

(BGBl. II 2013 Nr. 4 S. 187)

Mit freundlicher Genehmigung des Bundesanzeiger Verlag

**Bekanntmachung
der Neufassung der Pariser Vereinbarung
über die Hafenstaatkontrolle**

Vom 6. Februar 2013

Nachstehend wird der Wortlaut der Pariser Vereinbarung vom 26. Januar 1982 über die Hafenstaatkontrolle (BGBl. 1982 II S. 585, 586) in der vom Hafenstaatkontrollausschuss am 11. Mai 2010 mit der 32. Änderung beschlossenen, seit dem 1. Januar 2011 geltenden Neufassung bekannt gemacht.

Die Neufassung berücksichtigt die der ab 22. Juli 2003 geltenden Fassung (BGBl. 2004 II S. 190, 191) nachfolgenden Änderungen (BGBl. 2005 II S. 1205, 1206; 2007 II S. 748, 749, 1058, 1059; 2009 II S. 1227, 1228) einschließlich der am 11. Mai 2010 beschlossenen und für alle Vertragsparteien am 1. Januar 2011 in Kraft getretenen 32. Änderung.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 2. September 2009 (BGBl. II S. 1227).

Berlin, den 6. Februar 2013

Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Felix Stenschke

Paris Memorandum
of Understanding on Port State Control
Pariser Vereinbarung
über die Hafenstaatkontrolle

(Übersetzung)

The Maritime Authorities of

Belgium
Bulgaria ¹⁾
Canada ²⁾
Croatia ³⁾
Cyprus ⁴⁾
Denmark
Estonia ⁵⁾
Finland
France
Germany (Federal Republic of)
Greece
Iceland ⁶⁾
Ireland
Italy
Latvia ⁷⁾
Lithuania ⁸⁾
Malta ⁹⁾
Netherlands
Norway
Poland ¹⁰⁾
Portugal

Die Seeschiffahrtsbehörden

Belgiens
Bulgariens¹
Dänemarks
Deutschlands (Bundesrepublik)
Estlands²
Finnlands
Frankreichs
Griechenlands
Irlands
Islands³
Italiens
Kanadas⁴
Kroatiens⁵
Lettlands⁶
Litauens⁷
Maltas⁸
der Niederlande
Norwegens
Polens⁹
Portugals
Rumäniens¹⁰

- 1) The Maritime Authority of Bulgaria adhered to the Memorandum on 10 May 2007; for the Maritime Authority of Bulgaria the Memorandum took effect on 1 July 2007.
- 2) The Maritime Authority of Canada adhered to the Memorandum on 3 May 1994; for the Maritime Authority of Canada the Memorandum took effect on 3 May 1994.
- 3) The Maritime Authority of Croatia adhered to the Memorandum on 8 November 1996; for the Maritime Authority of Croatia the Memorandum took effect on 1 January 1997.
- 4) The Maritime Authority of Cyprus adhered to the Memorandum on 12 May 2006; for the Maritime Authority of Cyprus the Memorandum took effect on 1 July 2006.
- 5) The Maritime Authority of Estonia adhered to the Memorandum on 12 May 2005; for the Maritime Authority of Estonia the Memorandum took effect on 1 July 2005.
- 6) The Maritime Authority of Iceland adhered to the Memorandum on 11 May 2000; for the Maritime Authority of Iceland the Memorandum took effect on 1 July 2000.
- 7) The Maritime Authority of Latvia adhered to the Memorandum on 12 May 2005; for the Maritime Authority of Latvia the Memorandum took effect on 1 July 2005.
- 8) The Maritime Authority of Lithuania adhered to the Memorandum on 12 May 2006; for the Maritime Authority of Lithuania the Memorandum took effect on 1 July 2006.
- 9) The Maritime Authority of Malta adhered to the Memorandum on 12 May 2006; for the Maritime Authority of Malta the Memorandum took effect on 1 July 2006.
- 10) The Maritime Authority of Poland adhered to the Memorandum on 27 November 1991; for the Maritime Authority of Poland the Memorandum took effect on 1 January 1992.

- 1) Die Seeschiffahrtsbehörde Bulgariens ist der Vereinbarung am 10. Mai 2007 beigetreten; für die Seeschiffahrtsbehörde Bulgariens ist die Vereinbarung am 1. Juli 2007 wirksam geworden.
- 2) Die Seeschiffahrtsbehörde Estlands ist der Vereinbarung am 12. Mai 2005 beigetreten; für die Seeschiffahrtsbehörde Estlands ist die Vereinbarung am 1. Juli 2005 wirksam geworden.
- 3) Die Seeschiffahrtsbehörde Islands ist der Vereinbarung am 11. Mai 2000 beigetreten; für die Seeschiffahrtsbehörde Islands ist die Vereinbarung am 1. Juli 2000 wirksam geworden.
- 4) Die Seeschiffahrtsbehörde Kanadas ist der Vereinbarung am 3. Mai 1994 beigetreten; für die Seeschiffahrtsbehörde Kanadas ist die Vereinbarung am 3. Mai 1994 wirksam geworden.
- 5) Die Seeschiffahrtsbehörde Kroatiens ist der Vereinbarung am 8. November 1996 beigetreten; für die Seeschiffahrtsbehörde Kroatiens ist die Vereinbarung am 1. Januar 1997 wirksam geworden.
- 6) Die Seeschiffahrtsbehörde Lettlands ist der Vereinbarung am 12. Mai 2005 beigetreten; für die Seeschiffahrtsbehörde Lettlands ist die Vereinbarung am 1. Juli 2005 wirksam geworden.
- 7) Die Seeschiffahrtsbehörde Litauens ist der Vereinbarung am 12. Mai 2006 beigetreten; für die Seeschiffahrtsbehörde Litauens ist die Vereinbarung am 1. Juli 2006 wirksam geworden.
- 8) Die Seeschiffahrtsbehörde Maltas ist der Vereinbarung am 12. Mai 2006 beigetreten; für die Seeschiffahrtsbehörde Maltas ist die Vereinbarung am 1. Juli 2006 wirksam geworden.
- 9) Die Seeschiffahrtsbehörde Polens ist der Vereinbarung am 27. November 1991 beigetreten; für die Seeschiffahrtsbehörde Polens ist die Vereinbarung am 1. Januar 1992 wirksam geworden.
- 10) Die Seeschiffahrtsbehörde Rumäniens ist der Vereinbarung am 10. Mai 2007 beigetreten; für die Seeschiffahrtsbehörde Rumäniens ist die Vereinbarung am 1. Juli 2007 wirksam geworden.

Romania ¹¹⁾

Russian Federation ¹²⁾

Slovenia ¹³⁾

Spain

Sweden

United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

hereinafter referred to as "the Authorities"

Recalling the Final Declaration adopted on 2 December 1980 by the Regional European Conference on Maritime Safety which underlined the need to increase maritime safety and the protection of the marine environment and the importance of improving living and working conditions on board ship;

Noting with appreciation the progress achieved in these fields by the International Maritime Organization and the International Labour Organization;

Noting also the contribution of the European Union towards meeting the above mentioned objectives;

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

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

Recognizing also the need to avoid distorting competition between ports;

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

have reached the following understanding:

Section 1 Commitments

- 1.1 Each Authority will give effect to the provisions of the present Memorandum and the Annexes thereto.
- 1.2 Each Authority will maintain an effective system of port State control with a view to ensuring that, without discrimination as to flag, foreign merchant ships calling at a port of its State, or anchored off such a port, comply with the standards laid down in the relevant instruments listed in Section 2.
- 1.3 Each Authority will carry out an inspection on every foreign merchant ship of Priority I calling at one of its ports or anchorages, subject to the flexibility and regional commitment as described in Annex 11. Each Authority will carry out a total number of inspections of foreign merchant ships of Priority I and Priority II which corresponds at least to its annual inspection commitment determined in accordance with Annex 11. Authorities should refrain from selecting Priority II periodic inspections when these are not required in order to meet their annual commitment.

¹¹⁾ The Maritime Authority of Romania adhered to the Memorandum on 10 May 2007; for the Maritime Authority of Romania the Memorandum took effect on 1 July 2007.

¹²⁾ The Maritime Authority of the Russian Federation adhered to the Memorandum on 10 November 1995; for the Maritime Authority of the Russian Federation the Memorandum took effect on 1 January 1996

¹³⁾ The Maritime Authority of Slovenia adhered to the Memorandum on 15 May 2003; for the Maritime Authority of Slovenia the Memorandum took effect on 22 July 2003.

der Russischen Föderation¹¹⁾

Schwedens

Sloweniens¹²⁾

Spaniens

des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland

Zyperns¹³⁾

im Folgenden als „Behörden“ bezeichnet –

eingedenk der am 2. Dezember 1980 von der Europäischen Regionalkonferenz über die Sicherheit auf See angenommenen Schlusserklärung, in der die Notwendigkeit einer Verstärkung der Sicherheit auf See und des Schutzes der Meeresumwelt sowie die Bedeutung einer Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord hervorgehoben wurden;

in Anerkennung der auf diesen Gebieten von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation und der Internationalen Arbeitsorganisation erzielten Fortschritte;

ferner angesichts des von der Europäischen Union zur Erreichung der oben genannten Ziele geleisteten Beitrags;

in Anbetracht dessen, dass die Hauptverantwortung für die wirksame Anwendung der in internationalen Übereinkünften festgelegten Normen den Behörden des Staates obliegt, dessen Flagge ein Schiff zu führen berechtigt ist;

jedoch in der Erkenntnis, dass wirksame Maßnahmen der Hafenstaaten erforderlich sind, um den Betrieb unternormiger Schiffe zu verhindern;

ferner in Erkenntnis der Notwendigkeit, Wettbewerbsverzerrungen zwischen Häfen zu vermeiden;

überzeugt von der Notwendigkeit, für diese Zwecke ein verbessertes und vereinheitlichtes System der Hafenstaatkontrolle einzuführen sowie die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch zu verstärken –

haben Folgendes vereinbart:

Abschnitt 1 Verpflichtungen

- 1.1 Jede Behörde verleiht dieser Vereinbarung und den dazugehörigen Anlagen Wirksamkeit.
- 1.2 Jede Behörde unterhält ein wirksames System der Hafenstaatkontrolle, um sicherzustellen, dass ohne Flaggendiskriminierung ausländische Handelsschiffe, welche einen Hafen ihres Staates anlaufen oder vor einem solchen Hafen vor Anker gegangen sind, den Normen entsprechen, die in den in Abschnitt 2 aufgeführten einschlägigen Übereinkünften festgelegt sind.
- 1.3 Vorbehaltlich der Flexibilität und der Überprüfungspflicht für die Region nach Anlage 11 überprüft jede Behörde jedes ausländische Handelsschiff der Prioritätsstufe I, das einen ihrer Häfen oder Ankerplätze anläuft. Jede Behörde führt so viele Überprüfungen von ausländischen Handelsschiffen der Prioritätsstufe I und der Prioritätsstufe II durch, dass deren Gesamtzahl mindestens ihrer nach Anlage 11 festgelegten jährlichen Überprüfungspflicht entspricht. Die Behörden sollen davon absehen, wiederkehrende Überprüfungen von Schiffen der Prioritätsstufe II zu wählen, wenn diese zur Erfüllung ihrer jährlichen Überprüfungspflicht nicht erforderlich sind.

¹¹⁾ Die Seeschiffahrtsbehörde der Russischen Föderation ist der Vereinbarung am 10. November 1995 beigetreten; die Vereinbarung ist für die Seeschiffahrtsbehörde der Russischen Föderation am 1. Januar 1996 wirksam geworden.

¹²⁾ Die Seeschiffahrtsbehörde Sloweniens ist der Vereinbarung am 15. Mai 2003 beigetreten; für die Seeschiffahrtsbehörde Sloweniens ist die Vereinbarung am 22. Juli 2003 wirksam geworden.

¹³⁾ Die Seeschiffahrtsbehörde Zyperns ist der Vereinbarung am 12. Mai 2006 beigetreten; für die Seeschiffahrtsbehörde Zyperns ist die Vereinbarung am 1. Juli 2006 wirksam geworden.

- | | |
|---|--|
| <p>1.4 Each Authority will consult, cooperate and exchange information with the other Authorities in order to further the aims of the Memorandum.</p> <p>1.5 Each Authority, or any other body, as the case may be, will establish an appropriate procedure for pilot services, including those engaged on ships bound for a port or in transit within its State, and port authorities to immediately inform the Authority of the port State or the coastal State, as appropriate, whenever they learn in the course of their normal duties that there are apparent anomalies which may prejudice the safety of the ship, or which may pose a threat of harm to the marine environment.</p> <p>1.6 In fulfilling their commitments the Authorities will carry out inspections of the type specified in Annex 9.</p> <p>1.7 Nothing in the Memorandum will be construed as restricting the powers of the Authorities to take measures within its jurisdiction in respect of any matter to which the relevant instruments relate.</p> | <p>1.4 Jede Behörde wird die anderen Behörden konsultieren, mit ihnen zusammenarbeiten und Informationen austauschen, um die Ziele der Vereinbarung zu fördern.</p> <p>1.5 Jede Behörde beziehungsweise jede sonstige Stelle legt ein geeignetes Verfahren fest, nach dem Lotsendienste, einschließlich solcher, die auf zu einem Hafen in ihrem Staat fahrenden oder auf der Durchfahrt befindlichen Schiffen tätig sind, und Hafenbehörden die Behörde des Hafenstaats beziehungsweise des Küstenstaats unmittelbar unterrichten, wenn sie bei der Erfüllung ihrer üblichen Pflichten von offensichtlichen Auffälligkeiten Kenntnis erlangen, welche die Sicherheit des Schiffes gefährden oder die eine Gefährdung für die Meeresumwelt darstellen können.</p> <p>1.6 In Erfüllung ihrer Überprüfungspflichten führen die Behörden Überprüfungen der in Anlage 9 angegebenen Art durch.</p> <p>1.7 Diese Vereinbarung ist nicht so auszulegen, als schränke sie die Befugnisse der Behörden ein, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten Maßnahmen in Bezug auf jede Angelegenheit zu treffen, auf die sich die einschlägigen Übereinkünfte beziehen.</p> |
|---|--|

Section 2

Relevant instruments

- 2.1 For the purposes of the Memorandum "relevant instruments" are the following:
- .1 the International Convention on Load Lines, 1966 (LOAD LINES 66);
 - .2 the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (LL PROT 88);
 - .3 the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS);
 - .4 the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS PROT 78);
 - .5 the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS PROT 88);
 - .6 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and as further amended by the Protocol of 1997 (MARPOL);
 - .7 the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW 78);
 - .8 the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG 72);
 - .9 the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (TONNAGE 69);
 - .10 the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention No. 147) (ILO 147);
 - .11 the Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention No. 147) (ILO P147)
 - .12 the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC1969);
 - .13 Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC PROT 1992);

Abschnitt 2

Einschlägige Übereinkünfte

- 2.1 Im Sinne der Vereinbarung gelten als „einschlägige Übereinkünfte“
- .1 das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 (LOAD LINES 66);
 - .2 das Protokoll von 1988 zum Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 (LL PROT 88);
 - .3 das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS);
 - .4 das Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS PROT 78);
 - .5 das Protokoll von 1988 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS PROT 88);
 - .6 das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der durch das Protokoll von 1978 zu dem Übereinkommen geänderten und durch das Protokoll von 1997 weiter geänderten Fassung (MARPOL);
 - .7 das Internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW 78);
 - .8 das Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (COLREG 72);
 - .9 das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 (TONNAGE 69);
 - .10 das Übereinkommen von 1976 über Mindestnormen auf Handelsschiffen (Übereinkommen Nr. 147 der IAO) (IAO 147);
 - .11 das Protokoll von 1996 zum Übereinkommen von 1976 über Mindestnormen auf Handelsschiffen (Übereinkommen Nr. 147 der IAO) (IAO P147);
 - .12 das Internationale Übereinkommen von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (CLC 1969);
 - .13 das Protokoll von 1992 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (CLC PROT 1992);

- | | |
|---|--|
| <p>.14 International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, 2001 (AFS2001);</p> <p>.15 the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.</p> <p>2.2 With respect to the ILO conventions in Section 2.1, each Authority will apply the procedures referred to in Annex 2.</p> <p>2.3 Each Authority will apply those relevant instruments which are in force and to which its State is a Party. In the case of amendments to a relevant instrument each Authority will apply those amendments which are in force and which its State has accepted. An instrument so amended will then be deemed to be the "relevant instrument" for that Authority.</p> <p>2.4 In applying a relevant instrument, the Authorities will ensure that no more favourable treatment is given to ships of non-Parties and apply the procedures specified in Annex 1. In the case of ships below convention size the Authorities will apply the procedures in Annex 1.</p> | <p>.14 das Internationale Übereinkommen von 2001 über die Beschränkung des Einsatzes schädlicher Bewuchsschutzsysteme auf Schiffen (AFS 2001);</p> <p>.15 das Internationale Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden.</p> <p>2.2 Hinsichtlich der IAO-Übereinkommen in Absatz 2.1 wendet jede Behörde die in Anlage 2 genannten Verfahren an.</p> <p>2.3 Jede Behörde wendet die einschlägigen Übereinkünfte an, die in Kraft sind und deren Vertragspartei ihr Staat ist. Bei Änderungen einer einschlägigen Übereinkunft wendet jede Behörde die in Kraft befindlichen und von ihrem Staat angenommenen Änderungen an. Eine so geänderte Übereinkunft gilt dann für die betreffende Behörde als „einschlägige Übereinkunft“.</p> <p>2.4 Bei Anwendung einer einschlägigen Übereinkunft stellen die Behörden sicher, dass Schiffen von Nicht-Vertragsparteien keine günstigere Behandlung gewährt wird, und sie wenden die in Anlage 1 angegebenen Verfahren an. Bei Schiffen mit einem Raumgehalt unterhalb des Anwendungsbereichs der jeweiligen Übereinkunft wenden die Behörden die Verfahren in Anlage 1 an.</p> |
|---|--|

Section 3

Reporting, Ship Risk Profile, Selection, Inspection and Detention

- 3.1 Each ship has to follow the reporting requirements according to Annex 12.
- 3.2 Each ship in the information system will be attributed a ship risk profile, in accordance with Annex 7, which will determine its priority for inspection, the interval between its inspections and the scope of the inspection. In selecting ships for inspection the Authorities will determine their priority from the selection scheme indicated in Annex 8.
- 3.3 Inspections will be carried out by properly qualified and trained persons authorized for that purpose by the Authority concerned and acting under its responsibility, having regard in particular to Annex 6. When the required professional expertise cannot be provided by the Authority, the Port State Control Officer of that Authority may be assisted by any person with the required expertise. Port State Control Officers and the persons assisting them will have no commercial interest, either in the port of inspection or in the ships inspected, nor will Port State Control Officers be employed by or undertake work on behalf of non-governmental organizations which issue statutory and classification certificates or which carry out the surveys necessary for the issue of those certificates to ships. Each Port State Control Officer will carry a personal document in the form of an identity card issued by his Authority in accordance with the national legislation, indicating that the Port State Control Officer is authorized to carry out inspections.
- 3.4 Each Authority will endeavour to secure the rectification of all deficiencies detected. On the condition that all possible efforts have been made to rectify all deficiencies, other than those which are clearly hazardous to safety, health or the environment, the ship may be allowed to proceed to a port where any such deficiencies can be rectified. In the case of deficiencies which are clearly hazardous to safety, health or the environment, the Authority will, except as provided in 3.8, ensure that the hazard is removed before the ship is allowed to proceed to sea. For this purpose appro-

Abschnitt 3

Meldung, Schiffsrisikoprofil, Auswahl, Überprüfung und Festhalten

- 3.1 Jedes Schiff muss die Meldevorschriften nach Anlage 12 befolgen.
- 3.2 Für jedes Schiff im Informationssystem wird nach Anlage 7 ein Schiffsrisikoprofil erstellt, das seine Überprüfungspriorität, die Abstände zwischen seinen Überprüfungen und den Umfang der Überprüfung vorgibt. Bei der Auswahl der zu überprüfenden Schiffe legen die Behörden deren Prioritätsstufe anhand des in Anlage 8 dargestellten Auswahlverfahrens fest.
- 3.3 Die Überprüfungen werden von hierzu entsprechend befähigten und ausgebildeten Personen durchgeführt, die zu diesem Zweck von der betreffenden Behörde ermächtigt sind und unter ihrer Verantwortung handeln, wobei besonders Anlage 6 zu beachten ist. Kann die Behörde das erforderliche Fachwissen nicht zur Verfügung stellen, so kann sich der von dieser Behörde eingesetzte Hafenstaat-Besichtiger durch jede Person unterstützen lassen, die über das erforderliche Fachwissen verfügt. Die Hafenstaat-Besichtiger sowie die sie unterstützenden Personen dürfen kein wirtschaftliches Interesse an dem Hafen oder den Schiffen haben, in dem beziehungsweise auf denen die Überprüfungen vorgenommen werden; ferner dürfen Hafenstaat-Besichtiger nicht bei nichtstaatlichen Organisationen, die vorgeschriebene Zeugnisse und Klassenzertifikate ausstellen oder die zur Ausstellung dieser Zeugnisse beziehungsweise Klassenzertifikate erforderlichen Besichtigungen durchführen, angestellt oder in deren Auftrag tätig sein. Jeder Hafenstaat-Besichtiger trägt ein Personaldokument in Form eines von seiner Behörde nach Maßgabe der innerstaatlichen Rechtsvorschriften ausgestellten Lichtbildausweises bei sich, aus dem hervorgeht, dass der betreffende Hafenstaat-Besichtiger bevollmächtigt ist, Überprüfungen durchzuführen.
- 3.4 Jede Behörde bemüht sich, die Beseitigung aller festgestellten Mängel zu gewährleisten. Unter der Bedingung, dass alle denkbaren Bemühungen zur Beseitigung sämtlicher Mängel, abgesehen von solchen, die eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellen, unternommen worden sind, darf dem Schiff gestattet werden, zu einem Hafen weiterzufahren, wo die Beseitigung der letztgenannten Mängel möglich ist. Bei Mängeln, die eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellen, sorgt die Behörde – mit Ausnahme

