorandum:

- (a) amendamentul propus va fi înaintat prin Secretariat către Autorități, spre analiză;
- (b) amendamentul va fi considerat ca fiind acceptat la sfârșitul unei perioade de trei luni de la data la care a fost comunicat de către Secretariat, cu excepția cazului în care una dintre Autorități solicită în scris ca amendamentul să fie analizat de către Comitet. În acest din urmă caz se va aplica procedura stabilită în secțiunea 9.2.;
- (c) amendamentul va intra în vigoare la 60 de zile de la acceptarea acestuia sau la sfârșitul oricărei alte perioade stabilite în mod unanim de către Autorități.

Secțiunea 10

Prevederi administrative

10.1. Prezentul Memorandum nu prejudiciază drepturile și obligațiile ce revin din alte înțelegeri internaționale.

10.2. Prezentul Memorandum rămâne deschis spre semnare la sediul Secretariatului* de la data de 7 aprilie 2000 până la 7 octombrie 2000. Autoritățile care întrunesc cerințele specificate în anexa 10 pot deveni părți la Memorandum prin:

- a) semnare fără nici un fel de rezerve în privința acceptării;
- b) semnare sub rezerva acceptării, urmata de acceptare.

10.3 Acceptarea sau aderarea va fi realizată printr-o comunicare scrisă a Autorităților către Secretariat.

10.4. Prezentul Memorandum va intra în vigoare în mod individual pentru fiecare autoritate la data notificării corespunzătoare a Secretariatului. Memorandum-ul se consideră intrat în vigoare la data intrării în vigoare pentru cea de-a treia Autoritate individuală.

* Situat la Ministerul Transporturilor Maritime, la adresa menționată în anexa 1

10.5 Secretariatul va informa Autoritățile care au semnat prezentul Memorandum asupra oricărei alte semnări sau comunicări scrise, sau asupra aderării și a datei la care acestea au avut loc.

10.6. Orice autoritate sau organizație maritimă care dorește să participe ca observator va înainta o cerere în scris către Comitet și va fi acceptată ca observator sub rezerva acordului unanim al reprezentanților Autorităților prezenți și care au votat la întrunirea Comitetului.

10.7. Orice autoritate se poate retrage din prezentul Memorandum prin notificarea Comitetului cu 60 de zile înainte.

10.8 Limba oficială și de lucru a Memorandum-ului este engleza.

Semnat la Istanbul, la data de 7 aprilie 2000, într-un singur exemplar original în limba engleză.

**AUTORITĂȚILE MARITIME SEMNATARE ALE MEMORANDUM-ULUI DE ÎNȚELEGERE
PRIVIND CONTROLUL STATULUI PORTULUI
ÎN REGIUNEA MĂRII NEGRE**

Prezentul memorandum a fost semnat la Istanbul, la 7 aprilie 2000, într-un singur exemplar original în limba engleză, de către următoarele autorități:

Bulgaria

**Dl. P. Klotchkov
Director General
Administrația Maritimă Bulgară
Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor**

Georgia

**Dl. D. Tsinstsadze
Șeful Administrației Maritime
Ministerul Transporturilor**

România

**Dl. M. Grigorescu
Inspector Șef al
Inspectoratului Navigației Civile
Ministerul Transporturilor**

Federația Rusă

Turcia

**Dl. M. Korcak
Sub-secretar
Sub-secretariatul pentru Afaceri Maritime**

Ucraina

Dl. V. Sevrykov

Ministru Adjunct al Transporturilor

Ministerul Transporturilor

AU SEMNAT DREPT MARTORI AI SEMNATARILOR DE MAI SUS:

Organizația Maritimă Internațională

Dl. F. Plaza

Director Adjunct

Departamentul Siguranță Maritimă

în numele Secretarului General

Organizația Internațională a Muncii

Dl. D. Appave

Departamentul Industrie Maritimă/

Activități Sectoriale

în numele Directorului General

Agencia Daneză de Protecția Mediului

Dl. P. Basse

în numele Agenției Daneze de Protecția Mediului

Centrul de Activitate pentru Aspectele privind Mediul
și Siguranța Navigației

Dl. L. Stoyanov

Director

Programul privind Mediul Mării Negre

Dl. M. Cevikoglu

Ofițer tehnic și de informații

MOU Africa de Vest și Centrală

Dl. A. Olopoenia

în numele Secretariatului Interimar

OFIȚERI AI ÎNTRUNIRII

Președinte (Turcia)

Dl. H. Berk

Vice-președinte (Federația Rusă)

Dl. A. Frolov

Rapporteur (Georgia)

Dl. V. Imnaishvili

Secretar (IMO)

Dl. F. Plaza

ANEXA 1
LISTA ADMINISTRAȚIILOR MARITIME
"AUTORITĂȚI MARITIME"

Bulgaria

Administrația Maritimă din Bulgaria

Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor

9, V. Levski St,

1000 Sofia

Bulgaria

Tel: + 359-2-987.75.34

+ 359-2-843.44.03

Fax: + 359-2-988.55.37

e-mail: ppetrov@mt.government.bg

Georgia

Administrația Maritimă a Ministerului Transporturilor din Georgia

4, Shavsheti Street

384517 Batumi

Georgia

Tel: + 995-222-73905 (inspector de serviciu)/74925/73917/73909

Fax: + 995-222-73929

e-mail: magheadof@fsc.gov.ge

România

Inspectoratul Navigației Civile

Berth 0, Portul Constanța

8700 Constanța

România

Tel: + 40-1-602229

Fax: + 40-1-601996

Federația Rusă

Administrația Maritimă Rusă

Ministerul Transporturilor

1/4, Rozhdestvenska st

Moscova, 103759, Rusia

Tel: + 7-095-9261311/9241268

Fax: + 7-095-9241268

Telex: 411197 MMF RU

e-mail: memorand@pma.ru

Turcia

Primul Ministru-Subsecretariatul pentru Afaceri Maritime

GMK Bulvari 128

Maltepe 06100

Ankara, Turcia

Tel: + 90-312-2324560

Fax: + 90-312-2320922

Ucraina

Inspectoratul de Siguranța Navigației al Ucrainei

29, T. Shevcdhenko Ave.

270058, Odessa, Ucraina

Tel: + 380-482 682784 / 428134

Fax: + 380-482 428073

ANEXA 2

INSTRUCȚIUNI CE TREBUIE RESPECTATE LA INSPECȚIA NAVELOR STRĂINE

Cuprins

Secțiunea 1- Considerații generale

- 1.1. Instrucțiuni ce trebuie respectate la inspecția navelor străine
- 1.2. Principii care guvernează rectificarea deficiențelor sau a reținerii unei nave
- 1.3. Aplicarea clauzei " Ne-acordării unui tratament mai favorabil".

