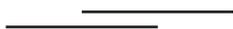




BOLETIM OFICIAL



ÍNDICE	
	<p>CONSELHO DE MINISTROS:</p> <p>Decreto-lei n° 31/2018:</p> <p>Cria o Sistema Nacional de Busca e Salvamento de Cabo Verde. 788</p> <p>Decreto n° 9/2018:</p> <p>Aprova o Memorando de Entendimento sobre o Controlo do Estado do Porto para as Regiões Oeste e Central Africana. 799</p>

CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-lei nº 31/2018

de 31 de maio

Cabo Verde, através da aprovação do Decreto-lei n.º 61/2015, de 5 de novembro, que cria o Sistema Nacional de Busca e Salvamento (SAR), assumiu a responsabilidade de assegurar a assistência a pessoas em perigo em decorrência de acidente ou situação de emergência ocorridas com aeronaves, navios e embarcações.

Neste âmbito fundiu-se o SAR Aeronáutico e o Marítimo, criando um único SAR, ou seja, um sistema que cobre as duas vertentes, através de um Centro Conjunto de Coordenação de todas as ações de Salvamento (JRCC - *Joint Rescue Coordination Center*).

Contudo com a entrada em vigor do Decreto-lei n.º 61/2015, de 5 de novembro, foi revogado o Decreto-lei n.º 34/2009, de 21 de Setembro, que cria o Serviço de Busca e Salvamento da Aviação Civil (SAR aeronáutico), a ser prestado em todo o espaço aéreo denominado como Região de Busca e Salvamento Oceânica do Sal, em conformidade com o Anexo 12 da Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO, sigla em inglês) e o Regulamento n.º 01/2012, de 16 de julho, emitido pela autoridade aeronáutica, através do qual foram especificados os requisitos relativos às funções, atribuições e procedimentos do Centro de Coordenação de Salvamento Aeronáutico e as funções do Ponto de Contacto SAR designado da Região de Busca e Salvamento de Cabo Verde com relação à vertente aeronáutica.

Perante este cenário e visando imprimir maior eficiência e eficácia ao Sistema Nacional de Busca e Salvamento e colmatar o vazio de regulamentação a nível da organização e atribuições do Serviço de Busca e Salvamento, o presente diploma visa regular todas as matérias sobre busca e salvamento em consonância com o disposto na Convenção Internacional da Aviação Civil (Convenção de Chicago de 1944), na Convenção Internacional sobre a Busca e Salvamento Marítimo (Convenção de Hamburgo de 1979) e na Convenção para Salvaguarda da Vida no Mar (Convenção SOLAS) de que Cabo Verde é Estado signatário.

Assim, o Sistema de Busca e Salvamento inclui como elementos básicos um quadro jurídico (o presente diploma e a Resolução n.º 31/2009, de 21 de setembro, alterada e republicada pela Resolução n.º 84/2015, de 24 de agosto, que cria a Comissão Nacional de Coordenação de Busca e Salvamento, para coordenar os esforços de todas as entidades participantes e fornecer ao Estado subsídios à elaboração da política nacional SAR), as autoridades responsáveis (a Agência Marítima e Portuária, a Agência de Aviação Civil, o Prestador SAR (Guarda Costeira), e demais Unidades SAR das Forças Armadas, da Polícia Marítima, como órgãos executivos ou operativos e outros Organismos de Salvamento do país, Comunicações dos Serviços de Tráfego Aéreo (ATS), Serviços de Meteorologia e Pessoal especializado do Serviço de Busca e Salvamento.

Neste sentido, este diploma mantém a opção de assegurar uma aproximação de multi-agências interligadas para a

gestão dos serviços SAR, sendo aos membros do Governo responsáveis pelas aéreas dos Transportes, da Defesa Nacional e da Administração Interna os principais garantes da prestação de serviços SAR, com total responsabilidade para o seu planeamento, estabelecimento, organização de pessoal, equipamento, controle e elaboração da política geral em matéria SAR aeronáutico e marítimo, devendo ser coadjuvado pelas autoridades aeronáutica e marítima.

Assim,

No uso da faculdade conferida pela alínea *a*) do n.º 2 do artigo 204.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto

O presente diploma cria o Sistema Nacional de Busca e Salvamento de Cabo Verde.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente diploma, entende-se por:

- a) «Busca», uma operação normalmente coordenada pelo Centro Conjunto de Coordenação de Salvamento ou por um sub-centro de salvamento, em que se utiliza o pessoal e instalações disponíveis para localizar pessoas em perigo;
- b) «Centro Conjunto de Coordenação de Salvamento (JRCC - *Joint Rescue Coordination Center*)», é o centro de coordenação de salvamento responsável pelas operações do SAR aeronáutico e marítimo;
- c) «*Ditching*», amargem forçada de uma aeronave na água;
- d) «Equipa de busca e salvamento», equipa composta por pessoas treinadas e dotadas de equipamentos apropriados à execução rápida das operações de busca e salvamento;
- e) «Fase de alerta», uma situação em que existe apreensão quanto à segurança de uma aeronave, navio ou embarcação e seus ocupantes;
- f) «Fase de emergência», um termo genérico que significa, conforme o caso, fase de incerteza, fase de alerta ou fase de perigo;
- g) «Fase de incerteza», uma situação em que existe a incerteza acerca da segurança de uma aeronave, navio ou embarcação e seus ocupantes;
- h) «Fase de perigo», uma situação em que existe uma certeza razoável de que uma aeronave, navio ou embarcação e seus ocupantes estão ameaçados por um perigo grave e iminente e requerem de assistência imediata;
- i) «Meios de busca e salvamento», todos os recursos utilizados para efetuar as operações de busca e salvamento, incluindo as equipas designadas na condução das operações de busca e salvamento;

- j) «Operação de busca e salvamento», o conjunto de atividades relacionadas com o salvamento de tripulações, localização de aeronaves, navios e embarcações e seus ocupantes, retorno em segurança dos sobreviventes de acidentes aeronáuticos, marítimos e outros, medidas para atenuar os efeitos das calamidades públicas e prestação de assistência, sempre que houver perigo à vida humana;
- k) «Postos de alerta», quaisquer meios destinados a servir de intermediário entre uma pessoa que declara uma situação de perigo e o centro conjunto de coordenação de “salvamento”;
- l) «Região de busca e salvamento (SRR - *Search Rescue Region*)», uma região de dimensões determinada, associada a um centro de coordenação de busca, no interior da qual são assegurados os serviços de busca e salvamento;
- m) «Salvamento», uma operação para recuperar pessoas em perigo, prestar-lhes assistência médica inicial ou de outro tipo e transportá-las a um local seguro;
- n) «Serviços de Busca e Salvamento», serviço coordenado pelo Centro Conjunto de Coordenação de Busca e Salvamento de Cabo Verde que utiliza meios públicos e privados para localizar e recuperar os sobreviventes de acidentes ou incidentes de aeronaves, navios e embarcações, independentemente das circunstâncias e nacionalidade, tendo ainda por finalidade, prestar os primeiros socorros e outras necessidades de sobrevivência, assim como, providenciar o transporte dos mesmos para um local seguro;
- o) «Sub-centro de salvamento (RSC - *Rescue sub-centre*)», uma unidade subordinada a um centro conjunto de coordenação de salvamento, estabelecida para complementar esta última de acordo com determinadas disposições das autoridades responsáveis;
- p) SPOC – Sigla inglesa do Ponto de Contacto SAR nacional (*SAR Point of Contact*).

Artigo 3.º

Missão

O Sistema Nacional de Busca e Salvamento tem por missão assegurar o serviço de busca e o salvamento, nomeadamente através de:

- a) Regulação das matérias sobre busca e salvamento (SAR) em conformidade com o disposto na Convenção de Chicago de 1944, na Convenção de Hamburgo de 1979 e na Convenção SOLAS de 1974;
- b) Gestão SAR;
- c) Planificação de missões SAR; e
- d) Coordenação operacional SAR.

Artigo 4.º

Definição e Implementação de Política Nacional Serviço de Busca e Salvamento

Cabe aos membros do Governo responsáveis pelas aéreas dos Transportes, Defesa Nacional e Administração Interna, definir e implementar a política geral em matéria SAR aeronáutico e marítimo, coadjuvados pelas autoridades aeronáutica, marítima e pela Comissão Nacional de Coordenação de Busca e Salvamento (CNCSAR).

Artigo 5.º

Coordenação entre os ministérios participantes

O departamento governamental responsável pela área dos Transportes deve coordenar com os demais departamentos governamentais com responsabilidades SAR e assegurar que acordos bilaterais ou multilaterais com outros ministérios pertinentes sejam celebrados.

CAPÍTULO II

ORGANIZAÇÃO

Artigo 6.º

Serviço de Busca e Salvamento

O Serviço de Busca e Salvamento integra os seguintes elementos:

- a) A Comissão Nacional de Coordenação de Busca e Salvamento;
- b) O Centro Conjunto de Coordenação de Salvamento;
- c) Sub-centro de salvamento, quando designado;
- d) Equipa de busca e salvamento;
- e) Os Postos de Alerta;
- f) A Unidade de Busca e Salvamento.

Artigo 7.º

Objetivos do Serviço de Busca e Salvamento

1. O Serviço de Busca e Salvamento tem como objetivo proporcionar toda ajuda possível às aeronaves, navios e embarcações em perigo ou sinistrados e aos sobreviventes dos acidentes de aviação ou marítimo na SRR de Cabo Verde.