- ropriate action will be taken, which may include detention or a formal prohibition of a ship to continue an operation due to established deficiencies which, individually or together, would render the continued operation hazardous. In deciding on the appropriate action to be taken Port State Control Officers will be guided by a PSCInstruction.
- 3.5 Where the ground for a detention is the result of accidental damage suffered on the ship's voyage to a port or during cargo operations, no detention order will be issued, provided that:
- .1 due account has been given to the requirements contained in Regulation I/11(c) of SOLAS regarding notification to the flag Administration, the nominated surveyor or the recognized organization responsible for issuing the relevant certificate;
 - .2 prior to entering a port or immediately after a damage has occurred, the master or ship owner has submitted to the port State control authority details on the circumstances of the accident and the damage suffered and information about the required notification of the flag Administration;
 - .3 appropriate remedial action, to the satisfaction of the Authority, is being taken by the ship, and
 - .4 the Authority has ensured, having been notified of the completion of the remedial action, that deficiencies which were clearly hazardous to safety, health or the environment have been addressed to the satisfaction of the Authority.
- 3.6 In exceptional circumstances where, as a result of a more detailed inspection, the overall condition of a ship and its equipment, also taking the crew and its living and working conditions into account, is found to be obviously sub-standard, the Authority may suspend an inspection. The suspension of the inspection may continue until the responsible parties have taken the steps necessary to ensure that the ship complies with the requirements of the relevant instruments. Prior to suspending an inspection, the Authority must have recorded detainable deficiencies in several areas as set out in a PSCInstruction. The notification of the detention to the responsible parties will state that the inspection is suspended until the Authority has been informed that the ship complies with all relevant requirements.
- 3.7 In the case of a detention, the Authority will immediately notify the flag Administration*) in writing and include the report of inspection. Likewise the recognized organization that has issued the relevant certificates on behalf of the flag Administration will be notified, where appropriate. The parties above will also be notified in writing of the release of detention.
- der Fälle nach Absatz 3.8 – dafür, dass die Gefahr beseitigt wird, bevor dem Schiff gestattet wird, auszulaufen. Zu diesem Zweck werden geeignete Maßnahmen getroffen, zu denen auch das Festhalten oder ein förmliches Verbot gegenüber dem Schiff gehören kann, einen Betriebsvorgang fortzusetzen, weil Mängel festgestellt worden sind, die einzeln oder zusammengenommen die Fortsetzung dieses Betriebsvorgangs zu einer Gefahr machen würden. Bei der Entscheidung über die geeigneten Maßnahmen lassen sich die Hafenstaat-Besichtiger von einer Anweisung des Hafenstaatkontrollausschusses (PSCC) leiten.
- 3.5 Ist der Festhaltegrund das Ergebnis eines Unfallschadens, der auf der Fahrt des Schiffes zu einem Hafen oder beim Ladungsumschlag eingetreten ist, so wird unter folgenden Voraussetzungen kein Festhalten angeordnet:
- .1 Die Vorschriften in SOLAS-Regel I/11 Buchstabe c hinsichtlich der Benachrichtigung der Verwaltung des Flaggenstaats, des ernannten Besichtigers oder der anerkannten Organisation, die beziehungsweise der für die Ausstellung des einschlägigen Zeugnisses zuständig ist, sind ordnungsgemäß erfüllt worden;
 - .2 vor dem Einlaufen in einen Hafen oder unmittelbar nach Eintritt eines Schadens hat der Kapitän oder der Schiffseigner der Hafenstaatkontrollbehörde Einzelheiten über die Unfallumstände und den eingetretenen Schaden sowie Angaben über die erforderliche Benachrichtigung der Verwaltung des Flaggenstaats übermittelt;
 - .3 von Seiten des Schiffes werden bereits angemessene Abhilfemaßnahmen entsprechend den Anforderungen der Behörde durchgeführt;
 - .4 die Behörde hat nach Benachrichtigung über den Abschluss der Abhilfemaßnahmen sichergestellt, dass die Mängel, die eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt dargestellt haben, entsprechend den Anforderungen der Behörde angegangen worden sind.
- 3.6 Unter außergewöhnlichen Umständen kann die Behörde in Fällen, in denen als Ergebnis einer gründlicheren Überprüfung festgestellt wird, dass der Gesamtzustand eines Schiffes und seiner Ausrüstung, auch unter Berücksichtigung der Besatzung und ihrer Lebens- und Arbeitsbedingungen, offensichtlich unternormig ist, eine Überprüfung aussetzen. Die Überprüfung kann so lange ausgesetzt werden, bis die Verantwortlichen die erforderlichen Maßnahmen getroffen haben, um sicherzustellen, dass das Schiff den Vorschriften der einschlägigen Übereinkünfte entspricht. Bevor eine Überprüfung ausgesetzt wird, muss die Behörde in mehreren der in einer Anweisung des Hafenstaatkontrollausschusses genannten Bereiche Mängel erfasst haben, die ein Festhalten des Schiffes rechtfertigen. Die Benachrichtigung der Verantwortlichen über das Festhalten enthält die Angabe, dass die Überprüfung so lange ausgesetzt wird, bis die Behörde davon unterrichtet worden ist, dass das Schiff allen einschlägigen Vorschriften entspricht.
- 3.7 Im Fall eines Festhaltens benachrichtigt die Behörde unverzüglich die Verwaltung des Flaggenstaats* schriftlich und fügt den Prüfungsbericht bei. Ebenso ist gegebenenfalls die anerkannte Organisation, die im Namen der Verwaltung des Flaggenstaats die einschlägigen Zeugnisse ausgestellt hat, zu benachrichtigen. Die benachrichtigten Stellen sind auch von der Aufhebung der Festhalteanordnung schriftlich zu benachrichtigen.

*) Refer to MSC/Circ. 781 and MEPC 6/Circ 2 "National contact points of Members for safety and pollution prevention" (annexes 1 and 2). When a valid contact point is not available the nearest diplomatic representative should be informed.

* Es wird auf die Anlagen 1 und 2 der Rundschreiben MSC/Circ.781 und MEPC 6/Circ.2 mit dem englischen Titel „National contact points of Members for safety and pollution prevention“ verwiesen. Steht keine anerkannte Kontaktstelle zur Verfügung, so soll der nächsterreichbare diplomatische Vertreter unterrichtet werden.

- 3.8 Where deficiencies which caused a detention as referred to in 3.4 cannot be remedied in the port of inspection, the Authority may allow the ship concerned to proceed to the nearest appropriate repair yard available in accordance with a PSCInstruction.

Where the decision to send a ship to a repair yard is due to a lack of compliance with the IMO Resolution A. 744(18), either with respect to ship's documentation or with respect to ship's structural failures and deficiencies, the Authority may require that the necessary thickness measurements are carried out in the port of detention as set out in PSCInstructions before the ship is allowed to sail.

If the vessel is detained because it is not equipped with a functioning voyage data recorder system, when its use is compulsory, and this deficiency cannot be readily rectified in the port of detention, the authority may allow the ship to proceed to the appropriate repair yard or port nearest to the port of the detention where it shall be readily rectified or require that the deficiency is rectified within a maximum period of 30 days.

- 3.9 The provisions of 3.7 and 3.8 are without prejudice to the requirements of relevant instruments or procedures established by international organizations concerning notification and reporting procedures related to port State control.
- 3.10 The Authorities will ensure that, on the conclusion of an inspection, the master of the ship is provided with a report of inspection, giving the results of the inspection and details of any action to be taken.
- 3.11 Should any inspection referred to in Section 1.3 confirm or reveal deficiencies in relation to the requirements of a relevant instrument warranting the detention of a ship, all costs relating to the inspections in any normal accounting period should be covered by the shipowner or the operator or by his representative in the port State.

All costs relating to inspections carried out by the Authority under the provisions of Section 4 will be charged to the owner or the operator of the ship.

The detention will not be lifted until full payment has been made or a sufficient guarantee has been given for the reimbursement of the costs subject to national law.

- 3.12 The owner or the operator of a ship or his representative in the State concerned will have a right of appeal against a detention decision or refusal of access taken by the Authority of that State. An appeal will not cause the detention or refusal of access to be suspended. The Authority will properly inform the master of a ship of the right of appeal.
- 3.13 When exercising control under the Memorandum, the Authorities will make all possible efforts to avoid unduly detaining or delaying a ship. Nothing in the Memorandum affects rights created by provisions of relevant instruments relating to compensation for undue detention or delay. In any instance of alleged undue detention or delay the burden of proof lies with the owner or operator of the ship.

- 3.8 Können Mängel im Sinne des Absatzes 3.4, die zu einem Festhalten geführt haben, nicht in dem Hafen beseitigt werden, in dem die Überprüfung stattgefunden hat, so kann die Behörde dem Schiff im Einklang mit einer Anweisung des Hafenstaatkontrollausschusses die Weiterfahrt zur nächstgelegenen geeigneten Reparaturwerft gestatten.

Ergeht die Entscheidung, ein Schiff in eine Reparaturwerft zu schicken, aufgrund der Nichteinhaltung der IMO-Entschließung A.744(18), sei es hinsichtlich der Schiffspapiere oder von Strukturdefiziten, so kann die Behörde verlangen, dass die erforderlichen Dickenmessungen, wie in den Anweisungen des Hafenstaatkontrollausschusses dargelegt, in dem Hafen durchgeführt werden, in dem das Schiff festgehalten wird, bevor dem Schiff das Auslaufen gestattet wird.

Wird das Schiff festgehalten, weil es nicht mit einem funktionierenden Schiffsdatenschreiber ausgerüstet ist, obwohl dessen Verwendung verbindlich vorgeschrieben ist, und kann dieser Mangel nicht ohne Weiteres in dem Hafen, in dem das Schiff festgehalten wird, beseitigt werden, so kann die Behörde gestatten, dass das Schiff die dem Festhaltehafen nächstgelegene geeignete Reparaturwerft oder den dem Festhaltehafen nächstgelegenen geeigneten Hafen anläuft, wo der Mangel ohne Weiteres beseitigt wird, oder fordern, dass der Mangel binnen höchstens 30 Tagen beseitigt wird.

- 3.9 Die Absätze 3.7 und 3.8 lassen die einschlägigen Übereinkünfte oder Verfahren unberührt, die von internationalen Organisationen für Benachrichtigungs- und Meldeverfahren im Zusammenhang mit der Hafenstaatkontrolle festgelegt worden sind.
- 3.10 Die Behörden sorgen dafür, dass der Kapitän des Schiffes nach Abschluss einer Überprüfung einen Überprüfungsbericht mit Angaben über die Ergebnisse der Überprüfung sowie über Einzelheiten etwa zu treffender Maßnahmen erhält.
- 3.11 Werden bei einer Überprüfung nach Absatz 1.3 Mängel in Bezug auf die Vorschriften einer einschlägigen Übereinkunft bestätigt oder aufgedeckt, die das Festhalten des Schiffes rechtfertigen, so sollen alle Kosten im Zusammenhang mit den Überprüfungen innerhalb eines gewöhnlichen Abrechnungszeitraums vom Eigner oder Betreiber des Schiffes oder von dessen jeweiligem Vertreter im Hafenstaat übernommen werden.

Alle Kosten im Zusammenhang mit Überprüfungen, die von der Behörde nach Maßgabe des Abschnitts 4 durchgeführt worden sind, werden dem Eigner oder Betreiber des Schiffes in Rechnung gestellt.

Die Festhalteanordnung wird erst aufgehoben, wenn die Kosten in voller Höhe bezahlt worden sind oder nach innerstaatlichem Recht eine ausreichende Sicherheit für die Kostenerstattung geleistet worden ist.

- 3.12 Der Eigner oder der Betreiber des Schiffes oder sein Vertreter in dem betreffenden Staat hat das Recht, gegen ein von der Behörde jenes Staates angeordnetes Festhalten des Schiffes oder eine von der Behörde jenes Staates angeordnete Zugangsverweigerung Widerspruch einzulegen. Ein Widerspruch hat hinsichtlich der Festhaltemaßnahme oder Zugangsverweigerung keine aufschiebende Wirkung. Die Behörde belehrt den Kapitän des Schiffes gebührend über das Widerspruchsrecht.
- 3.13 Bei der Durchführung der Kontrollen im Rahmen der Vereinbarung unternehmen die Behörden alle nur möglichen Anstrengungen, um ein unangemessenes Fest- oder Aufhalten eines Schiffes zu vermeiden. Die Vereinbarung lässt Ansprüche unberührt, die aus einschlägigen Übereinkünften in Bezug auf Ersatz wegen unangemessenen Fest- oder Aufhaltens entstanden sind. In jedem Fall, in dem ein unangemessenes Fest- oder Aufhalten behauptet wird, liegt die Beweislast beim Eigner oder Betreiber des Schiffes.

Section 4**Banning****4.1 Refusal of access of ships following multiple detentions**

- .1 Each Authority is recommended to ensure that a foreign merchant ship is refused access to its ports and anchorages if it:

flies the flag of a State appearing in the grey list as published in the annual report of the MoU and has been detained or has been issued with a prevention of operation order under the system of mandatory surveys for the safe operation of regular ro-ro ferry and high-speed passenger craft services more than twice in the course of the preceding 24 months in a port or anchorage within the region of the Memorandum, or;

flies the flag of a State appearing in the black list as published in the annual report of the MoU and has been detained or has been issued with a prevention of operation order under the system of mandatory surveys for the safe operation of regular ro-ro ferry and high-speed passenger craft services more than twice in the course of the preceding 36 months in a port or anchorage within the region of the Memorandum,

- .2 The refusal of access following multiple detentions will become applicable as soon as the ship leaves the port or anchorage.
- .3 The refusal of access order shall be lifted after a period of three months has passed from the date of issue of the order and when the conditions in a PSCCInstruction are met.

If the ship is subject to a second refusal of access, the period shall be 12 months

- .4 Any subsequent detention in a port or anchorage shall result in the ship being refused access to any port or anchorage. This third refusal of access order may be lifted after a period of 24 months has passed from the issue of the order and only if:

- the ship flies the flag of a State whose detention rate falls neither into the black list nor the grey list,
- the statutory and classification certificates of the ship are issued by a organization or organizations which are recognized by one or more of the Paris MoU Member States as listed in Annex 7,
- the ship is managed by a company with a high performance,
- and the conditions set in a PSCCInstruction are met.

Any ship not meeting the criteria as specified above after a period of 24 months has passed from the issue of the order, shall be permanently refused access to any port and anchorage.

- .5 Any subsequent detention in a port or anchorage after the third refusal of access shall result in the ship being permanently refused access to any port or anchorage.
- .6 Before denying entry, the Authority may request consultations with the Administration of the ship concerned.

Abschnitt 4**Zugangsverweigerung****4.1 Zugangsverweigerung für Schiffe als Folge mehrerer Festhaltemaßnahmen**

- .1 Jeder Behörde wird empfohlen, sicherzustellen, dass einem ausländischen Handelsschiff der Zugang zu ihren Häfen und Ankerplätzen verweigert wird,

wenn es die Flagge eines Staates führt, der in der im Jahresbericht der Vereinbarung veröffentlichten grauen Liste aufgeführt ist, und wenn es im Laufe der vorausgegangenen 24 Monate mehr als zweimal in einem Hafen oder an einem Ankerplatz innerhalb des Geltungsbereichs der Vereinbarung festgehalten oder mit einem Betriebsverbot nach dem System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr belegt wurde, oder

wenn es die Flagge eines Staates führt, der in der im Jahresbericht der Vereinbarung veröffentlichten schwarzen Liste aufgeführt ist, und wenn es im Laufe der vorausgegangenen 36 Monate mehr als zweimal in einem Hafen oder an einem Ankerplatz innerhalb des Geltungsbereichs der Vereinbarung festgehalten oder mit einem Betriebsverbot nach dem System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr belegt wurde.

- .2 Die Zugangsverweigerung als Folge mehrerer Festhaltemaßnahmen wird wirksam, sobald das Schiff den Hafen oder Ankerplatz verlässt.
- .3 Die Zugangsverweigerung wird nach Ablauf von drei Monaten nach dem Datum ihrer Verhängung aufgehoben, sofern die Bedingungen einer Anweisung des Hafenstaatkontrollausschusses erfüllt sind.

Wird über das Schiff eine zweite Zugangsverweigerung verhängt, so beträgt der Zeitraum 12 Monate.

- .4 Jedes weitere Festhalten des Schiffes in einem Hafen oder an einem Ankerplatz führt zu einer Zugangsverweigerung in allen Häfen und an allen Ankerplätzen. Diese dritte Zugangsverweigerung kann nach Ablauf von 24 Monaten nach ihrer Verhängung und nur dann aufgehoben werden, wenn

- das Schiff die Flagge eines Staates führt, dessen Festhaltequote weder unter die schwarze noch unter die graue Liste fällt,
- die vorgeschriebenen Zeugnisse und Klassenzertifikate des Schiffes von einer oder mehreren Organisation(en) ausgestellt sind, die von einem oder mehreren der in Anlage 7 aufgeführten Mitgliedstaat(en) der Pariser Vereinbarung anerkannt ist beziehungsweise sind,
- das Schiff von einem Unternehmen mit hoher Leistung betrieben wird,
- die in einer Anweisung des Hafenstaatkontrollausschusses festgelegten Bedingungen erfüllt sind.

Erfüllt ein Schiff nach Ablauf von 24 Monaten nach Verhängung der Zugangsverweigerung nicht die oben genannten Kriterien, so wird ihm dauerhaft der Zugang zu allen Häfen und Ankerplätzen verweigert.

- .5 Jegliches weitere Festhalten in einem Hafen oder an einem Ankerplatz führt nach der dritten Zugangsverweigerung dazu, dass dem Schiff dauerhaft der Zugang zu allen Häfen und Ankerplätzen verweigert wird.
- .6 Vor der Verweigerung des Einlaufens kann die Behörde die Verwaltung des betreffenden Schiffes um Konsultationen ersuchen.

- 4.2 Refusal of access of ship following other occurrences
- .1 a foreign ship referred to in Section 3.4 and Section 3.8 which proceeds to sea without complying with the conditions determined by the Authority in the port of inspection; or
 - .2 a foreign ship referred to in Section 3.8 which refuses to comply with the applicable requirements of the relevant instruments by not calling into the indicated repair yard.
- 4.3 For compliance of 4.1 and 4.2 each authority will ensure that the procedure set in a PSCInstruction has been adhered to.
- 4.4 Notwithstanding the provisions of 4.1 and 4.2, access to a specific port may be permitted by the relevant authority of that port State in the event of force majeure or overriding safety considerations, or to reduce or minimize the risk of pollution, provided that adequate measures to the satisfaction of the authority of such State have been implemented by the owner, the operator or the master of the ship to ensure safe entry.

Section 5

Provision of information

- 5.1 Each Authority will report on its inspections under the Memorandum and their results, in accordance with the procedures specified in Annex 3.
- 5.2 The Secretariat on behalf of Paris MoU Member States will take the necessary measures in order to ensure that information listed in Annex 4 is published at the intervals prescribed therein subject for compliance with data access policy agreed by the Committee. Information provided in accordance with 5.1 may be made available for publication in printed form or by electronic means in order to assist Authorities with the publications mentioned in Annex 4 as well as for other purposes in accordance with decisions of the Committee mentioned in Section 6.
- 5.3 The Secretariat, mentioned in Section 7.4 may facilitate the publication of data in any electronic or printed format derived unaltered from the information system mentioned in Annex 3.
- 5.4 When inspection or detention data contain information concerning private persons the Authorities undertake to ensure protection of the privacy of those persons in accordance with applicable laws and regulations. This protection shall however not prevent the publication of the company of ships inspected or publication of the names of charterers involved.

Section 6

Operational violations

The Authorities will upon the request of another Authority, endeavour to secure evidence relating to suspected violations of the requirements on operational matters of Rule 10 of COLREG 72 and MARPOL. In the case of suspected violations involving the discharge of harmful substances, an Authority will, upon the request of another Authority, visit in port the ship suspected of such a violation in order to obtain information and where appropriate to take a sample of any alleged pollutant. Procedures for investigations into contravention of discharge provisions are listed in a PSCInstruction.

- 4.2 Zugangsverweigerung für Schiffe als Folge anderer Vorkommnisse
- .1 bei ausländischen Schiffen im Sinne der Absätze 3.4 und 3.8, die auslaufen, ohne die Bedingungen zu erfüllen, die von der Behörde im Überprüfungshafen festgelegt worden sind, oder
 - .2 bei ausländischen Schiffen im Sinne des Absatzes 3.8, die sich weigern, die anzuwendenden Vorschriften der einschlägigen Übereinkünfte einzuhalten, indem sie die angegebene Reparaturwerft nicht anlaufen.
- 4.3 Zur Einhaltung der Absätze 4.1 und 4.2 stellt jede Behörde sicher, dass das in einer Anweisung des Hafenstaatkontrollausschusses festgelegte Verfahren eingehalten wurde.
- 4.4 Ungeachtet der Bestimmungen der Absätze 4.1 und 4.2 kann in einem Fall höherer Gewalt, aus übergeordneten Sicherheitserwägungen, zur Verringerung des Verschmutzungsrisikos oder zu dessen Beschränkung auf das unvermeidbare Maß das Anlaufen eines bestimmten Hafens von der zuständigen Behörde jenes Hafenstaats gestattet werden, sofern entsprechend den Anforderungen der Behörde des betreffenden Staates vom Eigner, Betreiber oder Kapitän des Schiffes angemessene Maßnahmen getroffen worden sind, um ein sicheres Einlaufen zu gewährleisten.

Abschnitt 5

Berichterstattung

- 5.1 Jede Behörde berichtet im Einklang mit den in Anlage 3 beschriebenen Verfahren über ihre Überprüfungen im Rahmen der Vereinbarung und über deren Ergebnisse.
- 5.2 Das Sekretariat ergreift im Namen der Mitgliedstaaten der Pariser Vereinbarung die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die in Anlage 4 aufgeführten Informationen in den dort vorgeschriebenen Zeitabständen und unter Einhaltung der vom Ausschuss vereinbarten Richtlinie für den Datenzugriff veröffentlicht werden. Informationen, die nach Absatz 5.1 geliefert werden, können zur Veröffentlichung in gedruckter Form oder auf elektronischem Wege zur Verfügung gestellt werden, um Behörden bei Veröffentlichungen nach Anlage 4 zu unterstützen, sowie zu sonstigen Zwecken nach Maßgabe der Beschlüsse des Ausschusses, die in Abschnitt 6 genannt werden.
- 5.3 Das in Absatz 7.4 genannte Sekretariat kann die Veröffentlichung von Daten in jedweder elektronischen oder gedruckten Form erleichtern, die unverändert dem in Anlage 3 genannten Informationssystem entnommen wurden.
- 5.4 Enthalten Daten im Zusammenhang mit Überprüfungen oder mit dem Festhalten eines Schiffes personenbezogene Daten, so verpflichten sich die Behörden, den Schutz der Privatsphäre dieser Personen nach Maßgabe der anzuwendenden Gesetze und sonstigen Vorschriften sicherzustellen. Dieser Schutz darf jedoch nicht die Veröffentlichung des Unternehmens überprüfter Schiffe oder die Veröffentlichung der Namen von beteiligten Charterern verhindern.

Abschnitt 6

Verstöße gegen Betriebsvorschriften

Auf Ersuchen einer anderen Behörde bemühen sich die Behörden um Beweissicherung in Bezug auf mutmaßliche Verstöße gegen Vorschriften über die Führung und den Betrieb von Schiffen nach Regel 10 von COLREG 72 und MARPOL. Bei mutmaßlichen Verstößen im Zusammenhang mit dem Einleiten von Schadstoffen besichtigt eine Behörde auf Ersuchen einer anderen Behörde das eines Verstoßes verdächtige Schiff im Hafen, um Informationen zu erhalten und gegebenenfalls eine Probe jedes angeblichen Schmutzstoffs zu entnehmen. Die Verfahren für Untersuchungen von Verstößen gegen Einleitbestimmungen sind in einer Anweisung des Hafenstaatkontrollausschusses aufgeführt.