Secțiunea 2- Siguranța navelor conform prevederilor Convențiilor SOLAS 74, Linii de încărcătură 66, COLERG 72 și MARPOL 73/78

2.1 Inspecția mai detaliată

Secțiunea 3- Standarde minime de dotare cu echipaj și documente (certificate)

- 3.1. Introducere
- 3.2. Controlul echipajului
- 3.3. Controlul certificatelor
- 3.4. Reținerea

Secțiunea 4- Convenția privind navigația comercială (Standarde minime) din 1976 (ILO N 147)

Secțiunea 5- Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor, din 1969 (TONNAGE 69)

Secțiunea 6- Nave cu prioritate pentru inspecții

Secțiunea1 Considerații generale

1.1. Instrucțiuni ce trebuie respectate la inspecția navelor străine

Instrucțiunile menționate în secțiunea 3.1.2. a Memorandum-ului se referă la prevederile relevante din :

1. Procedurile privind controlul statului portului (rezoluția IMO A: 787 (19), conform amendamentelor.

2. Principiile echipajului minim de siguranță (rezoluția IMO A. 890 (XXI) și anexele la acestea, respectiv Conținutul documentului echipajului minim de siguranță (Anexa 1) și Instrucțiuni privind aplicarea principiilor echipajului minim de siguranță (Anexa 2)
3. Prevederile Codului internațional al transportului de mărfuri periculoase
4. Publicația ILO - "Inspectarea condițiilor de muncă de la bordul navelor - Instrucțiuni de inspecție
5. Procedurile menționate în anexele Memorandum-ului.

1.2. Principii care guvernează rectificarea deficiențelor sau a reținerii unei nave

În adoptarea deciziilor privind rectificarea deficiențelor sau a reținerii unei nave, ICSP va lua în considerare rezultatele inspecției detaliate, efectuate conform Secțiunii 3 a Memorandum-ului. Își va exercita judecata profesională în vederea stabilirii deciziei de reține nava până când deficiențele sunt corectate, sau de a permite ieșirea în larg a acesteia cu anumite deficiențe, care să nu aducă prejudicii majore siguranței, sănătății sau mediului, luând în considerare circumstanțele specifice călătoriei respective. se vor respecta procedurile stabilite în Secțiunile 3 și 4 ale prezentei anexe, referitoare la standardele echipajului minim de siguranță și prevederile Convenției ILO nr. 47.

1.3. Aplicarea clauzei " Ne-acordării unui tratament mai favorabil"

În aplicarea prevederilor secțiunii 2.4. ale Memorandum-ului vor fi respectate următoarele prevederi: Navele care arborează pavilionul unui stat care nu este parte la un instrument relevant enumerat în secțiunea 2 a Memorandum-ului, și care, prin urmare, nu dețin certificate care constituie probe *prima facie* ale unor condiții satisfăcătoare la bordul acestora, vor fi supuse unei inspecții mai detaliate. ICSP va urma aceleași instrucțiuni ca și pentru navele la care se aplică instrumentele relevante, atunci când efectuează inspecția mai sus menționată.

Condițiile unei, și asupra unei nave, a echipamentului acesteia, a documentelor, numărului și componenței echipajului, vor fi compatibile cu scopul prevederilor din instrumentele relevante, iar în caz contrar, nava va fi supusă restricțiilor considerate necesare pentru asigurarea unui nivel comparabil de siguranță.

Secțiunea 2 Siguranța navelor conform prevederilor Convențiilor SOLAS 74, Linii de încărcătură 66, COLERG 72 și MARPOL 73/78

2.1 Inspecția mai detaliată

În măsura în care există motive întemeiate de a iniția o inspecție mai detaliată, legată de prevederile Convențiilor SOLAS 74 și Protocolul la aceasta, Linii de încărcătură 66, COLERG 72 și MARPOL 73/78, ICSP va lua în considerare, atunci când efectuează o astfel de inspecție, prevederile "Procedurilor privind

controlul statului portului "(rezoluția IMO A.787 (19), conform amendamentelor, ale "Codului Maritim Internațional privind transportul mărfurilor periculoase" și ale secțiunii 4 ale prezentei anexe referitoare la condițiile de viață și de muncă de la bordul navelor.

Secțiunea 3 Standarde minime de încadrare cu echipaj și documente (certificate)

3.1. Introducere

Principiul călăuzitor al inspecției statului portului, privind încadrarea cu echipaj a unei nave străine, trebuie stabilirea conformității cu standardele statului al cărui pavilion îl arborează nava respectivă. Atunci când aceste standarde sunt puse la îndoială, vor fi consultate Autoritățile statului al cărui pavilion îl arborează nava respectivă. Aceste standarde privind încadrarea cu echipaj derivă din:

- ◆ Convenția internațională din 1974, privind siguranța pe mare, (SOLAS);
- ◆ Convenția Internațională din 1978, privind standardele de instruire a navigatorilor, brevetare / atestare și efectuare a serviciului de card (STCW 78), conform amendamentelor;
- ◆ Convenția privind navigația comercială (standarde minime), (ILO nr. 147), care se referă, printre altele, la Convenția ILO nr. 53, articolele 3 și 4;
- ◆ Certificatul pentru echipajul minim de siguranță a navigației (rezoluția IMO A.890 (XXI), Anexa 1;
- ◆ Instrucțiuni privind aplicarea Principiilor încadrării cu echipaj de minimă siguranță (rezoluția IMO A.890 (XXI), Anexa 2;

Decizia de reținere, ca acțiune a statului în porturi, va fi luată numai pe baza motivelor specificate în instrumentele relevante, în paralel cu consultarea Autorităților statului al cărui pavilion îl arborează nava în cauză. Atunci când o astfel de decizie nu este încă luată, iar încadrarea cu echipaj generează în mod clar nesiguranță pentru voiajul sau serviciul intenționat, decizia de reținere poate fi singura soluție.

3.2. Controlul echipajului

3.2.1. Dacă o navă este încadrată cu echipaj în conformitate cu un certificat pentru echipajul minim de siguranță a navigației, sau în conformitate cu un document echivalent, eliberat de statul al cărui pavilion îl arborează nava, ICSP va admite că nava respectivă este încadrată corespunzător cu echipaj, cu excepția cazului în care documentul a fost în mod evident eliberat fără a se ține seama de principiile existente în instrumentele relevante și în instrucțiunile IMO privind aplicarea Principiilor de încadrare cu echipaj minim de siguranță. În acest din urmă caz, ICSP va acționa în conformitate cu procedurile definite în paragraful 3.2.3.

3.2.2. Dacă numărul sau componența reală a echipajului nu corespund certificatului pentru echipajul minim de siguranță a navigației, Autoritățile statului din portul respectiv vor cere consultarea Autorităților statului al cărui pavilion îl arborează nava respectivă în privința ieșirii în larg a navei, cu numărul și componența reală a echipajului. Cererea privind aceste consultări se va face în cel mai scurt timp posibil.