2. O Serviço de Busca e Salvamento deve ser disponibilizado durante 24 (vinte e quatro) horas por dia, podendo ser prestado na forma individual ou em cooperação com outros Estados.

3. Caso Cabo Verde tenha aceite a missão de prestar serviço de busca e salvamento nas áreas correspondentes ao alto mar ou nas SRR de outros Estados, individualmente ou em cooperação com outros Estados, devem ser tomadas as medidas necessárias para que os serviços se estabeleçam e sejam prestados de acordo com as disposições do Anexo 12 à Convenção da Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO, sigla em inglês) e da Convenção SAR.

4. O serviço de busca e salvamento a ser estabelecido nas áreas correspondentes ao alto mar ou nas SRR de outros Estado, na forma individual ou em cooperação com outros Estados, deve-se determinar sobre a base de acordos regionais.

5. Ao disponibilizar ajuda às aeronaves, navios e embarcações em perigo e aos sobreviventes de acidentes de aviação ou marítimo, o serviço de busca e salvamento deve ser prestado independentemente da nacionalidade ou condição jurídica das pessoas ou das circunstâncias em que se encontrem.

6. O prestador do serviço SAR deve estabelecer procedimentos para melhorar a prestação de serviços, incluindo os aspetos de planificação, instrução e acordos de cooperação nacional e internacional.

7. O prestador de serviço SAR deve utilizar as equipas de busca de salvamento das Forças Armadas e outras instalações e serviços disponíveis para ajudar a qualquer aeronave, navio e embarcação ou os seus ocupantes que estejam ou pareçam estar em estado de emergência.

Artigo 8.º

Aprovação e Publicação da Região de Busca e Salvamento

1. O membro do Governo responsável pela área dos Transportes aprova, mediante Portaria, a SRR de Cabo Verde, a qual deve ser publicada no Boletim Oficial, bem como nas publicações aeronáuticas e marítimas pertinentes.

2. Os limites da SRR dentro da qual se deve prestar o serviço de busca e salvamento coincidem com os da Região de Informação de Voo (FIR) e no alto mar, com a Região de Busca e Salvamento Marítimo de Cabo Verde.

Artigo 9.º

Comissão Nacional de Coordenação de Busca e Salvamento

1. A Comissão Nacional de Coordenação de Busca e Salvamento (CNCSAR) é o fórum permanente e apropriado no qual os participantes recomendam, *inter alia* políticas e procedimentos que devem ser incorporados no Plano Nacional SAR e outros documentos SAR pertinentes.

2. Os objetivos, as funções, a composição e o funcionamento da Comissão Nacional de Coordenação de Busca e Salvamento estão previstos no diploma da sua criação.

Artigo 10.º

Centro Conjunto de Coordenação de Salvamento

1. O Centro Conjunto de Coordenação de Salvamento (JRCC) está a cargo da Guarda Costeira, enquanto prestador do serviço SAR, que é responsável pela coordenação das operações de busca e salvamento marítimo e aeronáutico em toda a SRR.

2. O JRCC, quando solicitado, deve prestar os serviços SAR fora da SRR de Cabo Verde.

3. O JRCC e os sub-centros, quando estabelecidos, devem estar dotados 24 (vinte e quatro) horas por dia de pessoal devidamente capacitado e com domínio da fraseologia padrão utilizado nas comunicações aeronáuticas e marítimas.

4. O pessoal do JRCC que participa nas comunicações radiotelefónicas deve ter domínio da língua inglesa.

5. Nas zonas onde os serviços públicos de telecomunicações não permitem às pessoas que observem uma aeronave,

navio e embarcação em perigo de notificar de forma direta e rápida ao Centro Conjunto Coordenador de Salvamento, os Centros adequados dos serviços públicos ou privados podem desempenhar o papel de postos de alertas.

Artigo 11.º

Comunicações dos órgãos de busca e salvamento

1. O JRCC deve dispor de meios de comunicação imediata em ambos os sentidos, rápidos e seguros com:

- a) Os órgãos do serviço de tráfego aéreo correspondente;
- b) Os sub-centros de salvamento associados;
- c) As estações apropriadas, que facilitam marcações e posições na região;
- d) Uma estação de rádio costeira que possa alertar as embarcações que se encontram na região e comunicar-se com elas;
- e) O posto central das equipas de salvamento da região;
- f) Os Centros de Coordenação de Salvamento das regiões adjacentes;
- g) O serviço nacional meteorológico ou um órgão de vigilância meteorológica designado;
- h) As equipas de salvamento ao serviço de busca e salvamento; e
- i) Os postos de alerta.

2. Cada posto de alerta estabelecido deve dispor de meios de comunicação rápidos e seguros com:

- a) O JRCC;
- b) Os sub-centros de salvamento adjacentes;
- c) Um órgão meteorológico ou um órgão de vigilância meteorológica;
- d) As equipas de salvamento.