Section 7
Organization

- 7.1 A Committee will be established, composed of a representative of each of the Authorities and of the Commission of the European Communities. An advisor from each of the International Governmental Organizations, Observers and Associates will be invited to participate in the work of the Committee and any other meetings.
- 7.2 The Committee will meet once a year and at such other times as it may decide.
- 7.3 The Committee will:
- .1 carry out the specific tasks assigned to it under the Memorandum;
 - .2 promote by all means necessary, including seminars for Port State Control Officers, the harmonization of procedures and practices relating to the inspection, rectification, detention, banning and the application of Section 2.4;
 - .3 develop and review guidelines and procedures for carrying out inspections under the Memorandum;
 - .4 develop and review procedures for the exchange of information;
 - .5 keep under review other matters relating to the operation and the effectiveness of the Memorandum;
 - .6 elect the chairman and vice-chairman of the Port State Control Committee from the Authorities;
 - .7 establish a MoU Advisory Board to assist the Port State Control Committee in focusing on key issues, and in particular to direct the MoU Secretariat between Port State Control Committee meetings;
 - .8 Develop and approve PSCInstructions applying the procedure in Section 8.3
- 7.4 A secretariat provided by the Netherlands' Ministry of Transport, Public Works and Water Management will be set up and will have its office in The Hague.
- 7.5 The secretariat, acting under the guidance of the Committee and within the limits of the resources made available to it, will:
- .1 prepare meetings, circulate papers and provide such assistance as may be required to enable the Committee to carry out its functions;
 - .2 facilitate the exchange of information, carry out the procedures outlined in Annex 3 and 4 and prepare reports as may be necessary for the purposes of the Memorandum;
 - .3 carry out such other work as may be necessary to ensure the effective operation of the Memorandum.

Section 8
Amendments

- 8.1 Any Authority may propose amendments to the Memorandum.
- 8.2 In the case of proposed amendments to sections of the Memorandum the following procedure will apply:
- .1 the proposed amendment will be submitted through the secretariat for consideration by the Committee;

Abschnitt 7
Organisation

- 7.1 Es wird ein Ausschuss eingesetzt, der sich aus je einem Vertreter der Behörden und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zusammensetzt. Je ein Berater der Internationalen Regierungsorganisationen, Organisationen mit Beobachterstatus und assoziierten Mitglieder werden eingeladen, an der Arbeit des Ausschusses und jeder anderen Sitzung teilzunehmen.
- 7.2 Der Ausschuss tritt einmal im Jahr zusammen und kann nach eigenem Ermessen weitere Zusammenkünfte beschließen.
- 7.3 Der Ausschuss
- .1 nimmt die ihm durch die Vereinbarung ausdrücklich übertragenen Aufgaben wahr;
 - .2 fördert mit allen erforderlichen Mitteln, einschließlich der Abhaltung von Seminaren für Hafenstaat-Besichtiger, die Vereinheitlichung der Verfahren und Methoden in Bezug auf die Überprüfung, die Mängelbeseitigung, das Festhalten, die Zugangsverweigerung und die Anwendung des Absatzes 2.4;
 - .3 erstellt und überprüft regelmäßig Richtlinien und Verfahren zur Durchführung der Überprüfungen im Rahmen der Vereinbarung;
 - .4 erstellt und überprüft regelmäßig Verfahren für den Informationsaustausch;
 - .5 befasst sich laufend mit sonstigen Fragen im Zusammenhang mit der Durchführung und der Wirksamkeit der Vereinbarung;
 - .6 wählt den Vorsitzenden und den stellvertretenden Vorsitzenden des Hafenstaatkontrollausschusses aus der Reihe der Behörden;
 - .7 gründet einen Beirat für die Vereinbarung, um den Hafenstaatkontrollausschuss bei der Behandlung bestimmter Kernthemen zu unterstützen und insbesondere um das Sekretariat der Vereinbarung zwischen den Sitzungen des Hafenstaatkontrollausschusses anzuleiten;
 - .8 erstellt und genehmigt unter Anwendung des Verfahrens in Absatz 8.3 Anweisungen des Hafenstaatkontrollausschusses.
- 7.4 Es wird ein vom Niederländischen Ministerium für Verkehr, Infrastruktur und Wasserwirtschaft bereitgestelltes Sekretariat mit Sitz in Den Haag eingerichtet.
- 7.5 Das Sekretariat, das unter Anleitung des Ausschusses und im Rahmen der ihm zur Verfügung gestellten Mittel tätig wird,
- .1 bereitet die Sitzungen vor, verteilt die Unterlagen und leistet die notwendige Hilfe, damit der Ausschuss seine Aufgaben wahrnehmen kann;
 - .2 erleichtert den Informationsaustausch, führt die Verfahren nach den Anlagen 3 und 4 durch und erstellt die für die Zwecke der Vereinbarung notwendigen Berichte;
 - .3 nimmt sonstige Aufgaben wahr, die für die wirksame Durchführung der Vereinbarung notwendig sind.

Abschnitt 8
Änderungen

- 8.1 Jede Behörde kann Änderungen der Vereinbarung vorschlagen.
- 8.2 Werden Änderungen zu Abschnitten der Vereinbarung vorgeschlagen, so findet folgendes Verfahren Anwendung:
- .1 Die vorgeschlagene Änderung wird dem Ausschuss durch das Sekretariat zur Beratung vorgelegt;

- .2 amendments will be adopted by a two-thirds majority of the representatives of the Authorities present and voting in the Committee. If so adopted an amendment will be communicated by the secretariat to the Authorities for acceptance;
- .3 an amendment will be deemed to have been accepted either at the end of a period of six months after adoption by the representatives of the Authorities in the Committee or at the end of any different period determined unanimously by the representatives of the Authorities in the Committee at the time of adoption, unless within the relevant period an objection is communicated to the secretariat by an Authority;
- .4 an amendment will take effect 60 days after it has been accepted or at the end of any different period determined unanimously by the representatives of the Authorities in the Committee.
- 8.3 In the case of proposed amendments to Annexes of the Memorandum the following procedure will apply:
- .1 the proposed amendment will be submitted through the secretariat for consideration by the Authorities;
- .2 the amendment will be deemed to have been accepted at the end of a period of three months from the date on which it has been communicated by the secretariat unless an Authority requests in writing that the amendment should be considered by the Committee. In the latter case the procedure specified in 8.2 will apply;
- .3 the amendment will take effect 60 days after it has been accepted or at the end of any different period determined unanimously by the Authorities.
- .2 Änderungen werden mit Zweidrittelmehrheit der im Ausschuss anwesenden und abstimmenden Vertreter der Behörden beschlossen. Ist eine Änderung derart beschlossen worden, so wird sie vom Sekretariat den Behörden zur Annahme übermittelt;
- .3 eine Änderung gilt entweder nach Ablauf eines Zeitabschnitts von sechs Monaten nach Beschlussfassung durch die Vertreter der Behörden im Ausschuss oder nach Ablauf eines anderen von diesen Vertretern bei der Beschlussfassung einstimmig festgesetzten Zeitabschnitts als angenommen, sofern nicht innerhalb der betreffenden Zeit eine Behörde dem Sekretariat einen Einspruch übermittelt;
- .4 eine Änderung wird 60 Tage nach ihrer Annahme oder nach Ablauf eines anderen von den Vertretern der Behörden im Ausschuss einstimmig festgesetzten Zeitabschnitts wirksam.
- 8.3 Werden Änderungen zu Anlagen der Vereinbarung vorgeschlagen, so findet folgendes Verfahren Anwendung:
- .1 Die vorgeschlagene Änderung wird den Behörden durch das Sekretariat zur Beratung vorgelegt;
- .2 die Änderung gilt nach Ablauf eines Zeitabschnitts von drei Monaten von dem Tag an als angenommen, an dem sie vom Sekretariat übermittelt worden ist, sofern nicht eine Behörde schriftlich beantragt, dass die Änderung vom Ausschuss beraten werden soll. In diesem Fall findet das Verfahren nach Absatz 8.2 Anwendung;
- .3 die Änderung wird 60 Tage nach ihrer Annahme oder nach Ablauf eines anderen von den Behörden einstimmig festgesetzten Zeitabschnitts wirksam.

Section 9

Administrative Provisions

- 9.1 The Memorandum is without prejudice to rights and obligations under any international Agreement or relevant national legislation.
- 9.2 A Maritime Authority of a European coastal State and a coastal State of the North Atlantic basin from North America to Europe, which complies with the criteria specified in Annex 5, may adhere to the Memorandum with the consent of all Authorities participating in the Memorandum.
- 9.3 When the Memorandum takes effect, it will supersede the "Memorandum of Understanding between Certain Maritime Authorities on the Maintenance of Standards on Merchant Ships", signed at The Hague on 2 March 1978.
- 9.4 The Memorandum will take effect on 1 July 1982.
- 9.5 The English and French versions of the text of the Memorandum are equally authentic.

Signed at Paris in the English and French languages, this twenty-sixth day of January one thousand nine hundred and eighty-two.

Abschnitt 9

Verwaltungstechnische Bestimmungen

- 9.1 Die Vereinbarung lässt Rechte und Pflichten aus internationalen Übereinkünften oder einschlägigen innerstaatlichen Rechtsvorschriften unberührt.
- 9.2 Eine Seeschiffahrtsbehörde eines europäischen Küstenstaats sowie eines Küstenstaats des sich zwischen Nordamerika und Europa erstreckenden Nordatlantischen Beckens, welche die in Anlage 5 festgelegten Voraussetzungen erfüllt, kann mit Zustimmung aller an der Vereinbarung beteiligten Behörden der Vereinbarung beitreten.
- 9.3 Mit ihrem Wirksamwerden löst die Vereinbarung das am 2. März 1978 in Den Haag unterzeichnete „Memorandum über das Einvernehmen zwischen bestimmten Schiffahrtsbehörden über die Einhaltung der Normen auf Handelsschiffen“ ab.
- 9.4 Die Vereinbarung wird am 1. Juli 1982 wirksam.
- 9.5 Der englische und der französische Wortlaut der Vereinbarung sind gleichermaßen verbindlich.

Geschehen zu Paris am 26. Januar 1982 in englischer und französischer Sprache.

Annexes to Memorandum

Annex 1	Ships of non-Parties and below convention size
Annex 2	Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO 147) and ILO147 Protocol, 1996.
Annex 3	Information System on Inspections
Annex 4	Publication of Information Related to Detentions and Inspections
Annex 5	Qualitative Criteria for Adherence to the Memorandum
Annex 6	Minimum Criteria for Port State Control Officers
Annex 7	Ship Risk Profile
Annex 8	Inspection and Selection Scheme
Annex 9	Inspection Type and Clear Grounds
Annex 10	Examination of certificates and documents
Annex 11	Inspection Commitments of Authorities
Annex 12	Reporting obligations for ships

Annex 1**Ships of non-Parties
and below convention size**

1 Ships of non-Parties

Ships entitled to fly the flag of a State which is not a Party to a relevant instrument and thus not provided with certificates representing *prima facie* evidence of satisfactory conditions on board, or manned with crew members who do not hold valid STCW certificates, will receive a more detailed or, as appropriate, expanded inspection. In making such an inspection the Port State Control Officer will follow the same procedures as provided for ships to which the relevant instruments are applicable.

If the ship or the crew has some alternative form of certification, the Port State Control Officer, in making this inspection, may take the form and content of this documentation into account. The conditions of such a ship and its equipment and the certification of the crew and the flag Administration's minimum manning standard must be compatible with the aims of the provisions of the relevant instruments; otherwise the ship must be subject to such restrictions as are necessary to obtain a comparable level of safety and protection of the marine environment.

2 Ships below convention size.

2.1 To the extent a relevant instrument is not applicable to a ship below convention size, the Port State Control Officer's task will be to assess whether the ship is of an acceptable standard in regard to safety, health or the environment. In making that assessment, the Port State Control Officer will take due account of such factors as the length and nature of the intended voyage or service, the size and type of the ship, the equipment provided and the nature of the cargo.

2.2 In the exercise of his functions the Port State Control Officer will be guided by any certificates and other documents issued by or on behalf of the flag State Administration. The Port

Anlagen zu der Vereinbarung

Anlage 1	Schiffe von Nicht-Vertragsparteien und Schiffe mit einem Raumgehalt unterhalb des Anwendungsbereichs der jeweiligen Übereinkunft
Anlage 2	Übereinkommen von 1976 über Mindestnormen auf Handelsschiffen (Nr. 147) und Protokoll von 1996 zu dem Übereinkommen Nr. 147 der IAO
Anlage 3	Informationssystem im Zusammenhang mit den Überprüfungen
Anlage 4	Veröffentlichung von Informationen über Festhaltemaßnahmen und Überprüfungen
Anlage 5	Inhaltliche Voraussetzungen für den Beitritt zur Vereinbarung
Anlage 6	Mindestvoraussetzungen für die Zuerkennung der Befähigung eines Hafenstaat-Besichtigers
Anlage 7	Schiffsrisikoprofil
Anlage 8	Überprüfungs- und Auswahlverfahren
Anlage 9	Art der Überprüfung und triftige Gründe
Anlage 10	Prüfung von Zeugnissen und Unterlagen
Anlage 11	Überprüfungspflichten der Behörden
Anlage 12	Meldepflichten der Schiffe

Anlage 1**Schiffe von Nicht-Vertragsparteien und
Schiffe mit einem Raumgehalt unterhalb des
Anwendungsbereichs der jeweiligen Übereinkunft**

1 Schiffe von Nicht-Vertragsparteien

Schiffe, die zur Führung der Flagge eines Staates berechtigt sind, der nicht Vertragspartei einer einschlägigen Übereinkunft ist und die deshalb keine Zeugnisse mitführen, die den Beweis des ersten Anscheins für das Vorliegen vorschriftsmäßiger Bedingungen an Bord liefern, oder deren Besatzungsmitglieder keine gültigen STCW-Zeugnisse besitzen, werden einer gründlicheren beziehungsweise einer erweiterten Überprüfung unterzogen. Bei der Durchführung einer solchen Überprüfung wendet der Hafenstaat-Besichtiger die gleichen Verfahren an, wie sie für Schiffe vorgesehen sind, für welche die einschlägigen Übereinkünfte gelten.

Verfügt das Schiff oder die Besatzung über irgendwelche sonstigen Zeugnisse, so kann der Hafenstaat-Besichtiger bei seiner Überprüfung Form und Inhalt dieser Unterlagen berücksichtigen. Der Zustand eines solchen Schiffes und seiner Ausrüstung sowie die Zeugnisse der Besatzung und die Normen der Verwaltung des Flaggenstaats über Mindestbesetzung und -bemanning müssen mit den Zielen der einschlägigen Übereinkünfte vereinbar sein; anderenfalls müssen dem Schiff die erforderlichen Auflagen gemacht werden, um ein vergleichbares Maß an Sicherheit und Meeresumweltschutz zu erreichen.

2 Schiffe mit einem Raumgehalt unterhalb des Anwendungsbereichs der jeweiligen Übereinkunft

2.1 Findet eine einschlägige Übereinkunft auf ein Schiff mit einem Raumgehalt unterhalb des Anwendungsbereichs der jeweiligen Übereinkunft keine Anwendung, so obliegt es dem Hafenstaat-Besichtiger, festzustellen, ob das Schiff in Bezug auf die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt annehmbaren Normen entspricht. Bei dieser Feststellung berücksichtigt der Hafenstaat-Besichtiger Umstände wie die Dauer und Art der beabsichtigten Reise oder des beabsichtigten Einsatzes, die Größe und Art des Schiffes, die zur Verfügung stehende Ausrüstung sowie die Art der Ladung.

2.2 Bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben richtet sich der Hafenstaat-Besichtiger nach den von der Verwaltung des Flaggenstaats beziehungsweise in deren Auftrag ausgestellten

State Control Officer will, in the light of such certificates and documents and in his general impression of the ship, use his professional judgement in deciding whether and in what respects the ship will be further inspected. When carrying out a further inspection the Port State Control Officer will, to the extent necessary, pay attention to the items listed in 3 of this Annex. The list is not considered exhaustive but is intended to give an exemplification of relevant items.

- 3 Items of general importance
- 3.1 Items related to the conditions of assignment of load lines:
- .1 weathertight (or watertight as the case may be) integrity of exposed decks;
 - .2 hatches and closing appliances;
 - .3 weathertight closures to openings in superstructures;
 - .4 freeing arrangements;
 - .5 side outlets;
 - .6 ventilators and air pipes;
 - .7 stability information.
- 3.2 Other items related to the safety of life at sea:
- .1 life saving appliances;
 - .2 fire fighting appliances;
 - .3 general structural conditions (i.e. hull, deck, hatch covers, etc.);
 - .4 main machinery and electrical installations;
 - .5 navigational equipment including radio installations.
- 3.3 Items related to the prevention of pollution from ships:
- .1 means for the control of discharge of oil and oily mixtures e.g. oily water separating or filtering equipment or other equivalent means (tank(s) for retaining oil, oily mixtures, oil residues);
 - .2 means for the disposal of oil, oily mixtures or oil residues;
 - .3 presence of oil in the engine room bilges;
 - .4 means for the collection, storage and disposal of garbage.
- 3.4 In the case of deficiencies which are considered hazardous to safety, health or the environment the Port State Control Officer will take such action, which may include detention as may be necessary, having regard to the factors mentioned in 2.1 of this Annex, to ensure that the deficiency is rectified or that the ship, if allowed to proceed to another port, does not present a clear hazard to safety, health or the environment.

Zeugnissen und sonstigen Unterlagen. Bei der Entscheidung darüber, ob und gegebenenfalls in welcher Hinsicht das Schiff weiter überprüft wird, legt der Hafenstaat-Besichtiger unter Berücksichtigung dieser Zeugnisse und Unterlagen sowie seines allgemeinen Eindrucks von dem Schiff sein fachliches Urteil zugrunde. Bei der Durchführung einer weiteren Überprüfung richtet der Hafenstaat-Besichtiger seine Aufmerksamkeit im erforderlichen Umfang auf die in Absatz 3 dieser Anlage aufgeführten Punkte. Diese Aufzählung gilt nicht als erschöpfend; sie führt lediglich Beispiele für die in Betracht kommenden Punkte auf.

- 3 Punkte von allgemeiner Bedeutung
- 3.1 Punkte im Zusammenhang mit den Bedingungen für die Zuweisung des Freibords:
- .1 Wetterfestigkeit (beziehungsweise Wasserdichtigkeit) der freiliegenden Decks;
 - .2 Luken und Verschlussvorrichtungen;
 - .3 wetterfeste Verschlüsse an Öffnungen in Aufbauten;
 - .4 Wasserpforten;
 - .5 seitliche Auslassöffnungen;
 - .6 Lüfter und Luftrohre;
 - .7 Stabilitätsunterlagen.
- 3.2 Sonstige Punkte im Zusammenhang mit dem Schutz des menschlichen Lebens auf See:
- .1 Rettungsmittel;
 - .2 Brandbekämpfungsausrüstung;
 - .3 allgemeiner Zustand der schiffbaulichen Verbände (Außenhaut, Decks, Lukendeckel und so weiter);
 - .4 Hauptmaschinenanlage und elektrische Anlagen;
 - .5 Navigationsausrüstung einschließlich Funkanlagen.
- 3.3 Punkte im Zusammenhang mit der Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe:
- .1 Vorrichtungen zur Überwachung des Einleitens von Öl und ölhaltigen Gemischen, zum Beispiel Öl-Wasser-Separatoranlage, Filtersystem oder andere gleichwertige Vorrichtungen (Tank(s) zur Aufnahme von Öl, ölhaltigen Gemischen, Ölrückständen);
 - .2 Vorrichtungen für die Abgabe von Öl, ölhaltigen Gemischen oder Ölrückständen;
 - .3 Vorhandensein von Öl in den Maschinenraumbilgen;
 - .4 Vorrichtungen zum Sammeln, Lagern und Beseitigen von Abfällen.
- 3.4 Bei Mängeln, die als gefährlich für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt angesehen werden, trifft der Hafenstaat-Besichtiger unter Berücksichtigung der in Absatz 2.1 genannten Umstände die erforderlichen Maßnahmen (zu denen gegebenenfalls auch das Festhalten gehören kann), um sicherzustellen, dass der betreffende Mangel beseitigt wird oder dass das Schiff, falls ihm die Weiterfahrt zu einem anderen Hafen gestattet worden ist, keine offensichtliche Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellt.

Annex 2

Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147) and ILO 147 Protocol, 1996.

- 1 Inspections on board ships under ILO 147 and ILO Protocol 1996 will relate to:
- .1 the Minimum Age Convention, 1973 (No. 138); or

Anlage 2

Übereinkommen von 1976 über Mindestnormen auf Handelsschiffen (Nr. 147) und Protokoll von 1996 zu dem Übereinkommen Nr. 147 der IAO

- 1 Überprüfungen an Bord von Schiffen nach dem Übereinkommen Nr. 147 der IAO und dem IAO-Protokoll von 1996 erstrecken sich auf folgende Übereinkommen:
- .1 das Übereinkommen von 1973 über das Mindestalter für die Zulassung zur Beschäftigung (Nr. 138) oder

- the Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936 (No. 58); or
- the Minimum Age (Sea) Convention, 1920 (No. 7);
- .2 the Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73);
 - .3 the Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (No. 134) (Articles 4 and 7);
 - .4 the Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92);
 - .5 the Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946 (No. 68) (Article 5);
 - .6 the Accommodation and Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133);
 - .7 the Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No. 180);
 - .8 the Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53) (Articles 3 and 4).

Inspection regarding certificates of competency is dealt with in a PSC Instruction. In the exercise of control of the conventions listed in .1 to .7 above, the Port State Control Officer will decide, on the basis of the clear grounds listed in Annex 9 and his professional judgement, whether the ship will receive a more detailed inspection. All complaints regarding conditions on board will be investigated thoroughly and action taken as deemed necessary. He will also use his professional judgement to determine whether the conditions on board give rise to a hazard to the safety or health of the crew which necessitates the rectification of conditions and may, if necessary, detain the ship until appropriate corrective action is taken. Reporting procedures for detentions are provided in Annex 4.