În cazul în care se obține un răspuns din partea Autorităților statului al cărui pavilion este arborat de nava respectivă, acesta va fi confirmat prin telex. Dacă numărul sau componența reală a echipajului nu sunt modificate conform certificatului pentru echipajul minim de siguranță a navigației, sau Autoritățile statului al cărui pavilion este arborat de nava respectivă nu recomandă ieșirea în larg a navei, aceasta va fi reținută conform criteriilor enumerate în paragraful 3.4. al prezentei anexe.

3.2.3. Dacă nava nu deține un document care atestă încadrarea cu echipaj minim de siguranță, sau un document echivalent, Autoritățile statului din portul respectiv vor solicita Autorităților statului al cărui pavilion îl arborează nava respectivă să specifice numărul și componența cerută a echipajului și să elibereze un document în această privință, în cel mai scurt timp posibil. În cazul în care numărul sau componența reală a echipajului nu corespund celor specificate de Autorităților statului al cărui pavilion îl arborează nava respectivă, se va aplica procedura conținută în paragraful 3.2.2. Dacă Autoritățile statului al cărui pavilion îl arborează nava nu răspund solicitării Autorităților statului din portul respectiv, aceasta va constitui un motiv întemeiat pentru o inspecție mai detaliată, pentru a se stabili dacă numărul și componența echipajului sunt în conformitate cu principiile stabilite în paragraful 3.1. I se va permite navei ieșirea în larg numai în cazul asigurării siguranței, și numai după luarea în considerare a criteriilor privind reținerea, menționate în paragraful 3.4. În oricare caz mai sus menționat, standardele minime care vor fi aplicate nu vor fi mai stricte decât cele aplicate navelor care arborează pavilionul statului în al cărui port se află nava respectivă. Lipsa certificatului pentru echipajul minim de siguranță a navigației este considerată deficiență.

3.3. Controlul certificatelor

3.3.1. Controlul general al certificatelor de la bordul navelor se va realiza în conformitate cu procedurile stipulate în articolul X și în Reglementarea 1/4 a Convenției STCW.

3.3.2 Controlul certificatelor asupra navelor angajate în transportul în vrac al încărcăturilor lichide cu grad ridicat de risc va fi realizat mai strict. ICSP își va face dovada că ofițerii și personalul nebrețat, cu sarcini specifice și responsabilități privind aceste sarcini, referitoare la încărcătură și echipamentul necesar transportului acesteia, dețin documente autorizate care certifică pregătirea acestora conform cerințelor Convenției STCW, capitolul V.

De la data de 1 februarie 2002, astfel de documente eliberate ofițerilor vor fi certificate corespunzătoare, fiind contrasemnate de STCW către administrația emitentă. Dacă ofițerul navighează la bordul

unei nave aflată sub alt pavilion, se va solicita, în mod suplimentar, contrasemnătura Autorităților statului al cărui pavilion îl arborează nava, pe certificatul respectiv. Contrasemnătura va certifica conformarea la Regula V/1, paragraful 2 Al Convenției STCW conform amendamentelor din 1995, a comandantului navei, a ofițerului mecanic șef, a ofițerului secund și a inginerului mecanic secund.

Nu va fi acceptată nici o scutire în ceea ce privește deținerea unor astfel de documente. Atunci când se constată o deficiență, va fi informat comandantul navei și se va rectifica deficiența respectivă.

3.4. Reținerea - încadrare și certificare

Se vor lua în considerare următoarele circumstanțe, înaintea reținerii navei în virtutea paragrafelor 3.2 și 3.3. ale prezentei anexe:

- ◆ lungimea și natura voiajului sau serviciului intenționat;
- ◆ dacă deficiența constatată prezintă sau nu o amenințare asupra navei, a persoanelor de la bord sau a mediului;
- ◆ dacă perioadele de odihnă corespunzătoare ale personalului pot sau nu să fie respectate;
- ◆ mărimea și tipul navei și al echipamentului cu care aceasta este dotată;
- ◆ natura încărcăturii;

Absența unui ofițer de punte sau a unui ofițer mecanic care trebuie atestați nu constituie motiv pentru reținerea navei atunci când absența este în conformitate cu prevederile excepționale aprobate de statul al cărui pavilion îl arborează nava respectivă, în conformitate cu prevederile articolului VIII al Convenției STCW 78, amendată.

Secțiunea 4- Convenția privind navigația comercială (Standarde minime) din 1976 (ILO N 147)

4.1. Inspecțiile realizate la bordul navelor în baza Convenției privind navigația comercială (Standarde minime) din 1976 (ILO N 147) se vor referi la:

- (a) Convenția privind vârsta minimă de încadrare în muncă, 1973 (nr.138); sau Convenția privind vârsta minimă de încadrare în muncă la bordul navelor, (revizuită, 1936 nr. 58), sau Convenția privind vârsta minimă de încadrare în muncă la bordul navelor, 1920 (nr.7);
- (b) Convenția privind examinarea medicală a marinarilor, 1946 (nr. 73);
- (c) Convenția privind prevenirea accidentelor marinarilor, 1970 (nr.134), articolele 4 și 7;
- (d) Convenția privind spațiile de locuit ale echipajului (revizuită), 1949 (nr. 92);
- (e) Convenția privind spațiile de locuit ale echipajului (prevederi suplimentare), 1970 (nr.133);
- (f) Convenția privind hrana și aprovizionarea echipajului, 1946 (nr. 68, articolul 5);

(g) Convenția privind certificatele de competență ale ofițerilor, 1936 (nr. 53, articolele 3 și 4).

Inspecția privind certificatele de competență este tratată în secțiunea 3 a prezentei anexe. În exercițiul funcțiunii sale, ICSP își va exercita, pe baza impresiei generale asupra navei, judecata profesională pentru a stabili dacă nava necesită o inspecție mai detaliată. Toate sesizările privind condițiile de la bordul navelor vor fi investigate amănunțit și vor fi luate măsurile considerate necesare în funcție de circumstanțe. ICSP își va exercita, de asemenea, judecata profesională pentru a stabili dacă aceste condiții de la bordul navelor reprezintă un risc la adresa siguranței sau sănătății echipajului, necesitând rectificarea acestora, și poate reține nava sau poate opri, în caz de necesitate, operațiunea în cursul căreia deficiențele au fost descoperite, până la luarea măsurilor corespunzătoare.

4.2. În măsura în care există motive întemeiate de a efectua o inspecție mai detaliată, referitoare la prevederile Convenției ILO nr. 147, ICSP va lua în considerare, atunci când efectuează inspecția, prevederile paragrafului anterior al prezentei anexe și considerațiile existente în publicația ILO "Inspectarea condițiilor de muncă de la bordul navelor: îndrumări privind procedura".