3. Os meios de comunicação previstos nos números 1 e 2, complementam-se, quando for necessário, com outros meios de comunicações visuais ou auditivas, como a televisão em circuito fechado.

Artigo 12.º

Equipas de salvamento

1. O prestador de serviço SAR deve designar como equipas de salvamento, com carácter permanente ou temporário, elementos dos serviços públicos ou privados que se encontram em prontidão e equipados para operações de busca e salvamento na SRR, devendo ser definidas as funções relativas destes elementos e do JRCC correspondente.

2. O prestador de serviço SAR deve criar equipas adicionais de salvamento, quando as designadas, conforme o número anterior, sejam insuficientes.

3. O prestador de serviço SAR deve designar como partes do plano de operações de busca e salvamento os

elementos dos serviços públicos ou privados que, ainda que não sejam apropriados para funcionar como equipas de salvamento, possam participar nas operações de busca e salvamento, sendo definidas as funções relativas destes elementos e do JRCC.

Artigo 13.º

Postos de alerta

Os postos de alerta incluem, nomeadamente:

- a) A estação de rádio costeira;
- b) Terminais de usuários e centros de controlo locais da missão do sistema de Copas-Sarsat (LUT e MCC);
- c) Estações terrenas do sistema de *Inmarsat* (LES);
- d) Unidades de serviços do tráfego aéreo;
- e) O Centro de Despacho e Coordenação de Emergência;
- f) O Centro de Operação de Segurança Marítima;
- g) Centros de Controle de Tráfego Marítimo;
- h) Capitánias e delegações marítimas;
- i) As unidades públicas de segurança, tais como polícias e departamento de bombeiros, aeronaves, navios e embarcações, ou outras pessoas com facilidades que possam receber e retransmitir tais alertas.

Artigo 14.º

Unidade de Busca e Salvamento

Para uma rápida realização de operações de busca e salvamento são criadas Unidades de Busca e Salvamento (SRU - *Search Rescue Unit*), constituídas de pessoal capacitado e dotado de equipamentos adequados para as operações SAR.

Artigo 15.º

Equipamento das equipas de salvamento

1. O prestador de serviço SAR deve disponibilizar a toda a equipa de salvamento meios e equipamentos apropriados para localizar rapidamente o local de um acidente e prestar ajuda adequada no referido local.

2. O prestador de serviço SAR deve assegurar que toda a equipa de salvamento disponha de meios rápidos e seguros para comunicar-se em ambos os sentidos com outras equipas ou com outros elementos que intervenham na operação.

3. O prestador de serviço SAR deve assegurar que todas as unidades de busca e salvamento estejam equipadas para comunicar-se na frequência de socorro aeronáutico e marítimo e na frequência utilizada no local do evento, assim como as demais frequências designadas.

4. As Unidades de busca e salvamento devem estar equipadas com dispositivos de radiolocalização que operam nas frequências internacionais de socorro aeronáutico e marítimo quando participem numa operação de busca

e salvamento numa área em que, de acordo com as disposições vigentes, se requer que se leve equipamento de rádio de sobrevivência.

5. Todas as unidades de busca e salvamento devem estar equipadas com equipamento de rádio de sobrevivência ou a radiobaliza de emergência portáteis para serem lançados nos locais de acidentes para efetuar a radiolocalização fora de bordo para facilitar a busca e salvamento com que devem contar as ditas aeronaves, de acordo com as disposições vigentes e retransmitir a captação de sinais de radiobalizas de emergência (ELT, EPIRB ou PLB), na frequência de 406 MHz (megahertz) radiobalizas de socorro de indicação de posição de emergência marítima (EPIRB) e dos transmissores do localizador da emergência da aviação.

6. Toda aeronave de busca e salvamento utilizada para a busca e salvamento nas áreas marítimas e que deve comunicar-se com navios de marinha mercantes, deve estar equipada de modo que possa comunicar-se com os referidos navios em 2182 KHz (quilohertz) e levar um exemplar do código internacional de sinais, com o objetivo de contornar as dificuldades de língua que possam experimentar-se na comunicação com os navios.

7. O prestador de serviço SAR deve assegurar que pelo menos uma das aeronaves que participam numa operação de busca e salvamento, transporta equipamento de sobrevivência, nos casos em que seja necessário proporcionar aprovisionamentos por via aérea aos sobreviventes.

8. O prestador de serviço SAR deve estabelecer nos aeródromos apropriados, equipamentos de sobrevivência convenientemente embalados para serem lançados desde as aeronaves.