- 2 The Port State Control Officer, when carrying out an inspection as referred to in 1 of this Annex, will further take into account the considerations given in the ILO publication "Inspection of Labour Conditions on board Ship: Guidelines for procedure" and the IMO/ILO Guidelines for the Development of Tables of Seafarers' Shipboard Working Arrangements and Formats of Records of Seafarers' Hours of Work or Hours of Rest.
- 3 The conventions relevant in the framework of the provisions of 4 of this Annex are:
 - .1 the Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (no. 22);
 - .2 the Repatriation of Seamen Convention, 1926 (no. 23);
 - .3 the Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (no.55); or

the Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (no. 56); or

the Medical Care and Sickness Benefits Convention, 1969 (no. 130);
 - .4 the Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948 (no. 87);
 - .5 the Right to Organise and Collective Bargaining Convention, 1949 (no. 98);

- das Übereinkommen von 1936 über das Mindestalter für die Zulassung zur Beschäftigung auf Seeschiffen (Nr. 58) (Neufassung) oder
- das Übereinkommen von 1920 über das Mindestalter für die Zulassung zur Beschäftigung auf Seeschiffen (Nr. 7);
- .2 das Übereinkommen von 1946 über die ärztliche Untersuchung der Schiffsleute (Nr. 73);
 - .3 das Übereinkommen von 1970 über den Schutz der Seeleute gegen Arbeitsunfälle (Nr. 134) (Artikel 4 und 7);
 - .4 das Übereinkommen von 1949 über die Quartierräume der Besatzung an Bord von Schiffen (Neufassung);
 - .5 das Übereinkommen von 1946 über die Ernährung und Verpflegung von Schiffsbesatzungen (Nr. 68) (Artikel 5);
 - .6 das Übereinkommen von 1970 über die Quartierräume der Besatzung an Bord von Schiffen (Nr. 133) (ergänzende Bestimmungen);
 - .7 das Übereinkommen von 1996 über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe (Nr. 180);
 - .8 das Übereinkommen von 1936 über das Mindestmaß beruflicher Befähigung der Schiffsführer und Schiffsoffiziere auf Handelsschiffen (Nr. 53) (Artikel 3 und 4).

Überprüfungen bezüglich der Befähigungszeugnisse sind in einer Anweisung des Hafenstaatkontrollausschusses geregelt. Bei der Ausübung seiner Kontrollbefugnisse bezüglich der Erfüllung der unter den vorstehenden Nummern .1 bis .7 genannten Übereinkommen entscheidet der Hafenstaat-Besichtiger auf der Grundlage der in Anlage 9 aufgeführten „triftigen Gründe“ und seines fachlichen Urteils, ob das Schiff einer gründlicheren Überprüfung zu unterziehen ist. Alle Beschwerden über die Zustände an Bord sind gründlich zu untersuchen und die für notwendig erachteten Maßnahmen zu treffen. Ebenso legt er sein fachliches Urteil bei der Entscheidung zugrunde, ob die Zustände an Bord eine Gefährdung der Sicherheit oder Gesundheit der Besatzung darstellen, die eine Beseitigung dieser Zustände erforderlich macht; er kann gegebenenfalls das Schiff so lange festhalten, bis geeignete Abhilfe geschaffen ist. Die Verfahren zur Meldung von Festhaltemaßnahmen sind in Anlage 4 dargestellt.

- 2 Bei der Durchführung von Überprüfungen nach Absatz 1 berücksichtigt der Hafenstaat-Besichtiger darüber hinaus die Erwägungen, die in der IAO-Veröffentlichung mit dem Titel „Überprüfung der Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen: Richtlinien für das Vorgehen“ und den IMO/IAO-Richtlinien für die Erstellung von Übersichten über die Arbeitsorganisation für Seeleute an Bord und von Mustervordrucken für Aufzeichnungen über die Arbeitszeiten oder Ruhezeiten von Seeleuten dargestellt sind.
- 3 Folgende Übereinkommen sind im Rahmen des Absatzes 4 einschlägig:
 - .1 das Übereinkommen von 1926 über den Heuervertrag der Schiffsleute (Nr. 22);
 - .2 das Übereinkommen von 1926 über die Heimschaffung der Schiffsleute (Nr. 23);
 - .3 das Übereinkommen von 1936 über die Verpflichtungen des Reeders bei Krankheit, Unfall oder Tod von Schiffsleuten (Nr. 55) oder

das Übereinkommen von 1936 über die Krankenversicherung der Schiffsleute (Nr. 56) oder

das Übereinkommen von 1969 über ärztliche Betreuung und Krankengeld (Nr. 130);
 - .4 das Übereinkommen von 1948 über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechtes (Nr. 87);
 - .5 das Übereinkommen von 1949 über die Anwendung der Grundsätze des Vereinigungsrechtes und des Rechtes zu Kollektivverhandlungen (Nr. 98);

- | | |
|---|--|
| <p>.6 the Seafarers' Identity Documents Convention, 1958 (no. 108);</p> <p>.7 the Workers' Representatives Convention, 1971 (no. 135);</p> <p>.8 the Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (no. 164);</p> <p>.9 the Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987, (no. 166).</p> <p>4 If the Port State Control Officer receives a report, notification or complaint to the effect that the standards laid down in the conventions listed in 3 of this Annex are not met, the matter will be reported by the Authority, if possible with evidence, to the flag Administration for further action, with a copy to the ILO.</p> <p>5 Those parts of the ILO publication "Inspection of Labour Conditions on board Ship: Guide-lines for procedure" which deal with:</p> <p>.1 control procedures for national flag ships;</p> <p>.2 vocational training;</p> <p>.3 officers' certificates of competency (regulated under STCW78);</p> <p>.4 hours of work and manning (regulated under ILO180/STCW78);</p> <p>are not considered as relevant provisions for the inspection of ships but as information to port State control officers only.</p> | <p>.6 das Übereinkommen von 1958 über Personalausweise für Seeleute (Nr. 108);</p> <p>.7 das Übereinkommen von 1971 über Schutz und Erleichterungen für Arbeitnehmervertreter im Betrieb (Nr. 135);</p> <p>.8 das Übereinkommen von 1987 über den Gesundheitsschutz und die medizinische Betreuung der Seeleute (Nr. 164);</p> <p>.9 das Übereinkommen von 1987 über die Heimschaffung der Seeleute (Nr. 166) (Neufassung).</p> <p>4 Erhält der Hafenstaat-Besichtiger einen Bericht, eine Mitteilung oder eine Beschwerde, wonach die Normen der in Absatz 3 aufgeführten Übereinkommen nicht eingehalten werden, so ist über die Angelegenheit ein Bericht, möglichst unter Beifügung von Beweismitteln, von der Behörde an die Verwaltung des Flaggenstaats zur Veranlassung weiterer Maßnahmen zu senden; eine Abschrift des Berichts ist der IAO zuzuleiten.</p> <p>5 Die Teile der IAO-Veröffentlichung mit dem Titel „Überprüfung der Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen: Richtlinien für das Vorgehen“, in denen die Bereiche</p> <p>.1 Verfahren für die Kontrolle von Schiffen durch den Flaggenstaat,</p> <p>.2 Berufsausbildung,</p> <p>.3 Befähigungszeugnisse für Schiffsoffiziere (in STCW 78 geregelt),</p> <p>.4 Arbeitszeiten und Besatzungsstärke (in IAO 180/STCW 78 geregelt)</p> <p>behandelt werden, gelten nicht als einschlägige Bestimmungen für die Überprüfung von Schiffen, sondern lediglich als Hinweise für Hafenstaat-Besichtiger.</p> |
|---|--|

Annex 3

Information System on Inspections

- 1 To assist Authorities in their selection of foreign flag ships to be inspected in their ports it is necessary to have at the disposal of Authorities up-to-date information on particulars, calls and inspections of an individual foreign flag ship in the region of the Memorandum.
- 2 The information system manager, as defined in the agreement, will manage the Information System in accordance with an agreement adopted by the Committee. This agreement will contain all the details on standardized procedures, information exchange, data transmission, all information in the system and other relevant matters.
- 3 The information system will include the following functionalities:
 - Incorporate PSC inspection and port call data of Member States;
 - Provide data on the ship risk profile and inspection priority;
 - Calculate the inspection commitments for each Member State;
 - Produce data for the calculation of the white as well as the grey and black list of flag States and the performance table of the Recognized Organizations;
 - Calculate the performance of companies;
 - Identify the items in risk areas to be checked at each inspection;

Anlage 3

Informationssystem im Zusammenhang mit den Überprüfungen

- 1 Zur Unterstützung der Behörden bei der Auswahl der in ihren Häfen zu überprüfenden Schiffe unter fremder Flagge ist es erforderlich, dass den Behörden aktuelle Informationen über die Einzelheiten, Anlaufbewegungen und die Überprüfungen einzelner Schiffe unter fremder Flagge im Geltungsbereich der Vereinbarung zur Verfügung stehen.
- 2 Das Informationssystem wird nach Maßgabe einer durch den Ausschuss angenommenen Vereinbarung durch den in der Vereinbarung bestimmten Betreiber des Informationssystems betrieben. Diese Vereinbarung enthält alle Einzelheiten zu einheitlichen Verfahren, Informationsaustausch, Datenübertragung, zu allen im System enthaltenen Informationen und zu anderen wichtigen Angelegenheiten.
- 3 Das Informationssystem umfasst die folgenden Funktionen:
 - Aufnahme der Daten der Mitgliedstaaten über Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle und Anlaufbewegungen;
 - Bereitstellung von Daten über das Schiffsrisikoprofil und die Überprüfungspriorität;
 - Berechnung der Überprüfungspflicht eines jeden Mitgliedstaats;
 - Erzeugung von Daten zur Berechnung der weißen sowie der grauen und schwarzen Liste von Flaggenstaaten und der Leistungsübersicht der anerkannten Organisationen;
 - Berechnung der Leistung von Unternehmen;
 - Angabe der Punkte in Risikobereichen, die bei jeder Überprüfung zu kontrollieren sind;

- Provide batch transfer (in and out) of PSC inspection and port call data to and from a Member State.
- 4 For that purpose the Authorities undertake to provide the information system manager, by means of computerized data transmission, with information on ships inspected in the national ports. The insertion of information into the inspection files will be realized by means of direct, computerized input on a daily basis.
 - 5 For the purpose of exchanging rapid information, the information system will embrace a communication facility which allows for a direct, computerized exchange of messages between individual Authorities.
 - 6 The information as in 4 and 5 above will be handled in a standardized form and in accordance with standardized procedures as set out in the guide for users of the information system developed by the information system manager and adopted by the Committee.
 - 7 In handling the information the information system manager will not amend any data provided by the Authorities, except as provided for in standardized procedures ensuring the consistency of the use of certain action taken codes. Otherwise the information system manager will make amendments to data only on a specific written request of the originating Authority.
 - 8 The information system manager will organize the processing of information as in paragraph 4 above so as to ensure that inspection data is easily accessible both for purposes of consultation and updating in accordance with procedures as set out in the guide for users of the information system provided by the information system manager as adopted by the Committee.
 - 9 Information for administrative purpose, such as statistical information, will be provided by the Secretariat under the guidance of the Committee. This will be based on data provided by the information system manager.
 - 10 The information system indicated in the foregoing paragraphs will be implemented as long as the Memorandum takes effect. The information system will be monitored and continuously improved.
 - 11 With the consent of the Authority, the information system manager will, on behalf of that Authority, submit data as agreed by the Committee to the International Maritime Organization in accordance with Regulation I/19 of SOLAS, Article 11 of MARPOL, Article 21 of LOADLINES 66 and Article X of STCW 78.
 - 13 With the consent of the Authority, the information system manager will, on behalf of that Authority, submit data as agreed by the Committee to the International Labour Organization in accordance with Article 4 of ILO 147.
 - 14 With the consent of the Committee the secretariat may conclude data exchange contracts with other organisations. Upon conclusion of the contract and a technical feasibility study the information system manager will, on behalf of the Paris MoU exchange data to the other organisations.
- Ermöglichung der Stapelübertragung (ein- und ausgehend) von Daten über Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle und solchen über das Anlaufen von und Auslaufen aus den Häfen eines Mitgliedstaats.
- 4 Zu diesem Zweck verpflichten sich die Behörden, dem Betreiber des Informationssystems auf dem Wege der computergestützten Datenübertragung Informationen über die in den innerstaatlichen Häfen überprüften Schiffe zur Verfügung zu stellen. Die Übernahme dieser Informationen in die Sammlung der Überprüfungsdaten erfolgt täglich und durch unmittelbare, computergestützte Datenerfassung.
 - 5 Zum Zweck eines schnellen Informationsaustauschs gehört zu dem Informationssystem eine Einrichtung zur Datenübertragung, die einen unmittelbaren computergestützten Austausch von Mitteilungen zwischen den einzelnen Behörden ermöglicht.
 - 6 Die in den Absätzen 4 und 5 genannten Informationen werden in einheitlicher Form abgefasst und nach einem einheitlichen Verfahren bearbeitet; Einzelheiten sind in dem vom Betreiber des Informationssystems erstellten und vom Ausschuss beschlossenen Leitfadens für die Benutzer des Informationssystems dargestellt.
 - 7 Beim Umgang mit den Informationen wird der Betreiber des Informationssystems an den von den Behörden gelieferten Daten nichts ändern, es sei denn, dies ist im Rahmen einheitlicher Verfahren vorgesehen, welche die Einheitlichkeit der Verwendung bestimmter Schlüsselzahlen für getroffene Maßnahmen sicherstellen. Ansonsten wird der Betreiber des Informationssystems Daten nur auf ausdrückliches schriftliches Ersuchen der Behörde ändern, von der die Daten ursprünglich stammen.
 - 8 Der Betreiber des Informationssystems organisiert die Verarbeitung von Informationen nach Absatz 4, um sicherzustellen, dass die Überprüfungsdaten sowohl zum Zwecke der Auskunftseinholung als auch zur Aktualisierung entsprechend den in dem vom Betreiber des Informationssystems herausgegebenen und vom Ausschuss beschlossenen Leitfadens für die Benutzer des Informationssystems dargestellten Verfahren leicht zugänglich sind.
 - 9 Informationen zu Verwaltungszwecken, zum Beispiel statistische Informationen, werden vom Sekretariat unter Anleitung des Ausschusses zur Verfügung gestellt. Als Grundlage hierfür dienen die durch den Betreiber des Informationssystems bereitgestellten Daten.
 - 10 Das in den Absätzen 1 bis 9 beschriebene Informationssystem wird so lange angewendet, wie die Vereinbarung in Kraft ist. Das Informationssystem wird überwacht und fortlaufend verbessert.
 - 11 Mit der Zustimmung und im Auftrag der jeweiligen Behörde übermittelt der Betreiber des Informationssystems der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation die durch den Ausschuss gebilligten Daten nach Regel I/19 von SOLAS, Artikel 11 von MARPOL, Artikel 21 von LOAD LINES 66 und Artikel X von STCW 78.
 - *
 - 12 Mit der Zustimmung und im Auftrag der jeweiligen Behörde übermittelt der Betreiber des Informationssystems der Internationalen Arbeitsorganisation die durch den Ausschuss gebilligten Daten nach Artikel 4 des Übereinkommens Nr. 147 der IAO.
 - 13 Mit der Zustimmung des Ausschusses kann das Sekretariat Verträge über den Austausch von Daten mit anderen Organisationen schließen. Nach Abschluss des Vertrags und einer Studie zur technischen Machbarkeit tauscht der Betreiber des Informationssystems im Auftrag der Mitgliedstaaten der Pariser Vereinbarung Daten mit den anderen Organisationen aus.

* Hinweis d. Übers.: Die Nummerierung der Anlage 3 richtet sich in der deutschen Übersetzung nach der korrekten französischen Fassung.

Annex 4**Publication of Information
related to Detentions and Inspections**

(As referred to in Section 5.2 of the Memorandum)

- 1 The PMoU website provides a point of access for the public to ship related information.
- 2 Information on ships detained will include the following and should be published at least every month:
 - a) name of the ship;
 - b) IMO identification number;
 - c) type of ship;
 - d) gross tonnage;
 - e) year of construction as determined on the basis of the date indicated in the ship's safety certificates;
 - f) name and address of the company of the ship;
 - g) in the case of ships carrying liquid or solid cargoes in bulk, the name and address of the charterer responsible for the selection of the vessel and the type of charter;
 - h) flag State;
 - i) the classification society or classification societies, where relevant, which has/have issued to this ship the class certificates including the date of issue and expiry, if any;
 - j) the recognized organization or organizations and/or any other party which has/have issued to this ship certificates in accordance with the applicable conventions on behalf of the flag Administration, stating the certificates delivered including the date of issue and expiry;
 - k) port and date of the last intermediate or annual survey for the certificates in point i) and j) above and the name of the authority or organization which carried out the survey;
 - l) date, country, port of detention;
 - m) number of detentions during the previous 36 months;
 - n) date when the detention was lifted;
 - o) duration of detention, in days;
 - p) the reasons for detention, in clear and explicit terms;
 - q) indication, where relevant, of whether the recognized organization that carried out the survey has a responsibility in relation to the deficiencies which, alone or in combination, led to detention;
 - r) description of the measures taken in the case of a ship which has been allowed to proceed to the nearest appropriate repair yard;
 - s) if the ship has been refused access to any port or anchorage within the Paris MoU, the reasons for the measure in clear and explicit terms.
- 3 Information concerning ships inspected will include the following:
 - a) name of the ship;
 - b) IMO identification number;
 - c) type of ship;
 - d) gross tonnage;

Anlage 4**Veröffentlichung von Informationen
über Festhaltemaßnahmen und Überprüfungen**

(nach Absatz 5.2 der Vereinbarung)

- 1 Die Website der Pariser Vereinbarung bietet der Öffentlichkeit einen Zugang zu schiffsbezogenen Informationen.
- 2 Informationen über festgehaltene Schiffe enthalten folgende Einzelangaben und sollen mindestens einmal im Monat veröffentlicht werden:
 - a) Name des Schiffes;
 - b) IMO-Kennnummer;
 - c) Schiffstyp;
 - d) Bruttoreaumzahl;
 - e) Baujahr, ermittelt anhand des in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Datums;
 - f) Name und Adresse des Unternehmens des Schiffes;
 - g) für Schiffe, die flüssige oder feste Ladung als Massengut befördern: Name und Adresse des Charterers, der für die Auswahl des Schiffes verantwortlich ist, und Art der Charter;
 - h) Flaggenstaat;
 - i) Klassifikationsgesellschaft oder -gesellschaften, die etwaige Klassenzertifikate für dieses Schiff ausgestellt hat/haben, einschließlich des Ausstellungs- und Ablaufdatums;
 - j) anerkannte Organisation oder Organisationen und/oder jede andere Stelle, die für dieses Schiff Bescheinigungen im Namen der Verwaltung des Flaggenstaats nach Maßgabe der anzuwendenden Übereinkommen ausgestellt hat/haben, mit Nennung der ausgestellten Bescheinigungen einschließlich des Ausstellungs- und Ablaufdatums;
 - k) Hafen und Datum der letzten Zwischenbesichtigung oder jährlichen Besichtigung zu den unter den Buchstaben i und j genannten Bescheinigungen sowie Name der Behörde oder Organisation, welche die Besichtigung durchgeführt hat;
 - l) Datum, Land und Hafen der Festhaltemaßnahme;
 - m) Anzahl der Festhaltemaßnahmen in den letzten 36 Monaten;
 - n) Datum der Aufhebung der Festhaltemaßnahme;
 - o) Dauer der Festhaltemaßnahme in Tagen;
 - p) Gründe für die Festhaltemaßnahme in klarer und deutlicher Ausdrucksweise;
 - q) gegebenenfalls die Angabe, ob die anerkannte Organisation, welche die Besichtigung durchgeführt hat, hinsichtlich der Mängel, die einzeln oder kombiniert zu der Festhaltemaßnahme geführt haben, Verantwortung trägt;
 - r) Beschreibung der ergriffenen Maßnahmen, wenn es sich um ein Schiff handelt, dem die Weiterfahrt zur nächstgelegenen geeigneten Reparaturwerft gestattet wurde;
 - s) sofern dem Schiff der Zugang zu einem Hafen oder Ankerplatz innerhalb des Geltungsbereichs der Vereinbarung verweigert worden ist, die Angabe der Gründe für die Maßnahme in klarer und deutlicher Ausdrucksweise.
- 3 Informationen über überprüfte Schiffe enthalten folgende Einzelangaben:
 - a) Name des Schiffes;
 - b) IMO-Kennnummer;
 - c) Schiffstyp;
 - d) Bruttoreumzahl;

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - e) year of construction as determined on the basis of the date indicated in the ship's safety certificates; - f) name and address of the company of the ship; - g) in the case of ships carrying liquid or solid cargoes in bulk, the name and address of the charterer responsible for the selection of the vessel and the type of charter; - h) flag State; - i) the classification society or classification societies, where relevant, which has/have issued to this ship the class certificates including the date of issue and expiry, if any; - j) the recognized organization or organizations and/or any other party which has/have issued to this ship certificates in accordance with the applicable conventions on behalf of the flag Administration, stating the certificates delivered including the date of issue and expiry; - k) port and date of the last intermediate or annual survey for the certificates in point i) and j) above and the name of the authority or organization which carried out the survey; - l) date, country, port of inspection. | <ul style="list-style-type: none"> e) Baujahr, ermittelt anhand des in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Datums; f) Name und Adresse des Unternehmens des Schiffes; g) für Schiffe, die flüssige oder feste Ladung als Massengut befördern: Name und Adresse des Charterers, der für die Auswahl des Schiffes verantwortlich ist, und Art der Charter; h) Flaggenstaat; i) Klassifikationsgesellschaft oder -gesellschaften, die etwaige Klassenzertifikate für dieses Schiff ausgestellt hat/haben, einschließlich des Ausstellungs- und Ablaufdatums; j) anerkannte Organisation oder Organisationen und/oder jede andere Stelle, die für dieses Schiff Bescheinigungen im Namen der Verwaltung des Flaggenstaats nach Maßgabe der anzuwendenden Übereinkommen ausgestellt hat/haben, mit Nennung der ausgestellten Bescheinigungen einschließlich des Ausstellungs- und Ablaufdatums; k) Hafen und Datum der letzten Zwischenbesichtigung oder jährlichen Besichtigung zu den unter den Buchstaben i und j genannten Bescheinigungen sowie Name der Behörde oder Organisation, welche die Besichtigung durchgeführt hat; l) Datum, Land und Hafen der Überprüfung. |
|--|--|

Annex 5

Qualitative Criteria for adherence to the Memorandum

A Maritime Authority of a State, meeting the geographical criterion specified in 9.2 of the Memorandum, may adhere as a full member, provided that all of the following qualitative criteria have been met:

- 1 such Maritime Authority will explicitly subscribe to the commitments under the Memorandum, with a view to contributing to the common endeavour to eliminate the operation of sub-standard ships;
- 2 such Maritime Authority will have ratified all relevant instruments in force, before adherence shall be accomplished;
- 3 such Maritime Authority will have sufficient capacity, logistically and substantially, to appropriately enforce compliance with international maritime standards regarding maritime safety, pollution prevention and living and working conditions on board with regard to ships entitled to fly its flag, which will include the employment of properly qualified inspectors acting under the responsibility of its Administration, to be demonstrated to the satisfaction of the Committee referred to in 7.1 of the Memorandum;
- 4 such Maritime Authority will have sufficient capacity, logistically and substantially, to comply in full with all provisions and activities specified in the Memorandum in order to enhance its commitments, which will include the employment of properly qualified Port State Control Officers acting under the responsibility of its Administration, to be demonstrated to the satisfaction of the Committee referred to in 7.1 of the Memorandum;
- 5 a Maritime Authority, whose flag has appeared in the list of detentions exceeding the average detention percentage, as published in the annual report in any of three years immediately preceding its application for full membership, cannot be accepted as a full member of the Memorandum;

Anlage 5

Inhaltliche Voraussetzungen für den Beitritt zur Vereinbarung

Die Seeschiffahrtsbehörde eines Staates, der die in Absatz 9.2 der Vereinbarung festgelegten geographischen Voraussetzungen erfüllt, kann als Vollmitglied beitreten, sofern alle nachstehenden inhaltlichen Voraussetzungen erfüllt sind:

- 1 Die betreffende Seeschiffahrtsbehörde muss sich ausdrücklich zu den in der Vereinbarung enthaltenen Verpflichtungen bekennen, deren Endzweck es ist, zu den gemeinsamen Anstrengungen beizutragen, den Betrieb unternormiger Schiffe zu unterbinden;
- 2 die betreffende Seeschiffahrtsbehörde muss alle in Kraft befindlichen einschlägigen Übereinkünfte ratifiziert haben, bevor der Beitritt vollzogen wird;
- 3 die betreffende Seeschiffahrtsbehörde muss über ausreichende logistische und tatsächliche Fähigkeiten verfügen, um die Erfüllung internationaler Seeschiffahrtsnormen bezüglich der Sicherheit der Seeschiffahrt, der Verhütung der Verschmutzung sowie der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord der Schiffe, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind, in geeigneter Weise durchzusetzen; dazu gehört der Einsatz entsprechend befähigter Besichtiger, die unter der Verantwortung ihrer Verwaltung tätig sind, was dem in Absatz 7.1 der Vereinbarung genannten Ausschuss überzeugend nachzuweisen ist;
- 4 die betreffende Seeschiffahrtsbehörde muss über ausreichende logistische und tatsächliche Fähigkeiten verfügen, um alle in der Vereinbarung festgelegten Bestimmungen zu erfüllen und Tätigkeiten mit dem Ziel wahrzunehmen, ihren Verpflichtungen nachzukommen; dazu gehört der Einsatz entsprechend befähigter Hafenstaat-Besichtiger, die unter der Verantwortung ihrer Verwaltung tätig sind, was dem in Absatz 7.1 der Vereinbarung genannten Ausschuss überzeugend nachzuweisen ist;
- 5 eine Seeschiffahrtsbehörde, deren Flagge in einem der drei Jahre unmittelbar vor dem Antrag auf Vollmitgliedschaft in der im Jahresbericht veröffentlichten Liste der überdurchschnittlich häufig festgehaltenen Schiffe aufgeführt ist, kann nicht als Vollmitglied der Vereinbarung zugelassen werden;

- 6 such Maritime Authority will, as of its effective date of membership, establish a connection to the information system referred to in Annex 3;
- 7 such Maritime Authority will sign a financial agreement for paying its share in the operating cost of the Memorandum and will, as of its effective date, pay its financial contribution to the budget as approved by the Committee referred to in 7.1 of the Memorandum;

Assessment of compliance with the above conditions will only be valid for each individual case and will not create a precedent for any future cases, neither for the Authorities present under the Memorandum, nor for the potential new signatory.

Annex 6
Minimum Criteria for
Port State Control Officers

- 1 In pursuance of the provisions of 3.3 of the Memorandum, the Port State Control Officer must be properly qualified, trained and authorized by the Authority to carry out port State control inspections without prejudice to national provisions.
- 2 Officers must have appropriate theoretical knowledge and practical experience of ships and their operation. They must be competent in the enforcement of the requirements of Conventions and of the relevant port State control procedures. This knowledge and competence in enforcing requirements must be acquired through documented training programmes.
- 3 Officers must, as a minimum, have either:
 - a) appropriate qualifications from a marine or nautical institution and relevant seagoing experience as a certified ship officer holding or having held a valid STCW II/2 or III/2 certificate of competency not limited as regards the operating area or propulsion power or tonnage; or
 - b) passed an examination recognised by the Authority as a naval architect, mechanical engineer or an engineer related to the maritime fields and worked in that capacity for at least five years; or
 - c) a relevant university degree or equivalent and have properly trained and qualified as ship safety officers.
- 4 Officers must have:
 - completed a minimum of one year's service as a flag-State inspector either dealing with surveys and certification in accordance with the Conventions or involved in the monitoring of the activities of recognized organizations to which statutory tasks have been delegated; or
 - gained an equivalent level of competence by following a minimum of one year's field training participating in Port State Control inspections under the guidance of experienced Port State Control Officers.
- 5 The officer mentioned under 3a) must have gained a maritime experience of at least 5 years including periods served at sea as officers in the deck- or engine-department respectively, or as a flag State inspector or as an assistant Port State Control Officer or have other adequate experience. Such experience shall include a period of at least two years at sea as a deck or engine officer.

- 6 die betreffende Seeschiffahrtsbehörde richtet am Tag des Wirksamwerdens ihrer Mitgliedschaft eine Verbindung mit dem in Anlage 3 bezeichneten Informationssystem ein;
- 7 die betreffende Seeschiffahrtsbehörde unterzeichnet eine Finanzvereinbarung über die Zahlung ihres Anteils an den Kosten für die Durchführung der Vereinbarung und leistet vom Tag des Wirksamwerdens ihrer Mitgliedschaft an ihren finanziellen Beitrag zum Haushalt, wie er von dem in Absatz 7.1 der Vereinbarung genannten Ausschuss angenommen worden ist.

Die Feststellung, ob die oben genannten Bedingungen erfüllt werden, gilt nur für den Einzelfall; sie schafft kein Präjudiz für etwaige künftige Fälle, weder für die an der Vereinbarung beteiligten Behörden noch für den potentiellen neuen Unterzeichner.

Anlage 6
Mindestvoraussetzungen für
die Zuerkennung der Befähigung eines
Hafenstaat-Besichtigers

- 1 Nach Absatz 3.3 der Vereinbarung muss der Hafenstaat-Besichtiger zur Durchführung von Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle entsprechend befähigt, ausgebildet und von der betreffenden Behörde dazu ermächtigt sein; dies gilt unbeschadet innerstaatlicher Bestimmungen.
- 2 Die Besichtiger müssen über angemessene theoretische Kenntnisse und praktische Erfahrung mit Schiffen und deren Betrieb verfügen. Sie müssen zur Durchsetzung der in Übereinkommen enthaltenen Vorschriften sowie der einschlägigen Hafenstaatkontrollverfahren befähigt sein. Diese Kenntnisse und die Befähigung zur Durchsetzung von Vorschriften sind durch dokumentierte Ausbildungsprogramme nachzuweisen.
- 3 Die Besichtiger müssen mindestens entweder
 - a) angemessene Qualifikationen eines Marine- oder nautischen Instituts sowie einschlägige Erfahrung auf See als zertifizierter Schiffsoffizier und Inhaber oder ehemaliger Inhaber eines gültigen Befähigungszeugnisses nach STCW Abschnitt II/2 oder Abschnitt III/2 ohne Einschränkung hinsichtlich des Einsatzgebiets oder der Antriebskraft oder der Raumzahl besitzen oder
 - b) eine von der Behörde anerkannte Prüfung als Schiffbauingenieur, als Maschinenbauingenieur oder als Ingenieur im Bereich der Seeschiffahrt erfolgreich abgelegt haben und eine mindestens fünfjährige Berufserfahrung in diesem Bereich besitzen oder
 - c) über einen einschlägigen Hochschulabschluss oder eine gleichwertige Ausbildung und eine angemessene Ausbildung und Qualifikation als Schiffssicherheits-Besichtiger verfügen.
- 4 Die Besichtiger müssen
 - mindestens ein Dienstjahr als Flaggenstaat-Besichtiger, entweder betraut mit der Besichtigung und der Zeugniserteilung in Übereinstimmung mit den Übereinkommen oder beteiligt an der Überwachung der Tätigkeiten anerkannter Organisationen, denen hoheitliche Aufgaben übertragen wurden, nachweisen oder
 - ein gleichwertiges Kompetenzniveau dadurch erworben haben, dass sie mindestens ein Jahr lang eine praktische Ausbildung vor Ort absolviert haben, bei der sie an Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle unter der Leitung erfahrener Hafenstaat-Besichtiger teilgenommen haben.
- 5 Der Besichtiger nach Absatz 3 Buchstabe a muss über eine seemännische Erfahrung von mindestens fünf Jahren verfügen, die Dienstzeiten auf See als nautischer oder technischer Offizier oder als Flaggenstaat-Besichtiger oder als stellvertretender Hafenstaat-Besichtiger umfasst, oder er muss über anderweitige angemessene Erfahrung verfügen. Zu dieser Erfahrung muss ein Zeitraum von mindestens zwei Jahren auf See als nautischer oder technischer Offizier gehören.

- | | |
|---|--|
| <p>6 The officer must have the ability to communicate orally and in writing with seafarers in the language most commonly spoken at sea.</p> <p>7 Where in a Member State security inspections are performed by Port State Control Officers; those officers shall have appropriate qualifications, which shall include sufficient theoretical and practical experience in maritime security. This shall normally include:</p> <p>a) a good understanding of maritime security and how it is applied to the operations being examined,</p> <p>b) a good working knowledge of security technologies and techniques;</p> <p>c) a knowledge of inspection principle, procedures and techniques;</p> <p>d) a working knowledge of the operations being examined.</p> <p>8 Port State Control Officers will be trained, and their competency assessed, in accordance with the harmonised scheme adopted by the Committee. Authorities will ensure that each of its Port State Control Officers is trained and assessed before authorising them to take charge of inspections and periodically thereafter in accordance with the harmonised scheme.</p> <p>9 In carrying out their duties Port State Control Officers will be guided by the "Code of Good Practice for PSCOs conducting inspections within the framework of the Paris MoU".</p> | <p>6 Der Besichtigter muss die Fähigkeit besitzen, sich mit Seeleuten mündlich und schriftlich in der auf See am meisten gesprochenen Sprache zu verständigen.</p> <p>7 Werden in einem Mitgliedstaat Sicherheitsüberprüfungen durch Hafenstaat-Besichtigter durchgeführt, so müssen diese Besichtigter über angemessene Qualifikationen einschließlich hinreichender theoretischer und praktischer Erfahrung im Bereich der Gefahrenabwehr im Seeverkehr verfügen. In der Regel umfasst dies</p> <p>a) gute Kenntnisse im Bereich der Gefahrenabwehr im Seeverkehr und der Anwendung entsprechender Konzepte bei den zu prüfenden Betriebsabläufen;</p> <p>b) gute fachliche Kenntnisse der Sicherheitstechnologien und -verfahren;</p> <p>c) Vertrautheit mit Inspektionsgrundsätzen, -verfahren und -techniken;</p> <p>d) Fachkenntnisse in Bezug auf die zu prüfenden Betriebsabläufe.</p> <p>8 Die Ausbildung und die Beurteilung der Befähigung von Hafenstaat-Besichtigern erfolgt nach dem vom Ausschuss beschlossenen harmonisierten Verfahren. Die Behörden stellen sicher, dass alle ihre Hafenstaat-Besichtigter in Übereinstimmung mit dem harmonisierten Verfahren ausgebildet und auf ihre Befähigung hin beurteilt werden, bevor sie diese zur Durchführung von Überprüfungen ermächtigen sowie in regelmäßigen Abständen danach.</p> <p>9 Bei der Erfüllung ihrer Pflichten lassen sich Hafenstaat-Besichtigter von dem „Code of Good Practice for Port State Control Officers conducting inspections within the framework of the Paris MoU“ (Leitsätze für bewährte Vorgehensweisen für Hafenstaat-Besichtigter, die im Rahmen der Pariser Vereinbarung Überprüfungen durchführen) leiten.</p> |
|---|--|

Annex 7

Ship Risk Profile

- 1 All ships in the information system are assigned either as high, standard or low risk based on generic and historic parameters.
- 2 Table 1 shows the criteria within each parameter for each ship risk profile.
- 3 Each criterion has a weighting which reflects the relative influence of each parameter on the overall risk of the ship.
- 4 High Risk Ships (HRS) are ships which meet criteria to a total value of 5 or more weighting points.
- 5 Low Risk Ships (LRS) are ships which meet all the criteria of the Low Risk Parameters and have had at least one inspection in the previous 36 months.
- 6 Standard Risk Ships (SRS) are ships which are neither HRS nor LRS.
- 7 A ship's risk profile is recalculated daily taking into account changes in the more dynamic parameters such as age, the 36 month history and company performance. Recalculation also occurs after every inspection and when the applicable performance tables for flag and R.O.s are changed.

Anlage 7

Schiffsrisikoprofil

- 1 Allen Schiffen im Informationssystem wird auf der Grundlage allgemeiner und historischer Parameter entweder ein hohes Risiko, ein Standardrisiko oder ein niedriges Risiko zugeordnet.
- 2 Tabelle 1 zeigt die Kriterien innerhalb der einzelnen Parameter für die einzelnen Schiffsrisikoprofile.
- 3 Jedes Kriterium hat eine Gewichtung, welche die relative Auswirkung der einzelnen Parameter auf das Gesamtrisiko des Schiffes widerspiegelt.
- 4 Schiffe mit hohem Risiko (SHR) sind Schiffe, die Kriterien mit einem Gesamtwert von 5 oder mehr Gewichtungspunkten erfüllen.
- 5 Schiffe mit niedrigem Risiko (SNR) sind Schiffe, die alle Kriterien der Parameter für ein niedriges Risiko erfüllen und innerhalb der letzten 36 Monate mindestens einmal überprüft worden sind.
- 6 Schiffe mit Standardrisiko (SSR) sind Schiffe, die weder Schiffe mit hohem Risiko (SHR) noch Schiffe mit niedrigem Risiko (SNR) sind.
- 7 Das Risikoprofil eines Schiffes wird unter Berücksichtigung von Änderungen bei den dynamischeren Parametern wie Alter, der Vorgeschichte der letzten 36 Monate und der Leistung des Unternehmens täglich neu berechnet. Eine Neuberechnung erfolgt zudem nach jeder Überprüfung und bei Änderungen der maßgeblichen Leistungsübersichten für die Flagge und die anerkannten Organisationen.

Table 1: Ship Risk Profile

			Profile				
			High Risk Ship (HRS)		Standard Risk Ship (SRS)	Low Risk Ship (LRS)	
Generic Parameters			Criteria	Weighting points	Criteria	Criteria	
1	Type of ship		Chemical tankship Gas Carrier Oil tankship Bulk carrier Passenger ship	2	neither a high risk nor a low risk ship	All types	
2	Age of ship ¹		all types > 12 y	1		All ages	
3a	Flag	BGW-list ²	Black – VHR, HR, M to HR	2		White	
			Black – MR	1			
3b	IMO-Audit ³		–	–		Yes	
4a	Recognized Organization	Performance ⁴	H	–		–	High
			M	–		–	–
			L	Low		1	–
			VL	Very Low			–
4b	Organizations recognized by one or more Paris MoU Member States		–	–		Yes	
5	Company	Performance ⁵	H	–		–	High
			M	–		–	–
			L	Low		2	–
			VL	Very Low	–		
Historic Parameters							
6	Number of def. recorded in each insp. within previous 36 months	Deficiencies	Not eligible	–		≤ 5 (and at least one inspection carried out in previous 36 months)	
7	Number of Detention within previous 36 months	Detentions	≥ 2 detentions	1		No Detention	

¹ according to point 9 of this Annex

² according to formula in the Annual Report

³ according to point 11 of this Annex

⁴ according to formula in the Annual Report

⁵ according to point 15 of this Annex

Tabelle 1: Schiffsrisikoprofil

			Profil				
			Schiff mit hohem Risiko (SHR)		Schiff mit Standard-risiko (SSR)	Schiff mit niedrigem Risiko (SNR)	
allgemeine Parameter			Kriterien	Gewichtungspunkte	Kriterien	Kriterien	
1	Schiffstyp		Chemikaliertankschiff Gastankschiff Öltankschiff Massengutschiff Fahrgastschiff	2	weder hohes noch niedriges Risiko	alle Typen	
2	Alter des Schiffes ¹		alle Typen > 12 Jahre	1		jedes Alter	
3a	Flagge	schwarze/grau/ weiße Liste ²	schwarze Liste – SHR, HR, M bis HR	2		weiße Liste	
			schwarze Liste – MR	1			
3b	IMO-Audit ³		–	–		ja	
4a	anerkannte Organisation	Leistung ⁴	H	–		–	hoch
			M	–		–	–
			N	niedrig		1	–
			SN	sehr niedrig			–
4b	Organisationen, die von einem Mitgliedstaat oder mehreren Mitgliedstaaten der Pariser Vereinbarung anerkannt werden		–	–		ja	
5	Unternehmen	Leistung ⁵	H	–	–	hoch	
			M	–	–	–	
			N	niedrig	2	–	
			SN	sehr niedrig		–	
Historische Parameter							
6	Anzahl der Mängel, die bei jeder Überprüfung in den vorangegangenen 36 Monaten festgestellt wurden	Mängel	nicht zutreffend	–		≤ 5 (und wenigstens eine Überprüfung in den vorangegangenen 36 Monaten)	
7	Anzahl der Festhaltmaßnahmen in den vorangegangenen 36 Monaten	Festhaltmaßnahmen	≥ 2 Festhaltmaßnahmen	1		keine Festhaltmaßnahme	

¹ nach Absatz 9 dieser Anlage

² nach Formel im Jahresbericht

³ nach Absatz 11 dieser Anlage

⁴ nach Formel im Jahresbericht

⁵ nach Absatz 15 dieser Anlage

Parameters for Ship Risk Profile

Type of Ship

- 8 The ship type denomination is as per a list adopted by the Paris MoU Committee.

Age of Ship

- 9 The age of the ship is determined by the keel-laying date in dd/mm/yyyy format in the information system. A ship reaches more than 12 years on dd/mm/yyyy+12. If only the year of keel-laying is available in the information system then the ship reaches more than 12 years on 31/12/yyyy+12.

Black, Grey White list

- 10 The Black Grey and White list for Flag State performance is established annually taking account of the inspection and detention history over the preceding three calendar years and is adopted by the Paris MoU Committee.

IMO Audit

- 11 To meet the criterion the flag States are invited to send to the Paris MoU Secretariat written confirmation that a final audit report including, where relevant, a corrective action plan has been drawn up in accordance with the "Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme" (IMO Resolution A.974(24)).

- 12 The Paris MoU Secretariat will maintain on the Paris MoU public website an up-to-date list of flag States which meet the flag criteria for a low risk ship.

Recognized Organization Performance

- 13 The performance of all Recognized Organizations is established annually taking account of the inspection and detention history over the preceding three calendar years and is adopted by the Paris MoU Committee.
- 14 To qualify for the criterion recognized by the Paris MoU the organization must be recognized by one or more Paris MoU Member States:

Name:	Acronym:
American Bureau of Shipping	ABS
Bureau Veritas	BV
China Classification Society	CCS
Det Norske Veritas	DNV
Germanischer Lloyd	GL
Hellenic Register of Shipping	HRS
Korean Register of Shipping	KRS
Lloyd's Register of Shipping	LRS
Nippon Kaiji Kyokai	NKK
Polski Rejestr Statkow	PRS
Registro Italiano Navale	RINA
RINAVE Portuguesa	RP
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS

Company Performance

- 15 Company performance takes account of the detention and deficiency history of all ships in a company's fleet while that company was the ISM company for the ship. Companies are ranked as having a "very low, low, medium or high" per-

Parameter für das Schiffsrisikoprofil

Schiffstyp

- 8 Die Bezeichnung des Schiffstyps richtet sich nach einer durch den Ausschuss der Pariser Vereinbarung beschlossenen Liste.

Alter des Schiffes

- 9 Das Alter des Schiffes bestimmt sich nach dem Kiellegungsdatum im Format TT/MM/JJJJ im Informationssystem. Ein Schiff erreicht am TT/MM/JJJJ+12 ein Alter von mehr als 12 Jahren. Ist im Informationssystem nur das Jahr der Kiellegung verfügbar, so erreicht das Schiff am 31/12/JJJJ+12 ein Alter von mehr als 12 Jahren.

Schwarze, graue und weiße Liste

- 10 Die schwarze, graue und weiße Liste für die Leistung des Flaggenstaats wird jährlich unter Berücksichtigung der Vorgeschichte im Hinblick auf Überprüfungen und Festhaltmaßnahmen der vorangegangenen drei Kalenderjahre festgelegt und vom Ausschuss der Pariser Vereinbarung beschlossen.

IMO-Audit

- 11 Zur Erfüllung des Kriteriums werden die Flaggenstaaten ersucht, dem Sekretariat der Pariser Vereinbarung die schriftliche Bestätigung darüber zu übermitteln, dass ein abschließender Audit-Bericht, gegebenenfalls einschließlich eines Planes zur Ergreifung von Abhilfemaßnahmen, nach Maßgabe der IMO-Entscheidung A.974(24) mit dem Titel „Rahmen und Verfahren für das Freiwillige Audit-Verfahren für die Mitgliedstaaten der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation“ erstellt wurde.

- 12 Das Sekretariat der Pariser Vereinbarung unterhält auf der öffentlichen Website der Pariser Vereinbarung eine aktuelle Liste der Flaggenstaaten, welche die Flaggenstaat-Kriterien für ein Schiff mit niedrigem Risiko erfüllen.

Leistung der anerkannten Organisationen

- 13 Die Leistung aller anerkannten Organisationen wird jährlich unter Berücksichtigung der Vorgeschichte im Hinblick auf Überprüfungen und Festhaltmaßnahmen der vorangegangenen drei Kalenderjahre festgelegt und vom Ausschuss der Pariser Vereinbarung beschlossen.

- 14 Zur Erfüllung des durch die Pariser Vereinbarung anerkannten Kriteriums muss die Organisation von einem Mitgliedstaat oder mehreren Mitgliedstaaten der Pariser Vereinbarung anerkannt werden:

Name:	Abkürzung:
American Bureau of Shipping	ABS
Bureau Veritas	BV
China Classification Society	CCS
Det Norske Veritas	DNV
Germanischer Lloyd	GL
Hellenic Register of Shipping	HRS
Korean Register of Shipping	KRS
Lloyd's Register of Shipping	LRS
Nippon Kaiji Kyokai	NKK
Polski Rejestr Statkow	PRS
Registro Italiano Navale	RINA
RINAVE Portuguesa	RP
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS

Leistung des Unternehmens

- 15 Bei der Leistung des Unternehmens wird die Vorgeschichte all jener Schiffe im Hinblick auf Festhaltmaßnahmen und Mängel berücksichtigt, die zu der Flotte eines Unternehmens gehörten, während dieses Unternehmen das ISM-Un-

formance. The calculation is made daily on the basis of a running 36-month period. There is no lower limit for the number of inspections needed to qualify except a company with no inspections in the last 36 months will be given a "medium performance".