4.3. Convențiile relevante în cadrul prevederilor paragrafului 4.4. sunt:

- (a) Convenția privind rolul de echipaj, 1926 (nr. 22);
- (b) Convenția privind repatrierea marinarilor, 1926 (nr.22);
- (c) Convenția privind responsabilitatea proprietarilor navei (Marinarii bolnavi și răniți), 1936 (nr.55) sau Convenția privind asigurările de sănătate pe mare, 1936 (nr. 56); sau Convenția privind îngrijirea medicală sau indemnizațiile de boală, 1969 (nr. 130);
- (d) Convenția privind libertatea asocierii și protecția dreptului la organizare, 1948 (nr. 87);
- (e) Convenția privind dreptul la organizare și contract colectiv, 1949 (nr.98).

4.4. Dacă ICSP primește o plângere referitoare la neîntreținerea standardelor stabilite în Convențiile enumerate în paragraful 4.3, problema va fi raportată Autorității maritime, consulare sau diplomatice celei mai apropiate statului al cărui pavilion este arborat de nava respectivă, pentru luarea măsurilor necesare. Dacă este considerat necesar, autoritatea corespunzătoare poate pregăti un raport către Autoritățile statului al cărui pavilion este arborat de nava respectivă, dacă este posibil cu o confirmare, împreună cu o copie la ILO.

4.5. Conținutul publicației ILO "Inspectarea condițiilor de muncă de la bordul navelor: îndrumări privind procedura", referitor la:

1. proceduri de control ale navelor sub pavilion național;
2. instruirea profesională;
3. certificatele de competență ale ofițerilor;

4. orele de muncă și încadrarea cu echipaj;

nu vor fi considerate prevederi relevante pentru inspectarea navelor, ci numai informații pentru ICSP.

Secțiunea 5 Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor, din 1969 (TONNAGE 69)

5.1 TONNAGE 69 se aplică navelor cu lungimea de și peste 24 metri, angajate în transport internațional. Aceste nave trebuie să li se elibereze un Certificat internațional de capacitate, 1969.

5.2 În scopul controlului statului portului, ICSP va verifica dacă nava deține un Certificat internațional de capacitate, 1969. Dacă în urma inspecției mai detaliate, se constată că principalele caracteristici ale navei diferă de cele ale Certificatului internațional de capacitate, 1969, astfel încât să conducă la creșterea tonajului brut sau a tonajului net, va informa administrația statului al cărui pavilion este arborat de nava respectivă.

5.3. Tonajul brut va fi folosit ca parametru de capacitate în convențiile relevante, codurile și a alte documente relevante. Totuși, ICSP va avea cunoștință de faptul că navele "existente" își pot păstra vechea capacitate, măsurată în baza reglementărilor naționale în vigoare înainte de intrarea în vigoare a Convenției TONNAGE 69, în scopul aplicării la acestea a cerințelor relevante în baza convențiilor aplicabile. Pentru astfel de nave, rubrica corespunzătoare din Certificat sau din alte documente oficiale eliberate de administrația respectivă poate indica numai vechea capacitate, măsurată în baza reglementărilor naționale în vigoare înainte de intrarea în vigoare a Convenției TONNAGE 69, cu următoarea mențiune în subsolul documentului: "Capacitatea navei mai sus menționată a fost măsurată de Autoritățile corespunzătoare ale administrației în conformitate cu reglementările naționale în vigoare privind capacitatea navelor, înainte de intrarea în vigoare a Convenției TONNAGE 69".

Secțiunea 6- Nave cu prioritate pentru inspecții

6.1. În selectarea navelor în vederea inspecției, Autoritățile vor acorda prioritate următoarelor tipuri de nave:

1. navele care vizitează portul unui stat, a cărui autoritate este semnatară a prezentului Memorandum, pentru prima dată sau după o absență de sau mai mare de 12 luni.
2. nave care transportă bunuri mărfuri periculoase sau poluante, care nu au raportat toate informațiile relevante privind particularitățile acestora, deplasările și mărfurile periculoase sau poluante transportate către Autoritățile portuare ale statului de coastă.

3. navele care au permisiunea de a părăsi portul unui stat a cărui autoritate este semnatară a prezentului Memorandum, cu condiția ca deficiențele constatate să fie rectificate într-o perioadă specificată, până la expirarea acestei perioade.
4. navele care au fost raportate Autorităților interesate, de către piloți, Autoritățile portuare, comandantul navei, membrii echipajului, sau orice altă persoană sau organizație cu interese legitime privind siguranța operării navei, a condițiilor de viață și de muncă de la bordul acesteia, sau prevenirea poluării, cu excepția cazului în care Autoritățile interesate consideră raportul sau plângerea respectivă ca fiind în mod vădit nefondate în privința deficiențelor care prejudiciază siguranța navigației.
5. navele care au fost suspendate din categoria lor din motive de siguranță, într-o perioadă anterioară de șase luni.
6. navele care au constituit tema raportului sau a notificării unei alte Autorități.
7. navele care:
 - au fost implicate într-o coliziune, eșuare sau avarie în drumul spre port,
 - au fost acuzate de pretinsa violare a prevederilor privind deversarea substanțelor și a resturilor periculoase,
 - au fost manevrate într-o manieră defectuoasă sau lipsită de siguranță, în timp ce reglementările privind rutele, adoptate de IMO, sau practicile și procedurile de siguranță navigației nu au fost respectate, sau
 - au fost în alt fel operate, astfel încât să genereze pericole la adresa persoanelor, proprietăților sau mediului.

ANEXA 3

**INSTRUCȚIUNI CARE TREBUIE RESPECTATE DE CĂTRE INSPECTORII PENTRU
CONTROLUL STATULUI PORTULUI, LA INSPECTAREA NAVELOR SITUATE SUB
DIMENSIUNILE REGLEMENTATE DE CONVENȚIE**