CAPÍTULO III

COOPERAÇÃO

Artigo 16.º

Cooperação entre os Estados

1. O prestador de serviço SAR deve cooperar com as organizações de busca e salvamento dos Estados vizinhos.

2. Caso seja necessário, o prestador de serviço SAR deve coordenar as operações de busca e salvamento com as dos Estados vizinhos, especialmente quando estas operações estejam próximas a regiões de busca e salvamento adjacentes.

3. Para efeitos do disposto no número anterior, o prestador de serviço SAR deve elaborar planos e procedimentos comuns de busca e salvamento para facilitar a coordenação das operações de busca e salvamento com as dos Estados vizinhos.

4. Nos termos estabelecidos pelas convenções internacionais pertinentes em matérias de busca e salvamento, o prestador de serviço SAR deve permitir a entrada imediata no seu território de equipas de salvamento de outros Estados para a busca no local onde tenha ocorrido um acidente de aviação ou marítimo para o salvamento dos sobreviventes do referido acidente.

5. A entrada das equipas de salvamento de Cabo Verde no território de outro Estado efetua-se, nos termos estabelecidos pelas convenções internacionais pertinentes em matérias de busca e salvamento.

6. Quando o prestador de serviço SAR deseja que as suas equipas de salvamento entrem no território de outro Estado para realizar operações de busca e salvamento, deve-o solicitar ao Centro Coordenador de Salvamento do Estado interessado ou a qualquer outra autoridade que esse Estado designe, dando todos os detalhes da missão planeada e da necessidade de realizá-la.

7. A entrada no território de Cabo Verde de equipas de salvamento de outro Estado deve ser solicitada ao prestador de serviço SAR pelo Centro Coordenador de Salvamento do Estado interessado ou a qualquer outra autoridade que esse Estado designe.

8. As autoridades competentes ou o prestador de serviço SAR deve acusar, imediatamente, a receção da solicitação mencionada e indicar, o mais rápido possível, as condições, quando aplicável, em que pode efetuar-se a missão planeada.

9. O prestador de serviço SAR deve estabelecer acordos com outros Estados para determinar as condições de entrada das equipas de salvamento de um Estado no território dos demais.

10. Os acordos referidos no parágrafo anterior, devem facilitar a entrada das referidas equipas com o mínimo de formalidades.

11. O prestador de serviço SAR deve organizar a realização dos exercícios conjuntos de instrução em que participam as suas equipas de busca e salvamento, as dos outros Estados e os operadores aéreos e marítimos, a fim de fomentar a eficiência da busca e salvamento.

12. O JRCC pode:

- a) Solicitar de outros Centros Coordenadores de Salvamento a ajuda necessária, inclusive aeronaves, navios, embarcações, pessoal ou equipamento;
- b) Conceder todas autorizações necessárias para a entrada das referidas aeronaves, navios e embarcações, pessoal ou equipamento no seu território; e
- c) Acordar as medidas necessárias com as respetivas autoridades alfandegárias, de imigração e de outra classe com o objetivo de facilitar a entrada.

13. O JRCC deve prestar ajuda, quando for solicitado, a outros Centros Coordenadores de Salvamento, incluindo assistência com aeronaves, navios e embarcações, pessoal ou equipamento.

14. O prestador de serviço SAR deve organizar a realização dos exercícios conjuntos de instrução em que participam as suas equipas de busca e salvamento, as dos outros Estados e os operadores aéreos, a fim de fomentar a eficiência da busca e salvamento.

15. O prestador de serviço SAR, estabelece acordos ou programas de visitas de intercâmbio na área SAR com órgãos SAR de outros Estados, em concertação prévia ou com base em propostas da CNCSAR.

Artigo 17.º

Cooperação com outros serviços

1. O prestador de serviço SAR deve, no âmbito de operações SAR, fomentar para que todas as aeronaves, navios, embarcações, serviços e instalações locais públicos e privados que não fazem parte da organização de busca e salvamento, possam cooperar amplamente com estes e prestem toda a ajuda possível aos sobreviventes dos acidentes aeronáuticos e marítimos.

2. A CNCSAR deve promover acordos relativos a apoio mútuo, funções, responsabilidades e obrigações de todos os prestadores de serviços públicos e privados, incluindo os de voluntariado que podem participar nas operações SAR.

3. Durante as operações SAR, o JRCC pode solicitar a colaboração e o apoio de outros organismos do Estado, designadamente, a Comissão Nacional de Gestão de Crises, conforme requerido.

4. Todos os organismos e serviços do Estado que executem serviços SAR são obrigados a responder a todas as solicitações feitas pelo JRCC, de acordo com as prioridades e com as condições acordadas entre as partes.

5. O serviço de busca e salvamento deve cooperar com a entidade de investigação de acidentes e com os que têm a responsabilidade das vítimas do acidente.

6. Com o objetivo de ajudar na investigação de acidentes, as equipas de salvamento devem ser acompanhadas, quando possível, de pelo menos um membro da entidade investigadora de acidentes.