- 16 The formula consists of two elements, the deficiency index and the detention index.

Deficiency Index

- 17 When counting deficiencies each ISM related deficiency is weighted at 5 points. Other deficiencies are valued at 1 point.
- 18 The Deficiency Index is the ratio of the total points of all deficiencies of all ships in a company's fleet to the number of inspections of all ships in the company's fleet within the last 36 months.
- 19 This ratio is compared with the average for all ships inspected in the Paris MoU over the last 3 calendar years to determine whether the index is average, above average or below average as follows:

deficiency index	Deficiency points per inspection
above average	> 2 above PMoU average
Average	PMoU average \pm 2
below average	> 2 below PMoU average

Detention Index

- 20 The Detention Index is the ratio of the number of detentions all ships in a company's fleet to the number of inspections of all the ships in the company's fleet within the last 36 months.
- 21 This ratio is compared with the average for all ships inspected in the Paris MoU over the last 3 calendar years to determine whether the index is average, above average or below average as follows.

detention index	Detention rate
above average	> 2 above PMoU average
average	PMoU average \pm 2%
below average	> 2 below PMoU average

- 22 If a Refusal of Access Order (banning) is issued within the last 36 months to any ship in the fleet the Detention Index of the company is automatically "above average" irrespective of all other inspection results.

Company Performance Matrix

- 23 Using the matrix in Table 2 below the combination of deficiency and detention indices determines the performance level. Table 2: Company Performance Matrix

ternehmen des Schiffes war. Die Unternehmensleistung wird als „sehr niedrig“, „niedrig“, „mittel“ oder „hoch“ eingestuft. Die Berechnung erfolgt täglich auf der Grundlage des jeweils vorangegangenen 36-Monats-Zeitraums. Für die zur Klassifizierung erforderliche Anzahl von Überprüfungen gibt es keine Untergrenze; allerdings wird einem Unternehmen, bei dem in den vorangegangenen 36 Monaten keine Überprüfungen durchgeführt wurden, eine „mittlere Leistung“ zugewiesen.

- 16 Die Formel besteht aus zwei Elementen – dem Mängelindex und dem Festhalteindex.

Mängelindex

- 17 Bei der Zählung von Mängeln wird jeder ISM-bezogene Mangel mit 5 Punkten gewichtet. Andere Mängel werden mit 1 Punkt bewertet.
- 18 Der Mängelindex stellt das Verhältnis der Gesamtpunkte aller Mängel sämtlicher Schiffe einer Unternehmensflotte zu der Anzahl der Überprüfungen dar, die innerhalb der letzten 36 Monate an allen Schiffen der Unternehmensflotte durchgeführt wurden.
- 19 Dieses Verhältnis wird mit dem Durchschnitt aller im Rahmen der Pariser Vereinbarung innerhalb der letzten 3 Kalenderjahre überprüften Schiffe verglichen, um zu bestimmen, ob der Index entsprechend folgender Übersicht durchschnittlich, überdurchschnittlich oder unterdurchschnittlich ist:

Mängelindex	Mängelpunkte je Überprüfung
überdurchschnittlich	> 2 über dem Durchschnitt der Pariser Vereinbarung
durchschnittlich	Durchschnitt der Pariser Vereinbarung \pm 2
unterdurchschnittlich	> 2 unter dem Durchschnitt der Pariser Vereinbarung

Festhalteindex

- 20 Der Festhalteindex stellt das Verhältnis der Anzahl der Festhaltmaßnahmen sämtlicher Schiffe einer Unternehmensflotte zu der Anzahl der Überprüfungen dar, die innerhalb der letzten 36 Monate an allen Schiffen der Unternehmensflotte durchgeführt wurden.
- 21 Dieses Verhältnis wird mit dem Durchschnitt aller im Rahmen der Pariser Vereinbarung innerhalb der letzten 3 Kalenderjahre überprüften Schiffe verglichen, um zu bestimmen, ob der Index entsprechend folgender Übersicht durchschnittlich, überdurchschnittlich oder unterdurchschnittlich ist:

Festhalteindex	Festhaltequote
überdurchschnittlich	> 2 über dem Durchschnitt der Pariser Vereinbarung
durchschnittlich	Durchschnitt der Pariser Vereinbarung \pm 2 Prozent
unterdurchschnittlich	> 2 unter dem Durchschnitt der Pariser Vereinbarung

- 22 Wurde für ein Schiff der Flotte innerhalb der letzten 36 Monate eine Zugangsverweigerung verfügt, so ist der Festhalteindex des Unternehmens unabhängig von allen anderen Überprüfungsergebnissen automatisch „überdurchschnittlich“.

Matrix für die Unternehmensleistung

- 23 Das Leistungsniveau ergibt sich unter Verwendung der Matrix in Tabelle 2 aus der Kombination der Mängel- und Festhalteindizes.

Table 2: Company Performance Matrix

Detention Index	Deficiency Index	Company Performance
Above average	above average	very low
Above average	Average	Low
Above average	below average	
average	above average	
Below average	above average	
average	Average	medium
average	below average	
Below average	Average	
Below average	below average	High

Annex 8**Inspection and Selection Scheme**

- Based on a ship's Risk Profile the Inspection and Selection Scheme determines the scope, frequency and priority of inspections.
- Periodic Inspections are carried out at intervals determined by the ship risk profile.
- Overriding or unexpected factors might trigger an inspection in between periodic inspections. This category of inspection is referred to as an Additional Inspection.
- Ships become due for periodic inspection in the following time windows:
For HRS – between 5-6 months after the last inspection in the Paris MoU region.

For SRS – between 10-12 months after the last inspection in the Paris MoU region.

For LRS – between 24-36 months after the last inspection in the Paris MoU region.
- Periodic Inspections and Additional Inspections count equally. Therefore the time span for the next periodic inspection re-starts after an additional inspection.
- The selection scheme is divided into two priorities:
Priority I: ships must be inspected because either the time window has closed or there is an overriding factor

Priority II: ships may be inspected because they are within the time window or the port State considers an unexpected factor warrants an inspection
- If a Priority II periodic inspection is not performed the ship remains Priority II until the time window closes and the ship becomes Priority I.
- In the case of Unexpected Factors the need to undertake an additional inspection is left to the discretion of the Authority. If such a Priority II inspection is not performed it remains

Tabelle 2: Matrix für die Unternehmensleistung

Festhalteindex	Mängelindex	Leistung des Unternehmens
überdurchschnittlich	überdurchschnittlich	sehr niedrig
überdurchschnittlich	durchschnittlich	niedrig
überdurchschnittlich	unterdurchschnittlich	
durchschnittlich	überdurchschnittlich	
unterdurchschnittlich	überdurchschnittlich	
durchschnittlich	durchschnittlich	mittel
durchschnittlich	unterdurchschnittlich	
unterdurchschnittlich	durchschnittlich	
unterdurchschnittlich	unterdurchschnittlich	hoch

Anlage 8**Überprüfungs- und Auswahlverfahren**

- Auf Grundlage eines Schiffsrisikoprofils wird mittels des Überprüfungs- und Auswahlverfahrens der Umfang der Überprüfungen und die Überprüfungshäufigkeit und -priorität bestimmt.
- Wiederkehrende Überprüfungen werden in Abständen durchgeführt, die sich aus dem Schiffsrisikoprofil ergeben.
- Prioritätsfaktoren oder unerwartete Faktoren können eine Überprüfung zwischen den wiederkehrenden Überprüfungen auslösen.
Diese Überprüfungskategorie wird als „zusätzliche Überprüfung“ bezeichnet.
- Schiffe sind innerhalb der folgenden Zeitfenster einer wiederkehrenden Überprüfung zu unterziehen:
Bei SHR: zwischen 5 und 6 Monate nach der letzten Überprüfung im Geltungsbereich der Pariser Vereinbarung.
Bei SSR: zwischen 10 und 12 Monate nach der letzten Überprüfung im Geltungsbereich der Pariser Vereinbarung.
Bei SNR: zwischen 24-36 Monate nach der letzten Überprüfung im Geltungsbereich der Pariser Vereinbarung.
- Wiederkehrende und zusätzliche Überprüfungen zählen gleichermaßen. Dementsprechend beginnt die Zeitspanne bis zur nächsten wiederkehrenden Überprüfung nach einer zusätzlichen Überprüfung von neuem.
- Das Auswahlverfahren gliedert sich in zwei Prioritätsstufen:
Prioritätsstufe I: Diese Schiffe müssen überprüft werden, da sich entweder das Zeitfenster geschlossen hat oder ein Prioritätsfaktor vorliegt.
Prioritätsstufe II: Diese Schiffe können überprüft werden, da sie innerhalb des Zeitfensters liegen oder der Hafenstaat der Auffassung ist, dass ein unerwarteter Faktor eine Überprüfung rechtfertigt.
- Wird eine wiederkehrende Überprüfung der Prioritätsstufe II nicht durchgeführt, so bleibt das Schiff ein Schiff der Prioritätsstufe II, bis sich das Zeitfenster schließt und ihm die Prioritätsstufe I zugewiesen wird.
- Liegen unerwartete Faktoren vor, so steht die Entscheidung über die Notwendigkeit einer zusätzlichen Überprüfung im Ermessen der Behörde. Wird eine solche Überprüfung der

a Priority II ship if and when it arrives in another MoU port unless the Authority judges that any relevant information that it has received does not warrant being passed on.

- 9 The priority and the level of selection will be shown for each ship in the information system.
- 10 The category and type of inspection carried out is determined by the matrix in Table 3 below:

Prioritätsstufe II nicht durchgeführt, so bleibt das Schiff ein Schiff der Prioritätsstufe II, falls und wenn es in einen anderen Hafen innerhalb des Geltungsbereichs der Vereinbarung einläuft, es sei denn, die Behörde ist der Auffassung, dass die Weiterleitung etwaiger einschlägiger Informationen, die sie erhalten hat, nicht gerechtfertigt ist.

- 9 Die Prioritätsstufe und die Auswahlstufe werden für jedes Schiff im Informationssystem angezeigt.
- 10 Die Kategorie und die Art der Überprüfung werden anhand der Matrix in Tabelle 3 bestimmt:

Table 3: Selection Scheme

Priority	Level	Category of inspection
I Ship must be inspected	Overriding factor	Additional
	HRS not inspected in last 6 months	Periodic
	SRS not inspected in last 12 months	Periodic
	Ship not inspected in last 36 months	Periodic
II Ship may be inspected	HRS not inspected in last 5 months	Periodic
	Ship with unexpected factors	Additional
	SRS not inspected in last 10 months	Periodic
	LRS not inspected in last 24 months	Periodic

Tabelle 3: Auswahlverfahren

Prioritätsstufe	Auswahlstufe	Überprüfungskategorie
I Schiff muss überprüft werden	Prioritätsfaktor	zusätzlich
	SHR, das in den letzten 6 Monaten nicht überprüft worden ist	wiederkehrend
	SSR, das in den letzten 12 Monaten nicht überprüft worden ist	wiederkehrend
	Schiff, das in den letzten 36 Monaten nicht überprüft worden ist	wiederkehrend
II Schiff kann überprüft werden	SHR, das in den letzten 5 Monaten nicht überprüft worden ist	wiederkehrend
	Schiff mit unerwarteten Faktoren	zusätzlich
	SSR, das in den letzten 10 Monaten nicht überprüft worden ist	wiederkehrend
	SNR, das in den letzten 24 Monaten nicht überprüft worden ist	wiederkehrend

Overriding and Unexpected Factors

Overriding Factors

- 11 The overriding factors listed below are considered sufficiently serious to trigger an additional inspection at Priority I:
- Ships reported by another Member State excluding unexpected factors,
 - Ships involved in a collision, grounding or stranding on their way to port,
 - Ships accused of an alleged violation of the provisions on discharge of harmful substances or effluents,

Prioritätsfaktoren und unerwartete Faktoren

Prioritätsfaktoren

- 11 Die nachstehend aufgeführten Prioritätsfaktoren werden als hinreichend ernst erachtet, um eine zusätzliche Überprüfung der Prioritätsstufe I auszulösen:
- Schiffe, die von einem anderen Mitgliedstaat gemeldet wurden, mit Ausnahme unerwarteter Faktoren,
 - Schiffe, die auf dem Weg zum Hafen an einem Zusammenstoß beteiligt waren, auf Grund gelaufen oder gestrandet sind,
 - Schiffe, die eines mutmaßlichen Verstoßes gegen die Einleitvorschriften für Schadstoffe oder Abwässer beschuldigt werden,

- Ships which have been manoeuvred in an erratic or unsafe manner whereby routing measures, adopted by the IMO, or safe navigational practices and procedures have not been followed,
- Ships which have been suspended or withdrawn from their Class for safety reasons after last PSC inspection,
- Ships which cannot be identified in the database.

Unexpected Factors

12 Unexpected factors could indicate a serious threat to the safety of the ship and the crew or to the environment but the need to undertake an additional inspection is for the professional judgement of the Authority. These factors include:

- Ships reported by pilots or relevant authorities which may include information from Vessel Traffic Services about ships' navigation,
- Ships which did not comply with the reporting obligations,
- Ships reported with outstanding deficiencies (except those with code 16 (within fourteen days) and code 17 (before departure))
- previously detained ships (3 months after the detention),
- Ships reported by the master, crew member or any person or organization with a legitimate interest in the safe operation of the ship, shipboard living and working conditions or the prevention of pollution,
- Ships operated in a manner to pose a danger,
- Ships reported with problems concerning their cargo, in particular noxious or dangerous cargo,
- Ships where information from a reliable source became known, that their risk parameters differ from the recorded ones and the risk level is thereby increased.
- Ships carrying certificates issued by a formerly Paris MoU recognized organization whose recognition has been withdrawn since the last inspection in the Paris MoU region

13 Ships with unexpected factors which have not been inspected may be reported to the information system and remain eligible for inspection in subsequent ports as Priority II.

14 The provisions of the Memorandum apply to a ship covered by a system of mandatory surveys for the safe operation of regular ro-ro ferry and high-speed passenger craft services if the Memorandum applies to the ship. However a survey of a ship which is carried out by an Authority (not being the flag Administration of the ship) in accordance with on a system of mandatory surveys for the safe operation of regular ro-ro ferry and high-speed passenger craft services will be considered as an expanded inspection, or more detailed inspection as relevant. If the ship is not indicated as Priority I in the Information System the survey will be recorded as a Priority II inspection.

- Schiffe, die auf unberechenbare oder unsichere Weise manövriert wurden, wobei von der IMO angenommene Wegeführungsmaßnahmen oder Praktiken und Verfahren zur sicheren Schifffahrt nicht beachtet wurden,
- Schiffe, deren Klasse nach der letzten Überprüfung im Rahmen der Hafenstaatkontrolle aus Sicherheitsgründen ruhte oder zurückgezogen wurde,
- Schiffe, die in der Datenbank nicht identifiziert werden können.

Unerwartete Faktoren

12 Unerwartete Faktoren können auf eine ernste Bedrohung der Sicherheit des Schiffes und der Besatzung oder der Umwelt hindeuten; die Entscheidung über die Notwendigkeit einer zusätzlichen Überprüfung unterliegt jedoch dem fachlichen Urteil der Behörde. Zu diesen Faktoren zählen

- Schiffe, die von Lotsen oder zuständigen Behörden gemeldet wurden, gegebenenfalls einschließlich Informationen von Schiffsverkehrsdiensten über die Führung von Schiffen,
- Schiffe, die die Meldepflichten nicht erfüllt haben,
- Schiffe, bei denen nicht beseitigte Mängel gemeldet wurden (mit Ausnahme solcher mit Code 16 (innerhalb von vierzehn Tagen) und Code 17 (vor dem Auslaufen)),
- Schiffe, die zuvor festgehalten wurden (3 Monate nach der Festhaltemaßnahme),
- Schiffe, die vom Kapitän, einem Besatzungsmitglied oder einer Person oder Organisation mit berechtigtem Interesse am sicheren Betrieb des Schiffes, den Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord oder der Verhütung von Verschmutzung gemeldet wurden,
- Schiffe, die so betrieben wurden, dass sie eine Gefahr darstellten,
- Schiffe, bei denen Probleme mit der Ladung gemeldet wurden, insbesondere mit schädlicher oder gefährlicher Ladung,
- Schiffe, bei denen aus verlässlicher Quelle bekannt wurde, dass ihre Risikoparameter von den verzeichneten Parametern abweichen, und deren Risikoniveau dadurch höher ausfällt,
- Schiffe, die Zeugnisse mit sich führen, die von einer ehemals im Rahmen der Pariser Vereinbarung anerkannten Organisation ausgestellt wurden, der seit der letzten Überprüfung im Geltungsbereich der Pariser Vereinbarung die Anerkennung entzogen wurde.

13 Schiffe mit unerwarteten Faktoren, die nicht überprüft worden sind, können im Informationssystem gemeldet werden und kommen in späteren Anlaufhäfen weiterhin für eine Überprüfung als Schiffe der Prioritätsstufe II in Betracht.

14 Die Bestimmungen der Vereinbarung finden auf ein Schiff Anwendung, das von einem System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr erfasst ist, sofern die Vereinbarung auf das Schiff Anwendung findet. Jedoch gilt eine Überprüfung eines Schiffes, die von einer Behörde (die nicht die Verwaltung des Flaggenstaats des Schiffes ist) entsprechend einem System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr durchgeführt wird, als erweiterte Überprüfung beziehungsweise gründlichere Überprüfung. Wird das Schiff im Informationssystem nicht als Schiff der Prioritätsstufe I angezeigt, so wird die Überprüfung als Überprüfung der Prioritätsstufe II erfasst.

Annex 9

Inspection Type and Clear Grounds

- 1 The type of inspection to be carried out under Section 3.2 is determined by Table 4 below:

Table 4

Category of Inspection	Ship Risk Profile	Inspection Type		
		Initial	More detailed	Expanded
Periodic	HRS	NO	NO	YES
	SRS	YES	If clear grounds are found	If the ship is of a risk ship type ¹ and more than 12 years old
	LRS			
Additional due to overriding or unexpected factor	All	NO	YES	According to the professional judgement of the PSCO if HRS or SRS/LRS of a risk ship type ¹ and more than 12 years old

¹ risk ship types are chemical tanker, gas carrier, oil tanker, bulk carrier and passenger ship

Anlage 9

Art der Überprüfung und triftige Gründe

- 1 Die Art der nach Absatz 3.2 durchzuführenden Überprüfung wird anhand der Tabelle 4 festgelegt:

Tabelle 4

Überprüfungskategorie	Schiffsrisikoprofil	Art der Überprüfung		
		Erstüberprüfung	gründlichere Überprüfung	erweiterte Überprüfung
wiederkehrende Überprüfung	SHR	NEIN	NEIN	JA
	SSR	JA	wenn triftige Gründe festgestellt werden	wenn das Schiff zu den Risikoschiffstypen ¹ zählt und älter als 12 Jahre ist.
	SNR			
zusätzliche Überprüfung aufgrund eines Prioritätsfaktors oder eines unerwarteten Faktors	alle	NEIN	JA	entsprechend dem fachlichen Urteil des Hafensstaat-Besichtigers, falls es sich um ein SHR oder ein SSR/SNR handelt, das zu den Risikoschiffstypen ¹ zählt und älter als 12 Jahre ist.

¹ Zu den Risikoschiffstypen zählen Chemikaliertankschiffe, Gastankschiffe, Öltankschiffe, Massengutschiffe und Fahrgastschiffe.

- 2 An initial inspection will consist of a visit on board the ship in order to:
- check the certificates and documents listed in Annex 10;
 - check that the overall condition and hygiene of the ship including:
 - navigation bridge
 - accommodation and galley
 - decks including forecastle
 - cargo holds/area
 - engine room
 meets generally accepted international rules and standards;
 - verify, if it has not previously been done, whether any deficiencies found by an Authority at a previous inspection have been rectified in accordance with the time specified in the inspection report.
- 3 A more detailed inspection will be carried out whenever there are clear grounds for believing, during an initial inspection, that the condition of the ship or of its equipment or crew does not substantially meet the relevant requirements of a relevant instrument. Clear grounds exist when a Port State Control Officer finds evidence, which in his professional judgement warrants a more detailed inspection of the ship, its equipment or
- 2 Eine Erstüberprüfung besteht aus einem Besuch an Bord des Schiffes mit dem Zweck der Überprüfung
- der in Anlage 10 aufgeführten Zeugnisse und Unterlagen;
 - , ob der Gesamtzustand des Schiffes sowie dessen hygienischen Verhältnisse, einschließlich
 - der Kommandobrücke,
 - der Unterkunftsräume und der Küche,
 - der Decks einschließlich der Back,
 - der Laderäume/des Ladungsbereichs,
 - des Maschinenraums,
 den allgemein anerkannten internationalen Regeln und Normen entsprechen;
 - , soweit nicht schon geschehen, ob etwaige von einer Behörde anlässlich einer vorangegangenen Überprüfung festgestellten Mängel entsprechend den Zeitvorgaben im Überprüfungsbericht beseitigt wurden.
- 3 Eine gründlichere Überprüfung wird durchgeführt, wenn sich während einer Erstüberprüfung triftige Gründe für die Annahme ergeben, dass der Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung oder seine Besatzung die einschlägigen Vorschriften eines einschlägigen Übereinkommens im Wesentlichen nicht erfüllt. Triftige Gründe liegen vor, wenn der Hafensstaat-Besichtiger auf Anzeichen stößt, die nach seinem fachlichen

its crew. The absence of valid certificates or documents is considered a clear ground. Other examples of clear grounds are set out in paragraph 6.

4 A more detailed inspection will include an in-depth examination in:

- the areas where clear grounds are established
- the areas relevant to any overriding or unexpected factors
- other areas at random from the following risk areas:
 1. Documentation
 2. Structural condition
 3. Water/Weathertight condition
 4. Emergency systems
 5. Radio communication
 6. Cargo operations
 7. Fire safety
 8. Alarms
 9. Living and working condition
 10. Navigation equipment
 11. Life saving appliances
 12. Dangerous Goods
 13. Propulsion and auxiliary machinery
 14. Pollution prevention

5 The more detailed inspection will take account of the human elements covered by ILO, ISM and STCW and include operational controls as appropriate.