Secțiunea 1. Navele situate sub dimensiunile reglementate de Convenție

- 1.1 Următoarele prevederi reprezintă ghidul de aplicare a secțiunii 2.5 a prezentului Memorandum, cu privire la navele situate sub dimensiunile reglementate de Convenție.
- 1.2 În măsura în care un instrument relevant nu este aplicabil unei nave situate sub dimensiunile reglementate de Convenție, sarcina inspectorului pentru controlul statului portului este aceea de a evalua dacă nava corespunde sau nu standardelor acceptabile privind siguranța, sănătatea sau mediul. În decursul acestei evaluări ICSP va lua în considerare factori ca lungimea și natura voiajului sau serviciului intenționat, mărimea și categoria navei, echipamentul acesteia și natura încărcăturii.
- 1.3 În exercitarea funcțiilor sale din baza paragrafului 1.2, ICSP se va conduce după toate certificatele și alte documente eliberate de statul al cărui pavilion este arborat de nava respectivă. ICSP își va exercita, pe baza acestor certificate și documente și pe baza impresiei sale generale asupra navei, judecata sa profesională pentru a decide dacă și în ce privințe nava necesită o inspecție mai detaliată, luând în considerare factorii menționați în paragraful 1.2. În efectuarea unei inspecții mai detaliate, ICSP va acorda atenție, în măsura în care consideră necesar, punctelor menționate în paragraful 1.4. Lista nu este considerată ca fiind exhaustivă, dar este destinată să dea o exemplificare a punctelor relevante.
- 1.4 Probleme de importanță generală
 - 1.4.1 Probleme legate de condițiile de stabilire a liniilor de încărcare
 1. Etanșare împotriva intemperiilor (sau etanșare la apă, după caz) a punților navei;
 2. Deschiderile și dispozitivele de închidere;
 3. Închiderile etanșe pentru deschiderile din suprastructură;
 4. Dispozitive de sabordare
 5. Ieșiri laterale în bordaj;
 6. Ventilatoarele și tubulatura de aerisire;
 7. Informații privind stabilitatea;
 - 1.4.2 Alte probleme legate de siguranța vieții pe mare

1. Dispozitive de salvare;
2. Dispozitive de stingerea incendiilor;
3. Condiția generală a structurii (corp, punte, capace de magazii, etc.);
4. Echipament de navigație inclusiv instalații radio.

1.4.3 Probleme legate de prevenirea poluării pe mare

1. Mijloace de control al descărcării petrolului și amestecurilor de produse petroliere, de ex. echipament pentru separarea sau filtrarea petrolului de apă sau alte echipamente și mijloace (tancuri de reținere a petrolului și a amestecurilor de produse petroliere sau reziduurile petroliere;
2. Prezența petrolului în santina compartimentului de mașini;
3. Mijloace de îndepărtare a petrolului, amestecurilor de produse petroliere sau a reziduurilor petroliere;
4. Controlul organismelor nedorite în apa de balast.

1.5 În cazul deficiențelor considerate ca fiind pericol la adresa siguranței, sănătății sau mediului, ICSP va lua acele măsuri, care includ, dacă este necesar, reținerea navei, luând în considerare factorii menționați în paragraful 1.2, pentru a se asigura că deficiențele sunt rectificate sau că nava, în cazul în care i se permite să plece spre alt port, nu prezintă o amenințare clară la adresa siguranței, sănătății sau mediului.

ANEXA 4

FAPTE CONSIDERATE "MOTIVE ÎNTEMEIATE"

1. Autoritățile vor considera "motive clare", printre altele, următoarele:
 1. Raportul sau notificarea înaintate de către o altă autoritate;
 2. Raportul sau plângerea înaintate de către comandantul navei, un membru al echipajului sau orice persoană sau organizație cu interese legitime privind operarea în siguranță a navei, condițiile de viață și de muncă de la bordul navei sau prevenirea poluării, cu excepția cazului în care autoritatea interesată consideră raportul sau plângerea respectivă ca fiind în mod evident nefondată. Identitatea persoanei depunătoare a raportului sau plângerii nu va fi dezvăluită comandantului navei sau armatorului navei respective;
 3. Alte indicații care pot conduce la o inspecție mai detaliată, având în vedere în special anexele 2 și 3.
2. În sensul controlului respectării cerințelor operaționale de bord, următoarele sunt "motive întemeiate":
 1. Deficiențele operaționale dovedite în timpul procedurilor controlului statului portului, în conformitate cu Convențiile SOLAS 74, MARPOL 73/78 și STCW 1978;
 2. Dovezi privind încărcătura și alte operațiuni care nu se desfășoară cu respectarea siguranței sau în conformitate cu instrucțiunile IMO;
 3. Implicarea navei în incidente datorită faptului că nu s-a conformat cerințelor operaționale;
 4. Dovezile rezultate în urma unui incendiu sau din rolul de abandon al navei, conform cărora echipajul se dovedește a nu fi familiarizat cu procedurile esențiale;
 5. Descărcarea substanțelor de pe navă în marș, în timpul staționării la ancoră sau în timpul staționării în dană, care sunt ilegale în baza oricărei convenții internaționale
 6. Indicații conform cărora membrii relevanți ai echipajului sunt incapabili să comunice corespunzător între ei, cu alte persoane de la bord, sau indicații conform cărora nava nu poate comunica cu Autoritățile de coastă, fie în limba comună, fie în limba respectivelor Autorități.

ANEXA 5
CRITERII DE CALIFICARE PENTRU
INSPECTORII PENTRU CONTROLUL STATULUI PORTULUI

1. În conformitate cu prevederile secțiunii 3.5.1 ale Memorandumului, ICSP trebuie să fie calificați și autorizați în mod corespunzător de către Autorități, pentru a efectua inspecții ale controlului statului portului.
2. Un ICSP calificat în mod corespunzător trebuie să îndeplinească minimum un an în serviciul statului ca inspector de registru /clasificare în conformitate cu instrumentele relevante și trebuie să aibă în posesie următoarele documente:
 1. certificat de competență pentru comandantul de navă, care dă dreptul acelei persoane de a prelua comanda pe navă maritimă de cursă lungă de 3000 t tonaj brut sau mai mult (vezi STCW, Regulamentul II/2), sau
 2. certificat de competență pentru șeful mecanic, care dă dreptul acelei persoane de a prelua sarcinile respective ale navei maritime de cursă lungă cu mașina principală de sau mai mare de 3000 kW (vezi STCW, Regulamentul II/2), sau
 3. examen absolvit ca arhitect naval, inginer de mașini sau inginer, cu experiență în domeniu de cel puțin 5 ani, sau
 4. calificare profesională echivalentă stabilită de către administrație.ICSP menționați la paragrafele 1 și 2 de mai sus trebuie să fi servit nu mai puțin de 5 ani pe mare ca inspector de punte sau în departamentul mașini.
3. În mod alternativ un ICSP este considerat ca fiind în mod corespunzător calificat dacă:
 1. Deține o diplomă universitară corespunzătoare sau diplomă echivalentă de pregătire, și
 2. S-a pregătit și calificat la școala pentru inspectorii de siguranța navelor, și
 3. A servit cel puțin doi ani ca inspector de registru al controlului de stat, realizând inspecții și certificări în conformitate cu instrumentele relevante.
4. Un ICSP calificat în mod corespunzător trebuie să fie capabil să comunice, oral și în scris, cu marinarii, în limba de circulație pe mare.
5. Un ICSP calificat în mod corespunzător trebuie să cunoască prevederile instrumentelor și procedurilor relevante privind controlul statului portului.

6. Un ICSP care nu îndeplinește criteriile mai sus menționate este acceptat dacă este angajat pentru efectuarea controlului statului portului, de către Autorități, înainte cu trei ani de la intrarea în vigoare a prezentului Memorandum pentru o anumită autoritate.