7. O JRCC é o Ponto de Contato SAR (SPOC) nacional para a receção dos Dados de Socorro Cospas-Sarsat.

Artigo 18.º

Difusão da informação

1. O prestador de serviço SAR deve publicar e difundir toda a informação necessária para a entrada no território nacional das equipas de salvamento de outros Estados e incluir esta informação nos acordos relativos a serviços de busca e salvamento.

2. Quando a informação referida no número anterior possa beneficiar a prestação de Serviços SAR, o prestador de serviço SAR deve disponibilizar, através do JRCC ou por outros meios, informações relativas ao seu plano de operações de busca e salvamento.

3. Quando o prestador de serviço SAR ou os postos de alerta registarem informação sobre a posição de navios e embarcações no mar deve, sempre que possível, difundir-la regularmente aos outros Estados vizinhos interessados que assim o solicitem.

4. O prestador de serviço SAR deve difundir entre o público em geral, instruções sobre as medidas que devem

ser tomadas quando existam motivos para crer que uma aeronave, navio ou embarcação se encontra em situação de emergência e possa ser motivo de uma inquietude pública ou requeira uma resposta geral de emergência.

CAPÍTULO IV

PROCEDIMENTOS PREPARATÓRIOS

Artigo 19.º

Informação preparatória

1. O JRCC deve ter sempre, e em todo o momento, as seguintes informações atualizadas relativas à sua SRR:

- a) Equipas de salvamento e postos de alerta;
- b) Órgãos dos serviços de tráfego aéreo;
- c) Centros de Controle de Tráfego Marítimo (VTS);
- d) Centro de Operações de Segurança Marítima (COSMAR);
- e) Estações Costeiras;
- f) Meios de comunicação que podem ser utilizados nas operações de busca e salvamento;
- g) Contato e número de telefone de todos os operadores aéreos, marítimos e terrestres, ou dos seus representantes designados, que operam na Região; e
- h) Todo serviço público e privado, incluindo ajudas médicas e meios de transporte, que possam ser úteis na busca e salvamento.

2. O JRCC deve dispor de forma rápida e eficiente de qualquer outra informação de interesse para a busca e salvamento, inclusive as informações relativas a:

- a) A localização, distintivos de chamadas, horas de serviços e frequências de rádios estações que podem ser utilizadas nas operações de busca e salvamento;
- b) A localização e horas de serviço das estações que mantenham a escuta permanente de rádio e as respetivas frequências;
- c) Locais de armazenagem de equipamentos de lançamento de emergência e de sobrevivência; e,
- d) Objetos localizados que podem ser confundidos com destroços de aeronaves, navios ou embarcações, especialmente quando vistos do ar.

3. O JRCC deve ter acesso rápido à informação relativa à posição, rumo verdadeiro, velocidade e distintivo de chamada de aeronaves, navios e das embarcações que se encontram dentro das ditas áreas e que podem prestar ajuda às aeronaves, navios e embarcações em perigo, e informação sobre a forma de comunicar com os mesmos.

4. O JRCC deve ter um mapa de grande escala da SRR para fins de programação da área de busca e coordenação das operações e apresentação de mais informações de interesse SAR.

5. O prestador de serviço SAR, com o objetivo de facilitar as operações SAR no mar deve estabelecer, um sistema de notificação de aeronaves, navios e embarcações em cooperação com as autoridades aeronáuticas e marítimas ou fazer acordos para dispor de ligações de comunicações com o Sistema de Salvamento Automatizado de Embarcação por Assistência. Mútua (AMVER) ou outros sistemas regionais de notificação de navios e embarcações, quer de forma individual ou em cooperação com outros Estados.

Artigo 20.º

Manual de Operações SAR

1. O JRCC deve elaborar um Manual de Operações SAR, em conformidade com os requisitos de instrumentos internacionais pertinentes em matéria SAR e do presente Decreto-lei.

2. O Manual de Operações SAR e as suas emendas, devem ser submetidas à aprovação da CNCSAR, ouvidas as autoridades aeronáutica e marítima.