Clear Grounds

6 In applying Table 4 above, examples of "clear grounds" for a more detailed inspection include the following:

- .1 Ships with overriding or unexpected factors as listed in Annex 8.
- .2 during examination of the certificates and documents referred to in Annex 10 of the Memorandum, inaccuracies have been revealed or the documents have not been properly kept or updated;
- .3 indications that the relevant crew members are unable to communicate appropriately with each other, or with other persons on board, or that the ship is unable to communicate with the shore-based authorities either in a common language or in the language of those authorities;
- .4 A certificate has been fraudulently obtained or the holder of a certificate is not the person to whom that certificate was originally issued;
- .5 The ship has a master, officer or rating holding a certificate issued by a country which has not ratified the STCW Convention
- .6 evidence of cargo and other operations not being conducted safely or in accordance with the IMO guidelines;
- .7 failure of the master of an oil tanker to produce the record of the oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage;

Urteil eine gründlichere Überprüfung des Schiffes, der Ausrüstung oder der Besatzung rechtfertigen. Das Fehlen gültiger Zeugnisse oder Unterlagen gilt als triftiger Grund. Absatz 6 enthält weitere Beispiele für triftige Gründe.

4 Eine gründlichere Überprüfung umfasst eine ausführliche Prüfung

- in den Bereichen, in denen das Vorliegen triftiger Gründe festgestellt wird,
- in den Bereichen, die für Prioritätsfaktoren oder unerwartete Faktoren von Bedeutung sind, und
- in anderen nach dem Zufallsprinzip aus den folgenden Risikobereichen ausgewählten Bereichen:
 1. Schiffsunterlagen,
 2. Zustand der schiffbaulichen Verbände,
 3. Wasserdichtigkeit/Wetterfestigkeit,
 4. Notsysteme,
 5. Funkausrüstung,
 6. Ladungsumschlag,
 7. Brandschutz,
 8. Alarminrichtungen,
 9. Lebens- und Arbeitsbedingungen,
 10. Navigationsausrüstung,
 11. Rettungsmittel,
 12. gefährliche Güter,
 13. Antrieb und Hilfsmaschinen,
 14. Verhütung von Verschmutzung.

5 Die gründlichere Überprüfung berücksichtigt die von IAO, ISM und STCW erfassten menschlichen Faktoren und umfasst gegebenenfalls Kontrollen der Betriebsabläufe.

Triftige Gründe

6 Bei der Anwendung der Tabelle 4 gelten unter anderem die nachstehend genannten Umstände als Beispiele für „triftige Gründe“ für eine gründlichere Überprüfung:

- .1 Schiffe mit Prioritätsfaktoren oder unerwarteten Faktoren nach Anlage 8;
- .2 bei der Prüfung der Zeugnisse und Unterlagen nach Anlage 10 der Vereinbarung sind Unstimmigkeiten festgestellt worden, oder die Unterlagen sind nicht einwandfrei geführt oder aktualisiert worden;
- .3 es liegen Anhaltspunkte dafür vor, dass Besatzungsmitglieder mit Schlüsselfunktionen nicht in der Lage sind, sich untereinander oder mit anderen Personen an Bord richtig zu verständigen, oder dafür, dass das Schiff nicht in der Lage ist, sich mit den Behörden an Land entweder in einer gängigen Sprache oder in der Sprache dieser Behörden zu verständigen;
- .4 ein Befähigungszeugnis wurde in betrügerischer Weise erlangt, oder der Inhaber eines Befähigungszeugnisses ist nicht mit der Person identisch, der das Befähigungszeugnis ursprünglich erteilt wurde;
- .5 das Befähigungszeugnis des Kapitäns, eines Offiziers oder eines Schiffsmanns wurde von einem Staat ausgestellt, der das STCW-Übereinkommen nicht ratifiziert hat;
- .6 es liegen Beweise dafür vor, dass der Ladungsumschlag und sonstige betriebliche Vorgänge nicht sicher oder nicht nach Maßgabe der IMO-Richtlinien durchgeführt worden sind;
- .7 der Kapitän eines Öltankschiffs kann die Aufzeichnungen über den Einsatz des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Einleiten von Öl auf der letzten Ballastreise nicht vorlegen;

- | | |
|---|--|
| <p>.8 absence of an up-to-date muster list, or crew members not aware of their duties in the event of fire or an order to abandon the ship;</p> <p>.9 the emission of false distress alerts not followed by proper cancellation procedures;</p> <p>.10 the absence of principal equipment or arrangements required by the conventions;</p> <p>.11 evidence from the Port State Control Officer's general impressions and observations that serious hull or structural deterioration or deficiencies exist that may place at risk the structural, watertight or weathertight integrity of the ship;</p> <p>.12 excessively unsanitary conditions on board the ship;</p> <p>.13 information or evidence that the master or crew is not familiar with essential shipboard operations relating to the safety of ships or the prevention of pollution, or that such operations have not been carried out;</p> <p>.14 the absence of a table of shipboard working arrangements or records of hours of work or rest of seafarers.</p> <p>7 An expanded inspection will include a check of the overall condition, including the human element where relevant, in the following risk areas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Documentation 2. Structural condition 3. Water/Weathertight condition 4. Emergency systems 5. Radio communication 6. Cargo operations including equipment 7. Fire safety 8. Alarms 9. Living and working conditions 10. Navigation equipment 11. Life saving appliances 12. Dangerous Goods 13. Propulsion and auxiliary machinery 14. Pollution prevention <p>and subject to their practical feasibility or any constraints relating to the safety of persons, the ship or the port, verification of the specific items in these risk areas listed for each ship type in a PSC Instruction must be part of an expanded inspection. The inspector must use professional judgement to determine the appropriate depth of examination or testing of each specific item.</p> <p>8 Inspectors must be aware that the safe execution of certain on-board operations, e.g. cargo handling, could be jeopardised by tests carried out during such operation.</p> <p>9 The expanded inspection will take account of the human elements covered by ILO, ISM and STCW and include operational controls as appropriate.</p> | <p>.8 es ist keine aktuelle Sicherheitsrolle vorhanden oder die Besatzungsmitglieder kennen ihre Aufgaben im Fall eines Brandes oder einer Anordnung zum Verlassen des Schiffes nicht;</p> <p>.9 irrtümliche Aussendung von Notsignalen, ohne dass diese ordnungsgemäß rückgängig gemacht wurden;</p> <p>.10 das Fehlen wesentlicher Ausrüstungen oder Vorkehrungen, die durch die Übereinkommen vorgeschrieben sind;</p> <p>.11 aus dem allgemeinen Eindruck des Hafensstaat-Besichtigers und seinen Wahrnehmungen ergibt sich ein konkreter Hinweis darauf, dass schwerwiegende Schäden oder Mängel an der Außenhaut des Schiffes oder an den schiffbaulichen Verbänden vorliegen, die eine Gefahr für die Festigkeit der Schiffsverbände oder für die Wasserdichtigkeit oder Wetterfestigkeit des Schiffes darstellen können;</p> <p>.12 an Bord des Schiffes herrschen übermäßig unhygienische Zustände;</p> <p>.13 es liegen Informationen darüber oder Beweise dafür vor, dass Kapitän oder Besatzung mit wesentlichen betrieblichen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Schiffssicherheit oder der Verhütung von Verschmutzung nicht vertraut sind oder dass solche betrieblichen Maßnahmen nicht durchgeführt worden sind;</p> <p>.14 das Fehlen einer Übersicht über die Arbeitsorganisation an Bord oder von Verzeichnissen über die Arbeits- und Ruhezeiten der Seeleute.</p> <p>7 Eine erweiterte Überprüfung umfasst eine Prüfung des Gesamtzustands, gegebenenfalls unter Einbeziehung des menschlichen Faktors, in den Risikobereichen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Schiffsunterlagen, 2. Zustand der schiffbaulichen Verbände, 3. Wasserdichtigkeit/Wetterfestigkeit, 4. Notsysteme, 5. Funkausrüstung, 6. Ladungsumschlag einschließlich Ausrüstung, 7. Brandschutz, 8. Alarmanrichtungen, 9. Lebens- und Arbeitsbedingungen, 10. Navigationsausrüstung, 11. Rettungsmittel, 12. gefährliche Güter, 13. Antrieb und Hilfsmaschinen, 14. Verhütung von Verschmutzung; <p>ferner muss vorbehaltlich der praktischen Durchführbarkeit beziehungsweise mit den möglichen Einschränkungen, die sich aus den Anforderungen an die Sicherheit von Personen, des Schiffes oder des Hafens ergeben, die Prüfung der für jeden Schiffstyp in einer Anweisung des Hafensstaatkontrollausschusses aufgeführten spezifischen Punkte in diesen Risikobereichen Bestandteil einer erweiterten Überprüfung sein. Der Besichtigter muss die Entscheidung über die sachgerechte Ausführlichkeit der Prüfung oder Untersuchung jedes einzelnen spezifischen Punktes auf der Grundlage seines fachlichen Urteils treffen.</p> <p>8 Besichtigter müssen sich darüber im Klaren sein, dass die sichere Durchführung bestimmter betrieblicher Vorgänge an Bord, zum Beispiel des Ladungsumschlags, durch gleichzeitig durchgeführte Überprüfungen beeinträchtigt werden kann.</p> <p>9 Die erweiterte Überprüfung berücksichtigt die von IAO, ISM und STCW erfassten menschlichen Faktoren und umfasst gegebenenfalls Kontrollen der Betriebsabläufe.</p> |
|---|--|

Annex 10**Examination of certificates and documents**

At the initial inspection the Port State Control Officer will, as a minimum and to the extent applicable, examine the following documents:

- .1 International Tonnage Certificate (1969);
- .2 Certificate of Registry or other document of nationality (UNCLOS);
- .3 Certificates as to the ship's hull strength and machinery installations issued by the classification society in question (only to be required if the ship maintains its class with a classification society);
- .4 Reports of previous port State control inspections;
- .5 Passenger Ship Safety Certificate (S74-5/CII/R12 (v), S74P88/CII/R12 (a) (i), (vi));
- .6 Cargo Ship Safety Construction Certificate (S74/CII/R12 (ii), S74P88/CII/R12 (a) (ii), (vi));
- .7 Cargo Ship Safety Equipment Certificate (S74-5/CII/R12 (v), S74P88/CII/R12 (a) (iii), (vi));
- .8 Cargo Ship Safety Radio Certificate (S74-5/CII/R12 (iv), S74P88/CII/R12(a) (iv), (vi));
- .9 Cargo Ship Safety Certificate (S74P88/CII/R12 (a)(v)(vi));
- .10 Special Purpose Ship Safety Certificate (S74/CII/R12, SPS Code, C1/Art. 1.7.12, Res. A.791 (19));
- .11 For ro-ro passenger ships, information on the A/A-max ratio (S74-15/CII-1/R8-1);
- .12 Damage control plans and booklets (S74-34/CII-1/Reg. 19, 20, 23);
- .13 Stability information (S74/CII-1/22 and CII-1/25-8; LLP88, reg. 10);
- .14 Manoeuvring Booklet & information (S74-1/CII-1/Reg.28.2);
- .15 Unattended Machinery spaces (UMS) evidence (S74-1/CII-1/R46.3);
- .16 Exemption Certificate and any list of cargoes (S74/CII-2/R10.7.1.4);
- .17 Fire control plan (S74-23/CII-2/Reg.15.2.4);
- .18 Fire safety operational booklet (S74-23/CII-2/Reg.16.3,1);
- .19 Dangerous goods special list or manifest, or detailed stowage plan (ILO134/A4.3(h), S7423/CII-2/R19);
- .20 Doc. of compliance Dangerous Goods (S74-1/CII-2/R54.3, S74-24/CII-2/R19.4);
- .21 Ship's log book with respect to the records of drills, including security drills, and the log for records of inspection and maintenance of lifesaving appliances and arrangements and fire fighting appliances and arrangements (S74-33/CIII/R37, R19.3, R19.4, R20);
- .22 Minimum Safe Manning Document (S74-23/CV/R14.2);
- .23 SAR coordination plan for passenger ships trading on fixed routes (S74-15/CV/R15.c, R7.2);
- .24 LRIT Conformance Test Report
- .25 Copy of the Document of compliance issued by the testing facility, stating the date of compliance and the applicable performance standards of VDR (voyage data recorder)(S74/CV/R18.8);

Anlage 10**Prüfung von Zeugnissen und Unterlagen**

Bei der Erstüberprüfung prüft der Hafenstaat-Besichtiger in dem Umfang, der zweckmäßig ist, zumindest folgende Unterlagen:

- .1 den Internationalen Schiffs-messbrief (1969);
- .2 den Auszug aus dem Schiffsregister oder anderer Staatszugehörigkeitsnachweis (UNCLOS);
- .3 die von der betreffenden Klassifikationsgesellschaft ausgestellten Zeugnisse über die Festigkeit des Schiffskörpers und über die Maschinenanlagen des Schiffes (nur dann erforderlich, wenn das Schiff von einer Klassifikationsgesellschaft klassifiziert wird);
- .4 Berichte über frühere Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle;
- .5 das Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe (S74-5/CII/R12 (v), S74P88/CII/R12 (a) (i), (vi));
- .6 das Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe (S74/CII/R12 (ii), S74P88/CII/R12 (a) (ii), (vi));
- .7 das Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe (S74-5/CII/R12 (v), S74P88/CII/R12 (a) (iii), (vi));
- .8 das Funksicherheitszeugnis für Frachtschiffe (S74-5/CII/R12 (iv), S74P88/CII/R12 (a) (iv) (vi));
- .9 das Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe (S74P88/CII/R12 (a) (v) (vi));
- .10 das Sicherheitszeugnis für Spezialschiffe (S74/CII/R12, SPS Code, C1/Art. 1.7.12, Entschließung A.791 (19));
- .11 im Fall von Ro-Ro-Fahrgastschiffen: die Angaben zum A/Amax-Wert (S74-15/CII-1/R8-1);
- .12 die Lecksicherheitspläne und Lecksicherheitshandbücher (S74-34/CII-1/Reg. 19, 20, 23);
- .13 die Stabilitätsunterlagen (S74/CII-1/22 und CII-1/25-8; LLP88, Reg. 10);
- .14 das Manövrierheft (S74-1/CII-1/Reg. 28.2);
- .15 die Eignungsbescheinigung für unbesetzte Maschinenräume (UMS) (S74-1/CII-1/R46.3);
- .16 das Ausnahmezeugnis und die Liste der Ladungen (S74/CII-2/R10.7.1.4);
- .17 den Brandschutzplan (S74-23/CII-2/Reg. 15.2.4);
- .18 das Brandsicherheits-Betriebshandbuch (S74-23/CII-2/Reg. 16.3.1);
- .19 die besondere Aufstellung oder das besondere Ladungsmanifest für gefährliche Güter oder aber einen detaillierten Stauplan (IAO 134/A4.3(h), S74-23/CII-2/R19);
- .20 die Eignungsbescheinigung für die Beförderung gefährlicher Güter (S74-1/CII-2/R54.3, S74-24/CII-2/R19.4);
- .21 die Eintragungen im Schiffstagebuch über Übungen, einschließlich Sicherheitsübungen, und das Inspektions- und Wartungstagebuch für Rettungsmittel und -vorrichtungen sowie für Brandbekämpfungsausrüstung und -vorrichtungen (S74-33/CIII/R.37, R19.3, R19.4, R20);
- .22 das Schiffsbesatzungszeugnis (S74-23/CV/R14.2);
- .23 den Plan für die Zusammenarbeit bei der Suche und Rettung (SAR) für Fahrgastschiffe, die auf festgelegten Strecken verkehren (S74-15/CV/R15.c, R7.2);
- .24 den LRIT-Funktionsprüfungsbericht (*Conformance Test Report*);
- .25 eine Ausfertigung des von der Prüfeinrichtung ausgestellten Prüfzeugnisses mit dem Datum der erfolgreichen Prüfung und den der Prüfung zugrunde liegenden Leistungsanforderungen an den Schiffsdatenschreiber (*voyage data recorder, VDR*) (S74/CV/R18.8);

- | | |
|---|--|
| <p>.26 For passenger ships, List of operational limitations (S74-24/CV/R30.2);</p> <p>.27 Cargo Securing Manual (S74-25/CVI/R5.6);</p> <p>.28 Bulk Carrier Booklet (S74-16/CVI/R7.3);</p> <p>.29 Loading/Unloading Plan for bulk carriers (S74-16/CVI/R7.3);</p> <p>.30 Document of authorization for the carriage of grain (S74-8/CVI/R9);</p> <p>.31 INF (International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships) Certificate of Fitness (S74-21/CVII/R16, INFC 1.3);</p> <p>.32 Copy of Document of Compliance issued in accordance with the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (DoC) ISM Code (S74-11/CIX/R4.1);</p> <p>.33 Safety Management Certificate issued in accordance with the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (SMC) (S74-11/CIX/R4.2, 4.3);</p> <p>.34 High Speed Craft Safety Certificate and Permit to Operate High Speed Craft (S74-12/CX/R3.2, HSCC 1.8.1, 2);</p> <p>.35 Continuous Synopsis Record (S74-31/CXI-1/R5);</p> <p>.36 International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, or the Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, whichever is appropriate (GCC-4/CI/N1.6.4, IGCC*/CI/N1.5.4);</p> <p>.37 International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, or the Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, whichever is appropriate (BCC-10/CI/N1.6.3), (IBCC*/CI/N1.5.4); (BCH/II/1.6.1);</p> <p>.38 International Oil Pollution Prevention Certificate (M73/78/ANI/R7.1);</p> <p>.39 Survey Report Files (in case of bulk carriers or oil tankers) (M73/78, ANI/R13G(3), S74-20/CXI/R2);</p> <p>.40 Oil Record Book, parts I and II (M73/78/ANI/R17, R36);</p> <p>.41 Shipboard Marine pollution emergency plan for Noxious Liquid Substances (M73/78/ANII/Reg.17);</p> <p>.42 (Interim) Statement of compliance Condition Assessment Scheme (CAS) (M73/78/ANI/R20.6, R21.6.1);</p> <p>.43 For oil tankers, the record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage (M73/78/ANI/R31.2);</p> <p>.44 Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (M73/78/ANI/R37.1);</p> <p>.45 International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (NLS) (M73/78/ANII/R9.1);</p> <p>.46 Cargo Record Book (M73/78/ANII/R15, M73/78/ANII-APP2);</p> <p>.47 Procedures and Arrangements Manual (chemical tankers) (M73/78/ANII/R14.1 + P&A manual);</p> | <p>.26 bei Fahrgastschiffen: die Liste der Betriebsbeschränkungen (S74-24/CV/R30.2);</p> <p>.27 das Ladungssicherungshandbuch (S74-25/CVI/R5.6);</p> <p>.28 die Trimm- und Stabilitätsunterlagen für Massengutschiffe (S74-16/CVI/R7.3);</p> <p>.29 den Lade-/Löschplan bei Massengutschiffen (S74-16/CVI/R7.3);</p> <p>.30 die Genehmigung für die Beförderung von Getreide (S74-8/CVI/R9);</p> <p>.31 das INF(Internationaler Code für die sichere Beförderung von verpackten bestrahlten Kernbrennstoffen, Plutonium und hochradioaktiven Abfällen mit Seeschiffen)-Eignungszeugnis (S74-21/CVII/R16, INFC 1.3);</p> <p>.32 eine Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften nach Maßgabe des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und der Verhütung der Meeresverschmutzung (<i>Document of Compliance, DoC</i>) ISM-Code (S74-11/CIX/R4.1);</p> <p>.33 das Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen nach Maßgabe des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und der Verhütung der Meeresverschmutzung (<i>Safety Management Certificate, SMC</i>) (S74-11/ CIX/R4.2, 4.3);</p> <p>.34 das Sicherheitszeugnis für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge und die Erlaubnis zum Betrieb von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (S74-12/CX/R3.2, HSCC 1.8.1, 2);</p> <p>.35 die lückenlose Stammdatendokumentation (S74-31/CXI-1/R5);</p> <p>.36 das Internationale Zeugnis über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut beziehungsweise das Zeugnis über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (GCC-4/CI/N1.6.4, IGCC*/CI/N1.5.4);</p> <p>.37 das Internationale Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut beziehungsweise das Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (BCC-10/CI/N1.6.3), (IBCC*/CI/N1.5.4); (BCH/II/1.6.1);</p> <p>.38 das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung (IOPP) (M73/78/ANI/R7.1);</p> <p>.39 die Besichtigungsberichte (im Fall von Massengutschiffen oder Öltankschiffen) (M73/78, ANI/R13G(3), S74-20/CXI/R2);</p> <p>.40 das Öltagebuch, Teil I und Teil II (M73/78/ANI/R17, R36);</p> <p>.41 den bordeigenen Notfallplan für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe (M73/78/ANII/Reg. 17);</p> <p>.42 die (vorläufige) Bescheinigung über das Zustandsbewertungsschema (<i>Condition Assessment Scheme, CAS</i>), (M73/78/ANI/R20.6, R21.6.1);</p> <p>.43 im Fall von Öltankschiffen: die Aufzeichnungen über den Einsatz des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Einleiten von Öl auf der letzten Ballastreise (M73/78/ANI/R31.2);</p> <p>.44 den bordeigenen Notfallplan für Ölverschmutzungen (SOPEP) (M73/78/ANI/R37.1);</p> <p>.45 das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut („NLS-Zeugnis“) (M73/78/ANII/R9.1);</p> <p>.46 das Ladungstagebuch (M73/78/ANII/R15, M73/78/ANII-APP2);</p> <p>.47 das Handbuch für Verfahren und Vorkehrungen (Chemikaliertankschiffe) (M73/78/ANII/R14.1 + Handbuch für Verfahren und Vorkehrungen (<i>P&A Manual</i>));</p> |
|---|--|