ANEXA 6
STANDARDE PRIVIND CARTEA DE IDENTITATE A
INSPECTORILOR PENTRU CONTROLUL STATULUI PORTULUI

Cartea de identitate va conține cel puțin următoarele informații:

- (a) Numele Autorității emitente;
- (b) Numele complet al deținătorului cărții de identitate;
- (c) Fotografie actualizată a deținătorului cărții de identitate;
- (d) Semnătura deținătorului cărții de identitate;
- (e) Declarație care să conțină faptul că deținătorul cărții de identitate este autorizat să efectueze inspecții în conformitate cu legislația națională.

În cazul în care limba folosită este alta decât limba engleză cartea de identitate va include traducerea în limba engleză.

Formatul cărții de identitate va fi stabilit de Autoritățile competente.

ANEXA 7

RAPOARTELE PRIVIND INSPECTIA**RAPORTUL INSPECȚIEI ÎN CONFORMITATE CU MEMORANDUMUL DE ÎNȚELEGERE
PRIVIND CONTROLUL STATULUI PORTULUI ÎN REGIUNEA MĂRII NEGRE**

FORMULAR A

Autoritatea care raportează inspecția

copie către: comandant

Adresă

biroul central

Telefon

PCSO

Telefax

dacă nava este reținută, copie către: statul de pavilion

IMO

organizația

recunoscută, dacă

este cazul

1. Denumirea autorității care raportează inspecția

2. Denumirea navei

3. Pavilionul navei

4. Tipul navei

5. Indicativ de apel

6. Număr IMO

7. Tonaj brut

8. Greutate maximă (dacă este cazul)

9. Anul fabricației

10. Data inspecției

11. Locul inspecției

12. Societatea de clasificare

13. Data eliberării** **

14. companiei**

15. Certificate relevante

a) titlu

b) autoritatea emitentă

c) Data emiterii și expirării

1.

2.

3.

4.

5.

6.

7.

8.

9.

10.

11.

12.

d) Informații privind inspecția intermediară sau anuală**

1.

2.

3.

4.

5.

6.

7.

8.

9.

10.

11.

12.

16. Deficiențe

nu

da (v. formularul B anexat)

17. Nnavă reținută

nu

da***

18. Documentație de susținere

nu

da (v. anexa)

Unitate emitentă

Nume

PCSO autorizat corespunzător, aparținând autorității care face raportul

**

* Acest raport a fost întocmit exclusiv în scopul informării comandantului și a altor state ale porturilor asupra faptului că s-a efectuat o inspecție de către statul portului menționat în titlu. Acest raport nu poate fi considerat certificat de navigabilitate, ~~anexat~~ ~~anexat~~ certificatului pe care nava trebuie să îl dețină.

** A se completa în caz de detenție.

*** Comandanții, proprietarii și/au operatorii navei sunt avertizați că informațiile detaliate asupra detenției navei pot face obiectul unei publicații ulterioare.

Telefon

Telefax

Semnătura

Prezentul raport trebuie să fie păstrat la bord pentru o perioadă de 2 ani și trebuie să fie pus oricând, spre examinare, la dispoziția ofițerilor pentru controlul statutului portului

RAPORTUL INSPECȚIEI ÎN CONFORMITATE CU MEMORANDUMUL DE ÎNȚELEGERE PRIVIND CONTROLUL STATULUI PORTULUI ÎN REGIUNEA MĂRII NEGRE

FORMULAR B

Autoritatea care raportează inspecția

copie către: comandant

biroul central

Adresă

PSCO

Telefon

dacă nava este reținută, copie către: statul de pavilion

Telefax

IMO

organizația

recunoscută, dacă

este cazul

2 Denumirea navei

6. Număr IMO

10. Data inspecției

2. Locul inspecției

21. Natura deficienței¹Convenția²Măsurile luate³

Nume

PSCO al autorității care face raportul, autorizat în mod corespunzător

-
1. Această inspecție nu constituie o inspecție completă, deficiențele menționate nefiind exhaustive. În cazul detenției, se recomandă o inspecție completă, iar toate deficiențele să fie rectificate înainte de a se solicita o re-inspecție.
 2. A se completa în caz de detenție
 3. Măsurile luate inclu, spre exemplu, navă reținută/eliberată, statul de pavilion informat, societatea de... informată, portul următor informat

RAPORTUL DEFICIENȚELOR NE-RECTIFICATE ÎN ÎNTREGIME SAU REPARATE ÎN MOD PROVIZORIU

În conformitate cu prevederea din paragraful 3.8 din Memorandumul de înțelegere privind controlul
statului portului în regiunea Mării Negre

(Copie către Autoritatea maritimă a următorului port de escală, administrație portuară , sau altă
autoritate certificatoare, dacă este necesar)

- | | |
|--|---|
| 1. Din (țara/regiunea) | 2. Port |
| 3. Spre (țara/regiunea) | 4. Port |
| 5. Denumirea navei | 6. Data plecării |
| 7. Timpul și locul estimat de sosire | |
| 8. Număr IMO | 9. Pavilionul navei și POR |
| 10. Tipul navei | 11. Indicativ de apel |
| 12. Tonajul brut | 13. Anul fabricației |
| 14. Autoritatea emitentă a certificatelor relevante | |
| 15. Natura deficiențelor care urmează a fi rectificate | 16. Măsuri sugerate (inclusiv măsuri la următorul port de escală) |

Măsuri luate

Autoritatea care face raportul

Unitatea

Nume

Facsimil

PSC autorizat în mod corespunzător, al (autoritatea care raportează)

Semnătura

Data

RAPORTUL MĂSURILOR LUATE CĂTRE AUTORITATEA CARE FACE NOTIFICAREA

În conformitate cu prevederile ale Memorandumului de înțelegere privind controlul statului portului în
regiunea Mării Negre
(prin facsimil și/sau poștă)

- | | | | |
|-----|-----------------|-----------------|-----------------------------|
| 1. | Către | Nume | |
| | | <u>Funcție</u> | |
| | | Autoritate | |
| | | Telefon | Telefax |
| | | Data | |
| 2. | De la | Nume | |
| | | <u>Funcție</u> | |
| | | Autoritate | |
| | | Telefon | Telefax |
| 3. | Denumirea | | |
| | navei | | |
| 4. | Indicativ de | | 5. Număr IMO |
| | apel | | |
| 6. | Portul | | |
| | inspecției | | |
| 7. | Data inspecției | | |
| 8. | Măsuri luate | | |
| | a. Deficiențe | b. Măsuri luate | |
| 9. | Portul următor | | Data |
| 10. | Documentație | Nu | Da (vezi materialul atașat) |
| | ? | | |
| | | | Semnătura |