3. O JRCC deve incluir no Manual de Operações SAR as seguintes informações:

- a) A descrição da organização, as responsabilidades, os critérios e requisitos para o desempenho de funções SAR, conforme as prescrições constantes do documento 9731 – Manual Internacional Aeronáutico e Marítimo de Busca e Salvamento (IAMSAR);
- b) Um programa de formação e treino de pessoal, incluindo a descrição das funções e a experiência mínima na área de controlo de tráfego aéreo e marítimo, bem como, de proficiência linguística;
- c) Informação detalhada para assegurar que o pessoal designado para desempenhar as funções de coordenador SAR e de ponto de contato SAR tenha acesso a informações e sistemas, bem como, detenha conhecimentos específicos sobre os seguintes aspetos:
 - i) Detalhes de acesso à base de dados de registo de Radiobalizas de Localização de Emergência (ELT - *Emergency Locator Transmitters*), Radiobalizas Indicadoras de Posição de Emergência (EPIRB - *Emergency Position Indicating Radio Beacons*) e Baliza de localização Pessoal (PLB - *Personal Locator Beacon*), de 406 MHz (megahertz), adotada por Cabo Verde, nomeadamente a Base de Dados de Registos Internacional de Balizas (IBRD - *international Beacon Registration Database*);
 - ii) Informação atualizada sobre os pontos de contato de todas as entidades, unidades, meios de busca e salvamento e autoridades relacionadas com SAR;
 - iii) Identificação do conteúdo das mensagens de alerta do Sistema COSPAS-SARSAT SIT 185 e SIT 605;
 - iv) Acordos SAR assinados por Cabo Verde;

- v) Sistema Global de Comunicação de Socorro e Segurança Marítima (GMDSS - *Global Maritime Distress and Safety System*) da Organização Marítima Internacional (IMO);
 - vi) As características operacionais de ELT, EPIRB e PLB;
 - vii) Os recursos de comunicação SAR, nomeadamente da Rede Fixa Telecomunicações Aeronáuticas (AFTN - *Aeronautical Fixed Telecommunication Network*), Sistema de Manuseio de Mensagens Aeronáuticas (AMHS - *Aeronautical Message Handling System*), telefonia e internet pública.
- d) O Plano operacional do JRCC;
- e) Os procedimentos para a condução dos exercícios SAR.

Artigo 21.º

Planos de operações

1. O JRCC deve preparar um plano detalhado para a realização das operações de busca e salvamento na sua SRR.

2. O prestador de serviço SAR deve elaborar o plano de operações conjuntamente com os operadores aéreos, marítimos e outros organismos públicos e privados que podem ajudar a proporcionar os serviços de busca e salvamento ou beneficiar-se dos mesmos.

3. O plano de operações deve especificar, as medidas adotadas para a manutenção e o abastecimento de combustível das aeronaves, navios, embarcações e veículos utilizados na busca e salvamento, inclusive os disponibilizados por outros Estados.

4. O plano de operações deve conter detalhes relativos a todas as decisões que devem ser tomadas por aqueles que participam na busca e salvamento, incluindo:

- a) A forma em que deve efetuar-se a busca e salvamento na região concernente;
- b) A utilização dos sistemas e instalações de comunicações disponíveis;
- c) As medidas que devem ser tomadas conjuntamente com os Centros Coordenadores de Salvamento adjacentes;
- d) O procedimento para alertar as aeronaves estacionadas e em rota, navios e as embarcações no mar;
- e) Os deveres e prerrogativas do pessoal designado para as operações de busca e salvamento;
- f) A possível redistribuição do equipamento que pode ser necessária por causa das condições meteorológicas ou de outra natureza;
- g) Os métodos para obter informação essencial concernente às operações de busca e salvamento,

tais como boletins e previsão meteorológicos, Avisos para pilotos (NOTAM- *Notice to Airmen*) apropriados;

- h) Os métodos para obter de outros Centros Coordenadores de Salvamento adjacentes a assistência que possa ser necessária, incluindo de aeronaves, navios e embarcações, pessoal ou equipamento;
- i) Os métodos para ajudar as aeronaves em perigo que estejam obrigadas a efetuar uma amargem forçada na água (*ditching*) a serem localizadas pelos navios e embarcações;
- j) Os métodos para ajudar as aeronaves, navios e embarcações de busca e salvamento e outras aeronaves, navios e embarcações a localizarem a aeronave, navios e embarcações em perigo;
- k) As medidas cooperativas tomadas conjuntamente com os órgãos dos Serviços de Tráfego Aéreo (ATS) e outras autoridades competentes correspondentes, para prestar assistência a uma aeronave que se saiba ou suspeite seja objeto de atos ou interferências ilícitas;
- l) As medidas cooperativas tomadas conjuntamente com os órgãos VTS e outras autoridades competentes correspondentes, para prestar assistência a um navio e embarcações que se saiba ou suspeite seja objeto de atos ou interferências ilícitas.

5. Com a finalidade de proporcionar os serviços SAR nas imediações dos aeródromos e portos, inclusive os aeródromos costeiros e as zonas marítimas, os planos de emergência dos aeródromos e portos devem estar integrados com os planos de operações SAR.

Artigo 22.º

Equipas de busca e salvamento

1. Toda a equipa de busca e salvamento deve:

- a) Ter conhecimento de todas as partes do plano de operações previstas no artigo anterior que sejam necessárias para assumir eficazmente suas obrigações;
- b) Manter informado o JRCC sobre o seu estado de preparação.