- | | |
|---|---|
| <p>.48 International Sewage Pollution Prevention Certificate (ISPPC) (M73/78/ANIV/R5.1);</p> <p>.49 Garbage Management Plan (M73/78/ANV/R9.2);</p> <p>.50 Garbage Record Book (M73/78/ANV/R9.3);</p> <p>.51 International Air Pollution Prevention Certificate (IAPPC) (M73/78/ANVI/R6.1);</p> <p>.52 Logbook for fuel oil change-over (M73/78/ANVI/R14.4.6);</p> <p>.53 Type approval certificate of incinerator (M73/78/ANVI/R16.6.1 + Appendix IV(1));</p> <p>.54 Bunker delivery notes (M73/78/ANVI/R18.5+ Appendix V);</p> <p>.55 Engine International Air Pollution Prevention Certificate (EIAPPC) (NoxTC2008/ 2.1.1.1);</p> <p>.56 Technical files (NoxTC2008/2.3.6);</p> <p>.57 Record book of engine parameters (NoxTC2008/6.2.2.7.1);</p> <p>.58 International Load Line Certificate (1966) (LLP'88 Art. 16.1);</p> <p>.59 International Load Line Exemption Certificate (LLP'88 Art. 16.2);</p> <p>.60 Certificates issued in accordance with STCW Convention (STCW95/Art. VI, RI/2, Sect. A-I/2);</p> <p>.61 Cargo Gear Record Book (ILO134/C32/Art. 9(4)/ILO152(25));</p> <p>.62 Certificates loading and unloading equipment (ILO134/A4.3(e);ILO/C32/Art 9(4));</p> <p>.63 Medical certificates (ILO Convention No. 73);</p> <p>.64 Table of shipboard working arrangements (ILO Convention No. 180/Part III/Art 5.7 a & b and STCW95/A-VIII/1.5);</p> <p>.65 Records of hours of work or rest of seafarers (ILO Convention No. 180/PartIII/Art 8.1);</p> <p>.66 Mobile Offshore Drilling Unit Safety Certificate (MODU Code//Section 6);</p> <p>.67 Certificate of insurance or any other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage (CLC69P92/AVII.2);</p> <p>.68 Certificate of insurance or any other financial security in respect of civil liability for Bunker oil pollution damage (BUNKERS 2001/Art.7.2);</p> <p>.69 International Ship Security Certificate (ISSC) (ISPC/PA/19.2.1);</p> <p>.70 Record of AFS (AFS/Annex 4/Reg 2(1));</p> <p>.71 International Anti-Fouling System Certificate (IAFS Certificate) (AFS/Annex 4/Reg 2(1));</p> <p>.72 Declaration on AFS (AFS/Annex 4/Reg 5(1)).</p> | <p>.48 das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser (ISPPC) (M73/78/ANIV/R5.1);</p> <p>.49 den Müllbehandlungsplan (M73/78/ANV/R9.2);</p> <p>.50 das Mülltagebuch (M73/78/ANV/R9.3);</p> <p>.51 das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe (IAPPC) (M73/78/ANVI/R6.1);</p> <p>.52 das Bordbuch für Brennstoffumstellung (M73/78/ANVI/R14.4.6);</p> <p>.53 die Baumusterzulassung für bordseitige Verbrennungsanlagen (M73/78/ANVI/R16.6.1 + Anhang IV(1));</p> <p>.54 Bunkerlieferbescheinigungen (M73/78/ANVI/R18.5 + Anhang V);</p> <p>.55 das Internationale Motorenzeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung (EIAPPC) (NOxTC2008/2.1.1.1);</p> <p>.56 die Technische NOx-Akte (NOxTC2008/2.3.6);</p> <p>.57 das Protokollbuch der Motorparameter (NOxTC2008/6.2.2.7.1);</p> <p>.58 das Internationale Freibordzeugnis (1966) (LLP'88 Art. 16.1);</p> <p>.59 das Internationale Freibord-Ausnahmezeugnis (LLP'88 Art. 16.2);</p> <p>.60 nach Maßgabe des STCW-Übereinkommens ausgestellte Zeugnisse (STCW95/Art. VI, RI/2, Abschnitt A-I/2);</p> <p>.61 das Ladegeschirrbuch (IAO 134/C32/Art. 9(4)/IAO 152(25));</p> <p>.62 Zeugnisse für Lade- und Löschvorrichtungen (IAO 134/A4.3 (e); IAO/C32/Art. 9(4));</p> <p>.63 die Gesundheitszeugnisse (IAO-Übereinkommen Nr. 73);</p> <p>.64 die bordseitige Arbeitszeit-Übersicht (IAO-Übereinkommen Nr. 180/Teil II/Art. 5.7 a & b und STCW95/A-VIII/1.5);</p> <p>.65 Aufzeichnungen über die Arbeits- und Ruhezeiten von Seeleuten (IAO-Übereinkommen Nr. 180/Teil II/Art. 8.1);</p> <p>.66 das Sicherheitszeugnis für eine bewegliche Offshore-Bohrplattform (MODU Code/I/Abschnitt 6);</p> <p>.67 das Versicherungszertifikat oder jede andere finanzielle Sicherheit im Hinblick auf die zivilrechtliche Haftung für Överschmutzungsschäden (CLC69P92/AVII.2);</p> <p>.68 die Bescheinigung über die Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit für die zivilrechtliche Haftung für Bunkeröverschmutzungsschäden (BUNKERS 2001/Art. 7.2);</p> <p>.69 das Internationale Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes (ISSC) (ISPC/PA/19.2.1);</p> <p>.70 die Spezifikation der Bewuchsschutzsysteme (AFS, Anlage 4, Regel 2 (1));</p> <p>.71 das Internationale Zeugnis über ein Bewuchsschutzsystem (IAFS-Zeugnis) (AFS, Anlage 4, Regel 2(1));</p> <p>.72 die Erklärung über ein Bewuchsschutzsystem (AFS, Anlage 4, Regel 5 (1)).</p> |
|---|---|

Annex 11

Inspection Commitments of Authorities

Inspection Commitments of Member States

- 1 The inspection commitments of each Authority are:
 - a) to carry out an inspection on every ship calling at one of its ports and anchorages with a Priority I status, and
 - b) to carry out a number of inspections on Priority I and Priority II ships which corresponds at least to its annual inspection commitment.

Anlage 11

Überprüfungspflichten der Behörden

Überprüfungspflichten der Mitgliedstaaten

- 1 Die Überprüfungspflichten einer jeden Behörde bestehen darin,
 - a) jedes Schiff der Prioritätsstufe I zu überprüfen, das einen ihrer Häfen oder Ankerplätze anläuft, und
 - b) so viele Überprüfungen von Schiffen der Prioritätsstufe I und der Prioritätsstufe II durchzuführen, dass deren Anzahl mindestens ihrer jährlichen Überprüfungspflicht entspricht.

- 2 The information system shows, daily, whether a Member State is ahead or behind the commitment in 1.b above.

Flexibility in Priority I commitment

- 3 The following paragraphs describe the flexibility for meeting the commitment in paragraph 1.a above. Until there is sufficient data in the information system to derive the regional commitment a calculation will be made in accordance with a PSCInstruction.

- 4 Ships which arrive in port as a Priority I must be selected for inspection. However the Member State may postpone the inspection in the following ways:

- a) to the next call of the ship at the same Member State, provided that the ship does not call at another port within the Paris MoU region and the postponement is no more than 15 days;
- b) to another port of call if this port is within the Paris MoU region and its authority agrees in advance to inspect the ship and the postponement is no more than 15 days.

Inspections which are postponed in this way and recorded in the information system are not considered as missed inspections.

- 5 In addition to the flexibility provided in paragraph 4 above an Authority may miss:

- a) up to 5% of the total number of Priority I ships with a high risk profile calling at its ports and anchorages;
- b) up to 10% of the total number of Priority I ships other than those with a high risk profile calling at its ports and anchorages.

- 6 In following circumstances Priority I inspections which are missed are not counted in the allowance mentioned in paragraph 5 above:

- a) if in the judgement of the authority the conduct of the inspection would create a risk to the safety of inspectors, the ship, its crew or to the port, or to the marine environment, or
- b) if the ship call takes place only during night time. Member States should however ensure that ships which only make night time calls do not avoid inspection completely, or
- c) additionally in the case of a ship which only calls at an anchorage within the jurisdiction of a port, if the ship is inspected in another port or anchorages within the Paris MoU region within 15 days, or
- d) additionally in the case of a ship which only calls at an anchorage within the jurisdiction of a port, the call is only during night time or if its duration is too short for the inspection to be carried out satisfactorily.

- 7 In the circumstances described in paragraph 6 above the Authority is required to record in the information system the reasons for missing the inspection.

- 8 The calculation of the total number of Priority I ships an Authority receives (as in paragraph 5 above) does not include the ships mentioned in paragraphs 4 & 6 above.

- 2 Das Informationssystem gibt tagesaktuell darüber Auskunft, ob ein Mitgliedstaat seinen Verpflichtungen nach Absatz 1 Buchstabe b voraus ist oder sich mit diesen im Rückstand befindet.

Flexibilität bei den Überprüfungspflichten für Schiffe der Prioritätsstufe I

- 3 Die folgenden Absätze beschreiben die Flexibilität bei der Erfüllung der Verpflichtung nach Absatz 1 Buchstabe a. Bis genügend Daten im Informationssystem vorliegen, um aus diesen die Überprüfungspflicht für die Region abzuleiten, erfolgt eine Berechnung nach einer Anweisung des Hafenstaatkontrollausschusses.

- 4 Schiffe, die als Schiffe der Prioritätsstufe I in einen Hafen einlaufen, müssen zur Überprüfung ausgewählt werden. Der Mitgliedstaat kann die Überprüfung jedoch wie folgt aufschieben:

- a) bis zum nächsten Anlaufen des Schiffes in demselben Mitgliedstaat, sofern das Schiff keinen anderen Hafen innerhalb des Geltungsbereichs der Pariser Vereinbarung anläuft und der Aufschub nicht mehr als 15 Tage beträgt;
- b) bis zur Ankunft des Schiffes in einem anderen Anlaufhafen, sofern sich dieser Hafen innerhalb des Geltungsbereichs der Pariser Vereinbarung befindet, seine Behörde sich im Voraus zur Überprüfung des Schiffes bereit erklärt und der Aufschub nicht mehr als 15 Tage beträgt.

Überprüfungen, die auf diese Weise aufgeschoben werden und im Informationssystem erfasst werden, gelten nicht als ausgebliebene Überprüfungen.

- 5 Zusätzlich zu der Flexibilität nach Absatz 4 ist es einer Behörde gestattet, keine Überprüfung durchzuführen bei

- a) bis zu 5 Prozent der Gesamtzahl der ihre Häfen und Ankerplätze anlaufenden Schiffe der Prioritätsstufe I mit hohem Risikoprofil;
- b) bis zu 10 Prozent der Gesamtzahl der ihre Häfen und Ankerplätze anlaufenden Schiffe der Prioritätsstufe I ohne hohes Risikoprofil.

- 6 Unter den folgenden Umständen werden ausgebliebene Überprüfungen der Prioritätsstufe I nicht auf den in Absatz 5 beschriebenen Spielraum angerechnet:

- a) für den Fall, dass die Durchführung der Überprüfung nach Auffassung der Behörde ein Risiko für die Sicherheit der Besichtigten, des Schiffes oder dessen Besatzung oder für den Hafen beziehungsweise die Meeresumwelt darstellen würde;
- b) für den Fall, dass das Anlaufen des Schiffes nur zur Nachtzeit erfolgt. Die Mitgliedstaaten sollen jedoch sicherstellen, dass Schiffe, deren Anlaufen ausschließlich zur Nachtzeit erfolgt, eine Überprüfung nicht gänzlich umgehen;
- c) außerdem im Fall eines Schiffes, das lediglich einen Ankerplatz im Zuständigkeitsbereich eines Hafens anläuft, sofern das Schiff innerhalb von 15 Tagen in einem anderen Hafen oder an einem anderen Ankerplatz innerhalb des Geltungsbereichs der Pariser Vereinbarung überprüft wird;
- d) außerdem im Fall eines Schiffes, das lediglich einen Ankerplatz im Zuständigkeitsbereich eines Hafens anläuft, sofern das Anlaufen nur zur Nachtzeit erfolgt oder von so kurzer Dauer ist, dass eine zufriedenstellende Überprüfung nicht möglich ist.

- 7 Unter den in Absatz 6 beschriebenen Umständen ist die Behörde verpflichtet, die Gründe für das Ausbleiben der Überprüfung im Informationssystem zu dokumentieren.

- 8 Bei der Berechnung der Gesamtzahl von Schiffen der Prioritätsstufe I, die bei einer Behörde anfallen (wie in Absatz 5 beschrieben), werden die in den Absätzen 4 und 6 genannten Schiffe nicht mit einbezogen.

Allowance for Member State receiving an excessive number Priority I ships

- 9 The fair share scheme and the selection scheme are intended to ensure that a Member State is not be required to carry out more Priority I inspections than its annual commitment. However, as a safeguard, for a State inspecting more Priority 1 ships than its annual commitment the allowance of missed inspections, as described in paragraph 5 would be 30%.

Calculation of the Regional Commitment

- 10 In order to calculate the annual inspection commitment of each Member State referred to in paragraph 1b above the first step is to determine the overall annual commitment for the Paris MoU region (the "regional commitment").
- 11 The regional commitment for the year in question is estimated by taking the average number of inspections required in the previous 3 years.
- 12 The annual regional commitment is calculated by the information system by adding the following:
- .1 number of Priority I inspections;
(mandatory periodic and additional)
 - .2 number of Priority II periodic inspections;

(i.e. excluding inspections triggered by unexpected factors)
 - .3 number of Priority I ships which are not inspected during the year.

(note: not the number of inspections missed since the same ship could be missed several times)

Calculation of annual inspection commitment for each Member State

- 13 The second step in calculating an inspection commitment for each Member State is to calculate its share of the regional commitment. This share is the three-year average number of individual ships calling at the Member State as a percentage of the sum of the number of individual ships calling at each Member State.

Allowance for a Member State with too few opportunities to inspect

- 14 A Member State could receive too few Priority I and Priority II inspections to be able to reach its annual commitment. In such a case it will be considered to have met the commitment if it has inspected at least 85% of Priority II ships. The commitment in 1.a and the corresponding allowance in paragraph 5 still apply.

Annex 12

Reporting obligations for ships

Electronic means shall be used whenever possible for any communication provided for in this Annex.

Spielraum für Mitgliedstaaten, in denen eine übermäßig große Zahl von Schiffen der Prioritätsstufe I anfällt

- 9 Das System zur Gewährleistung eines angemessenen Anteils am Überprüfungsaufkommen und das Auswahlverfahren sollen sicherstellen, dass ein Mitgliedstaat nicht mehr Überprüfungen der Prioritätsstufe I durchführen muss, als es seine jährliche Überprüfungspflicht vorsieht. Zum Zwecke der Absicherung liegt der in Absatz 5 beschriebene Spielraum für ausgebliebene Überprüfungen im Falle eines Staates, der mehr Schiffe der Prioritätsstufe I überprüft, als es seine jährliche Überprüfungspflicht vorsieht, jedoch bei 30 Prozent.

Berechnung der Überprüfungspflicht für die Region

- 10 Der erste Schritt bei der Berechnung der in Absatz 1 Buchstabe b genannten jährlichen Überprüfungspflicht eines jeden Mitgliedstaats ist die Bestimmung der gesamten jährlichen Überprüfungspflicht für den Geltungsbereich der Pariser Vereinbarung (die „Überprüfungspflicht für die Region“).
- 11 Die Überprüfungspflicht für die Region für das jeweilige Jahr wird anhand der durchschnittlichen Anzahl von Überprüfungen geschätzt, die in den vorangegangenen 3 Jahren erforderlich waren.
- 12 Die jährliche Überprüfungspflicht für die Region wird von dem Informationssystem durch Hinzurechnung folgender Größen ermittelt:
- .1 Anzahl der Überprüfungen der Prioritätsstufe I
(vorgeschriebene wiederkehrende und zusätzliche Überprüfungen);
 - .2 Anzahl der wiederkehrenden Überprüfungen der Prioritätsstufe II
(das heißt ausschließlich der Überprüfungen, die durch unerwartete Faktoren ausgelöst wurden);
 - .3 Anzahl der Schiffe der Prioritätsstufe I, die im Verlauf des Jahres nicht überprüft werden.

(Anmerkung: Nicht die Anzahl der ausgebliebenen Überprüfungen, da dasselbe Schiff möglicherweise mehrfach nicht überprüft wird)

Berechnung der jährlichen Überprüfungspflicht für jeden Mitgliedstaat

- 13 Der zweite Schritt bei der Berechnung der Überprüfungspflicht für jeden Mitgliedstaat besteht in der Berechnung von dessen Anteil an der Überprüfungspflicht für die Region. Dieser Anteil ist der Dreijahresdurchschnitt der Anzahl einzelner Schiffe, die den Mitgliedstaat anlaufen, als prozentualer Anteil an der Summe der Anzahl einzelner Schiffe, die jeden Mitgliedstaat anlaufen.

Spielraum für einen Mitgliedstaat, der zu wenige Gelegenheiten zur Durchführung von Überprüfungen hat

- 14 Es ist möglich, dass in einem Mitgliedstaat zu wenige Überprüfungen der Prioritätsstufe I und der Prioritätsstufe II anfallen, als dass er seiner jährlichen Überprüfungspflicht entsprechen könnte. In einem solchen Fall gilt seine Überprüfungspflicht als erfüllt, wenn er mindestens 85 Prozent der Schiffe der Prioritätsstufe II überprüft hat. Die Überprüfungspflicht nach Absatz 1 Buchstabe a und der entsprechende Spielraum nach Absatz 5 gelten weiterhin.

Anlage 12

Meldepflichten der Schiffe

Bei allen in dieser Anlage vorgesehenen Mitteilungen ist der elektronischen Übermittlung stets der Vorzug zu geben.

72hour message (72 ETA)

- 1 A ship which, in accordance with Annex 9, is eligible for an expanded inspection and bound for a port or anchorage of a Member State, shall notify its arrival 72 hours in advance to the Authority or earlier if required by national provisions.
- 2 At least following information shall be submitted:
 - (a) ship identification (mandatory IMO number and additional name, call sign and/or MMSI number);
 - (b) port of destination;
 - (c) estimated time of arrival (ETA);
 - (d) estimated time of departure (ETD);
 - (e) planned duration of the call;
 - (f) for tankers
 - (i) configuration: single hull, single hull with SBT, double hull;
 - (ii) condition of the cargo and ballast tanks: full, empty, inerted;
 - (iii) volume and nature of cargo;
 - (g) planned operations at the port or anchorage of destination (loading, unloading, other);
 - (h) planned statutory survey inspections and substantial maintenance and repair work to be carried out whilst in the port of destination;
 - (i) date of last expanded inspection in the Paris MoU region.

24hour message (24 ETA)

- 3 The operator, agent or master of ship bound for a port or anchorage of a Member State shall notify its arrival at least 24 hours in advance, or at the latest, at the time the ship leaves the previous port, if the voyage time is less than 24 hours, or if the port of call is not known or it is changed during the voyage, as soon as this information is available.
- 4 Following information shall be submitted:
 - (a) ship identification (mandatory IMO number and additional name, call sign and/or MMSI number);
 - (b) port of destination;
 - (c) estimated time of arrival (ETA);
 - (d) estimated time of departure (ETD).

Actual arrival message (ATA)

- 5 Member States report the actual time of arrival (ATA) of any ship calling at Member States ports (located in the Paris MoU region) and anchorages, together with an identifier of the port concerned within a reasonable time to the Information System.
- 6 Following information shall be submitted:
 - (a) ship identification (mandatory IMO number and additional name, call sign and/or MMSI number);
 - (b) port;
 - (c) actual time of arrival;
 - (d) at anchorage: yes, no.

72-Stunden-Voranmeldung (72 ETA)

- 1 Ein Schiff, das nach Anlage 9 für eine erweiterte Überprüfung in Betracht kommt und zu einem Hafen oder Ankerplatz eines Mitgliedstaats fährt, meldet der Behörde seine Ankunft 72 Stunden vor seinem Eintreffen oder, soweit nach innerstaatlichen Bestimmungen erforderlich, zu einem früheren Zeitpunkt.
- 2 Es sind mindestens folgende Angaben zu übermitteln:
 - a) Identifikation des Schiffes (vorgeschriebene IMO-Nummer sowie zusätzlicher Name, Rufzeichen und/oder MMSI-Nummer);
 - b) Bestimmungshafen;
 - c) voraussichtlicher Ankunftszeitpunkt (ETA);
 - d) voraussichtlicher Abfahrtszeitpunkt (ETD);
 - e) vorgesehene Dauer der Liegezeit;
 - f) für Tankschiffe
 - i) Bauweise: einfache Hülle, einfache Hülle mit getrenntem Ballasttank (SBT), Doppelhülle;
 - ii) Zustand der Lade- und Ballasttanks: voll, leer, inertisiert;
 - iii) Ladungsart und -volumen;
 - g) geplante Tätigkeiten im Bestimmungshafen oder am Bestimmungsankerplatz (Laden, Löschen, sonstige);
 - h) geplante vorgeschriebene Kontrollüberprüfungen und wesentliche Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten, die während des Aufenthalts im Bestimmungshafen durchzuführen sind;
 - i) Datum der letzten erweiterten Überprüfung im Geltungsbereich der Pariser Vereinbarung.

24-Stunden-Voranmeldung (24 ETA)

- 3 Der Betreiber, Agent oder Kapitän eines zu einem Hafen oder Ankerplatz eines Mitgliedstaats fahrenden Schiffes meldet dessen Ankunft mindestens 24 Stunden vor dessen Eintreffen oder, sofern die Reisedauer weniger als 24 Stunden beträgt, spätestens zu dem Zeitpunkt, zu dem es den vorherigen Hafen verlässt, oder, sofern der Bestimmungshafen unbekannt ist oder sich während der Reise ändert, sobald die entsprechende Information verfügbar ist.
- 4 Folgende Angaben sind zu übermitteln:
 - a) Identifikation des Schiffes (vorgeschriebene IMO-Nummer sowie zusätzlicher Name, Rufzeichen und/oder MMSI-Nummer);
 - b) Bestimmungshafen;
 - c) voraussichtlicher Ankunftszeitpunkt (ETA);
 - d) voraussichtlicher Abfahrtszeitpunkt (ETD).

Benachrichtigung über den tatsächlichen Ankunftszeitpunkt (ATA)

- 5 Die Mitgliedstaaten melden dem Informationssystem innerhalb einer angemessenen Frist und zusammen mit einem Identifizierungsmerkmal des betreffenden Hafens den tatsächlichen Ankunftszeitpunkt (ATA) jedes Schiffes, das ihre Häfen (die sich im Geltungsbereich der Pariser Vereinbarung befinden) und Ankerplätze anläuft.
- 6 Folgende Angaben sind zu übermitteln:
 - a) Identifikation des Schiffes (vorgeschriebene IMO-Nummer sowie zusätzlicher Name, Rufzeichen und/oder MMSI-Nummer);
 - b) Hafen;
 - c) tatsächlicher Ankunftszeitpunkt;
 - d) an einem Ankerplatz: ja, nein.

Actual departure message (ATD)

- 7 Member States shall transfer the actual time of departure (ATD) of any ship calling at Member States ports and anchorages, together with an identifier of the port concerned within a reasonable time to the Information System.
- 8 The following information shall be submitted:
 - (a) ship identification (mandatory IMO number and additional name, call sign and/or MMSI number);
 - (b) port;
 - (c) actual time of departure.

Benachrichtigung über den tatsächlichen Abfahrtszeitpunkt (ATD)

- 7 Die Mitgliedstaaten übermitteln dem Informationssystem innerhalb einer angemessenen Frist und zusammen mit einem Identifizierungsmerkmal des betreffenden Hafens den tatsächlichen Abfahrtszeitpunkt (ATD) jedes Schiffes, das ihre Häfen und Ankerplätze anläuft.
- 8 Folgende Angaben sind zu übermitteln:
 - a) Identifikation des Schiffes (vorgeschriebene IMO-Nummer sowie zusätzlicher Name, Rufzeichen und/oder MMSI-Nummer);
 - b) Hafen;
 - c) tatsächlicher Abfahrtszeitpunkt.