RAPORTUL CONTRAVENȚIILOR LA CONVENȚIA MARPOL 73/78 (ARTICOLUL 6)

În conformitate cu prevederile ale Memorandumului de înțelegere privind controlul statului portului în
regiunea Mării Negre

Autoritatea emitentă

Copie către: Comandant

Adresa

Telefon

Telefax

1 Țara care raportează

2 Denumirea navei

3 Pavilionul navei

4 Tipul navei

5 Indicativ de apel

6 Număr IMO

7 Tonaj brut

8 Greutate maximă (dacă e necesar)

9 Anul fabricației

10 Societatea de

11 Data incidentului

12 Locul incidentului

13 Data investigației

14 În cazul constatării unei contravenții privind prevederile referitoare la descărcare, se poate întocmi în mod suplimentar la raportul statului portului asupra deficiențelor, un alt raport. Acest raport se va întocmi în conformitate cu părțile 2 și 3 din appendixul 2 și/sau părțile 2 și 3 din appendixul 3, de la caz la caz, și va fi completat de următoarele documente:

1. O declarație a observatorului poluării;
2. Informațiile corespunzătoare menționate în secțiunea 1, partea 3, appendixurile 2 și 3 ale Procedurilor.
Declarația va include considerațiile observatorului care au dus la concluzia că nici o altă sursă posibilă în afară de ceea ce constată nu a provocat poluarea;
3. Declarațiile privind procedurile de prelevare a mostrelor din ... și de la bord. Acestea vor include locul și timpul prelevării mostrelor, identitatea persoanelor care le prelevează, precum și chitanțele de predare către persoanele...
4. Rapoartele privind rezultatele analizării mostrelor prelevate din ... și de la bordul navei; acestea vor include rezultatele analizelor, descrierea metodelor folosite, referiri sau copii ale documentației științifice care atestă acuratețea și valabilitatea metodelor folosite, precum și numele și experiența persoanelor care au efectuat analizele;
5. Dacă este cazul, o declarație a PSCO de la bord, împreună cu funcția și organizația în cadrul căreia lucrează;
6. Declarațiile persoanelor chestionate;
7. Declarațiile martorilor;

8. Fotografii ale ...
9. Copii din paginile relevante ale

Numele și funcția (oficialul desemnat pentru investigarea contravențiilor, autorizat în mod corespunzător)

ANEXA 8

**SCHIMBUL DE MESAJE AL AUTORITĂȚILOR REGIONALE ÎN CONFORMITATE CU
SECȚIUNEA 3.8. A PREZENTULUI MEMORANDUM**

1. În cazul în care există deficiențe care nu sunt rectificate în întregime sau sunt reparate provizoriu se va trimite un mesaj către Autoritățile statului din regiunea următorului port de escală în care nava este situată.
2. Schimbul de mesaje în conformitate cu paragraful 1 mai sus menționat se va efectua prin folosirea facilităților de comunicare încorporate în sistemul de informații descris în anexa 9 și/sau prin facsimil-uri de forma celor conținute în apendixul mai sus menționatei anexe.
3. Fiecare mesaj în conformitate cu paragraful 1 mai sus menționat, va conține următoarele informații:
 1. Data;
 2. Țara de proveniență (de la);
 3. Portul;
 4. Țara de destinație (către);
 5. Portul;
 6. Declarație privind: deficiențele care trebuie rectificate;
 7. Denumirea navei;
 8. Numărul de identificare IMO;
 9. Tipul navei;
 10. Pavilionul navei;
 11. Indicativul de apel al navei;
 12. Tonajul brut;
 13. Anul fabricației;
 14. Autoritatea emitentă a certificatelor relevante;
 15. Data plecării;
 16. Locul și timpul estimat al sosirii;
 17. Natura deficiențelor;
 18. Măsurile luate;
 19. Măsurile sugerate a fi luate în următorul port de escală;
 20. Numele și numărul transmțătorului facsimil-ului;
 21. Adresa e-mail;

ANEXA 9

SISTEMUL DE INFORMAȚII PRIVIND INSPECȚIILE

1. Pentru a asista Autoritățile în selectarea navelor sub pavilion străin în vederea inspecției în porturile lor, trebuie ca Autoritățile să aibă la dispoziție informații actualizate asupra navelor sub pavilion străin în unul din celelalte porturi regionale cu șase luni înainte.
2. În acest scop, Autoritățile vor iniția asigurarea unui centru de informații, constituit în baza secțiunii 4.3 a prezentului Memorandum, de preferat prin mijloace computerizate de transmitere a datelor, care să conțină informații asupra navelor inspectate în porturile naționale, bazate pe informațiile descrise în anexa 7 a prezentului Memorandum. Inserarea informațiilor în dosarelor de inspecție se va face, de preferat, prin introducerea computerizată, directă, a datelor zilnice.
3. În scopul schimbului rapid de informații, sistemul de informații va utiliza acele instalații de comunicare care să permită schimbul de mesaje direct, computerizat, între Autoritățile individuale, care să includă notificările la care s-a făcut referire în secțiunea 3.8 a prezentului Memorandum, precum și schimbul de informații asupra încălcărilor operaționale la care s-a făcut referire în secțiunea 5 a prezentului Memorandum.
4. Informațiile la care s-a făcut referire în paragrafele 2 și 3 mai sus menționate vor fi înaintate în formă standard și în conformitate cu formatul standard prezentat în ghidul utilizatorilor sistemului de informații asigurat de centrul de informații.
5. Centrul de informații va organiza procesarea informațiilor prezentate în paragraful 2 de mai sus în așa fel încât să se asigure că datele asupra inspecției sunt ușor accesibile atât în scopul consultărilor, cât și în scopul actualizării acestora în conformitate cu procedurile stabilite în ghidul utilizatorilor sistemului de informații asigurat de centrul de informații.
6. Telexul sau facsimilul vor rămâne un sistem alternativ de schimb de informații în formă standard, stabilite în apendixul la prezenta anexă.
7. Informațiile în scopuri administrative cum ar fi cele de ordin statistic, vor fi furnizate de Secretariat, sub îndrumarea Comitetului. Acestea se vor baza pe datele furnizate de centrul de informații.
8. Sistemul de informații indicat în paragrafele precedente va fi implementat pe întreaga perioadă a efectivității prezentului Memorandum.

Se vor realiza în permanență studii privind monitorizarea și, dacă este cazul, îmbunătățirea calității sistemului.

9. Atunci când sunt constatate deficiențe care conduc la amânarea operării sau reținerea navei, autoritatea controlului statului portului va trimite o copie a raportului la care s-a făcut referire în anexa 7 a prezentului Memorandum, administrației statului al cărui pavilion este arborat de nava respectivă.
10. Cu consimțământul Autorităților, centrul de informații va înainta, în numele acestor Autorități, raporturi asupra reținerii către IMO, în conformitate cu reglementarea I/19 a Convenției SOLAS 74, cu articolul 11 al Convenției MARPOL 73/78, cu articolul 21 al Convenției privind liniile de încărcare 66 și cu articolul X al Convenției STCW 78, precum și către ILO în conformitate cu articolul 4 al Convenției ILO nr.147.

APENDIX LA ANEXA 9
FORMA TELEX SAU FACSIMIL DE RAPORT ASUPRA INSPECȚIEI

Raportul asupra inspecției

1. Numele țării emitente
2. Denumirea navei
3. Pavilionul navei
4. Tipul navei
5. Indicativul de apel al navei
6. Numărul IMO
7. Tonajul brut
8. Anul fabricației
9. Datele asupra inspecției (format: dd-mm-yy)
10. Locul inspecției
11. Certificate relevante¹
 - a) titlul certificatului
 - b) autoritatea emitentă
 - c) data eliberării și a expirării (format: dd-mm-yy/dd-mm-yy)
 - d) ultima inspecție intermediară ((format: dd-mm-yy/autoritate/loc)
12. Deficiențe (da/nu)
13. Amânarea operării/reținere navă (da/nu)
14. Natura deficiențelor² (format: def: def: def:)
15. Măsuri luate³ (format: def: def: def:)

-
1. A se repeta pentru fiecare certificat relevant
 2. Inclusiv referire la Convenția relevantă, dacă este indicată de documentul de bord
 3. Pot fi adăugate ca alternativă la punctul 14 (natura deficiențelor), dacă măsura luată are legătură directă cu deficiența care-i corespunde. Deficiențele și măsurile luate trebuie separate de (/) (format 15 def/la/la; def/la/la).

ANEXA 10
CRITERII CALITATIVE PENTRU ADERAREA LA
MEMORANDUMUL MAREA NEAGRĂ

Criterii calitative

Autoritatea maritimă a unui stat poate adera ca membru complet, cu condiția întrunirii tuturor criteriilor calitative următoare:

1. Acea autoritate maritimă să subscrie în mod explicit la obligațiile rezultate în baza prezentului Memorandum, cu o atenție deosebită în privința contribuției la efortul comun de eliminare a operării navelor situate sub standarde;
2. Acea autoritate maritimă să ia toate măsurile necesare pentru a încuraja ratificarea tuturor instrumentelor relevante în vigoare. Autoritatea maritimă nu va aplica controlul statului portului acelor instrumente care nu au fost încă ratificate de către statul acesteia;
3. Acea autoritate maritimă să aibă capacitatea suficientă, din punct de vedere logistic și în fapt., de a se conforma în mod corespunzător standardelor maritime internaționale referitoare la siguranța maritimă, prevenirea poluării, condițiile de viață și de muncă de la bordul navelor care arborează pavilionul statului acestora, standarde care trebuie să includă angajarea de inspectori de registru calificați în mod corespunzător și care își desfășoară activitatea în baza responsabilităților administrației sale, care va fi demonstrată și dovedită în fața Comitetului la care s-a făcut referire în secțiunea 7.1 a prezentului Memorandum.
4. Acea autoritate maritimă să aibă capacitatea suficientă din punct de vedere logistic și în fapt, de a se conforma în totalitate prevederilor și activităților desfășurate în prezentul Memorandum, în scopul îndeplinirii angajamentelor lor, care trebuie să includă angajarea inspectorilor pentru controlul statului portului calificați în mod corespunzător care își desfășoară activitatea în baza responsabilităților administrațiilor lor, care vor fi demonstrate și dovedite în fața Comitetului la care s-a făcut referire în secțiunea 7.1 a prezentului Memorandum.
5. Acea autoritate maritimă să stabilească, de la data efectivă a aditerii sale ca membru, o conexiune la care s-a făcut referire în anexa 9 cu sistemul de informații la care s-a făcut referire în secțiunea 4.3 a prezentului Memorandum.
6. Acea autoritate maritimă să semneze un acord financiar pentru plata costurilor de operare a prezentului Memorandum, și la data efectivă să plătească contribuția financiară la bugetul aprobat de comitetul menționat la punctul 7 al prezentului Memorandum.

Evaluarea respectării condițiilor mai sus menționate va fi valabilă doar pentru fiecare caz individual și nu va crea precedente pentru nici un caz viitor, nici pentru Autoritățile prezente în baza acestui Memorandum, nici pentru potențialii noi semnatori.

ANEXA 11

TERMENII DE REFERINȚĂ AI SECRETARIATULUI

Pe baza sarcinilor definite în secțiunea 7.6 a Memorandumului se menționează mai jos câteva indicații asupra serviciilor pe care le poate asigura Secretariatul. Indicațiile enumerate au numai un caracter ilustrativ. Deciziile privind sarcinile Secretariatului trebuie să fie luate de către Comitet, în sensul secțiunii 7.3 a Memorandumului.

1. Pregătește materialul pentru întrunirile Comitetului;
2. Prezintă sugestiile Comitetului către miniștrii responsabili pentru siguranța maritimă;
3. Distribuie materialele către membrii Comitetului, ai IMO, ILO și către oricare alt organism sau instituție, după cum este necesar;
4. Organizează întrunirile Comitetului;
5. Pregătește înregistrările sumare ale întrunirilor Comitetului, precum și celelalte materiale rezultate în urma acestor întruniri;
6. Prezintă informațiile statistice asupra deficiențelor constatate precum și analiza naturii respectivelor deficiențe;
7. Prezintă informații statistice asupra inspecțiilor efectuate de către Autorități;
8. Informează, după necesități, organismele internaționale cum ar fi IMO, ILO sau oricare organism sau instituție, asupra evoluției controlului statului portului ;
9. Supraveghează sistemul de informații computerizat;
10. Înaintează propuneri și execută deciziile Comitetului referitoare la evoluția viitoare a sistemului d informații ;
11. Furnizează informații privind Memorandumul altor autorități, organisme sau organizații interesate;
12. Soluționează din punct de vedere administrativ cererile Autorităților de aderare la Memorandum și de îndeplinire a procedurilor formale de aderare cerute de Comitet;
13. Propune bugetul anual de funcționare a Secretariatului ;
14. Annual preda calculul de buget pe anul precedent, incluzand sugestii de plata sau plati aditionale.;
15. Avizeaza alte aspecte financiare ale Memorandumului.

Secretariatul va include un Secretar si un loctiitor si personal additional tehnic si administrativ, asa cum considera Comitetul. Secretarul va fi un cetatean al tarii gazda. Loctiitorul poate fi national al oricarei alte tari. Loctiitorul va fi stabilit de Comitet la propunerea Autoritatilor nationale semnatare. Personalul additional tehnic si administrativ va fi stabilit de Secretar si prezentat Comitetului.

Semnat la.....ziua.....an.....