2. Toda a equipa de busca e salvamento deve tomar as medidas necessárias para prover navios, embarcações e veículos adicionais sempre que seja preciso substituir os que estão a ser utilizados nas operações de busca e salvamento.

3. O prestador de serviço SAR deve:

- a) Ter disponível um número mínimo de facilidades e meios SAR requerido; e
- b) Dispor de provisões adequadas de rações, medicamentos, dispositivos para sinalização e demais equipamentos de sobrevivência e salvamento.

Artigo 23.º

Formação profissional e exercícios

Com o objetivo de alcançar e manter a máxima eficiência do sistema de busca e salvamento, o prestador de serviço SAR deve providenciar a formação periódica do pessoal SAR e a realização de exercícios SAR adequados.

Artigo 24.º

Destroços das aeronaves, navios e embarcações

1. Concluída a investigação, os destroços resultantes de um acidente de aviação ou marítimo ocorrido, dentro da FIR/SRR de Cabo Verde, são retirados ou destruídos pelo operador, proprietário e/ou sua seguradora, ou sinalizados nas cartas aeronáuticas e marítimas se a sua presença constituir um perigo ou criar constrangimentos às operações de busca e salvamento subsequentes.

2. Para facilitar o cumprimento do disposto no n.º anterior, qualquer pessoa que encontre os destroços de uma aeronave, navio ou embarcação, deve notificar a autoridade competente o mais rápido possível.

CAPÍTULO V

PROCEDIMENTOS PARA AS OPERAÇÕES

Artigo 25.º

Informação relativa às emergências

1. Toda autoridade do Estado ou qualquer membro da organização de busca e salvamento que tenha razões para crer que uma aeronave, navio ou embarcação esteja numa emergência, deve proporcionar imediatamente toda a informação de que disponha ao JRCC.

2. Logo que receber a informação que uma aeronave, navio ou embarcação se encontra numa situação de emergência, o JRCC deve avaliar a informação e determinar o alcance das operações necessárias.

3. Quando a informação relativa à aeronave, navio ou embarcação em situação de emergência não tenha sido comunicada por órgãos dos serviços de tráfego aéreo e marítimo designados, o JRCC deve determinar em que fase de emergência corresponde a situação e aplicar os procedimentos pertinentes a esta fase.

Artigo 26.º

Fases de emergência

As fases de emergência são:

- a) Fase de incerteza;
- b) Fase de alerta;
- c) Fase de perigo.

Artigo 27.º

Procedimentos para o JRCC durante as fases de emergência

1. Durante a fase de incerteza, o JRCC deve prestar a sua máxima cooperação aos órgãos dos serviços de tráfego

aéreo, marítimo e aos demais organismos e serviços apropriados, a fim de que os relatórios SAR recebidos sejam rapidamente avaliados.

2. Após a ocorrência de uma fase de alerta, o JRCC deve alertar imediatamente os órgãos dos serviços de busca e salvamento e equipas de salvamento apropriados e dar início às atividades necessárias.

3. Após a ocorrência de uma fase de perigo, o JRCC deve:

- a) Desencadear as intervenções dos órgãos de busca e salvamento e equipas de salvamento correspondentes, de acordo com o plano de operações;
- b) Averiguar a posição da aeronave, navio ou embarcação em perigo e calcular o grau de incerteza dessa posição e, de acordo com esta informação e as circunstâncias determinar a extensão da área de busca;
- c) Notificar os operadores aéreos e marítimos, sempre que seja possível, e disponibilizar as informações atualizadas dos acontecimentos;
- d) Notificar aos Centros Coordenadores de Salvamento adjacentes cuja ajuda provavelmente seja necessária ou que podem estar interessados na operação;
- e) Notificar ao órgão correspondente dos serviços de tráfego aéreo e marítimo, quando a informação sobre a emergência não tenha sido comunicada por estes;
- f) Pedir prontamente às aeronaves, navios e embarcações, estações costeiras e outros serviços não incluídos especificamente no plano das operações correspondente, que possam prestar assistência, que:
 - i) Se mantenham em escuta das transmissões do equipamento de rádio de sobrevivência ou da radiobaliza de emergência da aeronave, navio e embarcação em perigo, para sua localização e facilitar a busca e salvamento;
 - ii) Ajudem no que for possível a aeronave, navio e embarcação em perigo;
 - iii) Informem de qualquer acontecimento ao JRCC.
- g) Elaborar um plano de operação de busca e salvamento de acordo com a informação disponível e comunicar o referido plano às entidades e unidades SAR envolvidas na realização da referida operação;
- h) Modificar, caso seja necessário, em conformidade com as circunstâncias, o plano de ação detalhado;
- i) Notificar a entidade de investigação de acidentes;
- j) Notificar o Estado de matrícula da aeronave, navio e embarcação.

4. O JRCC deve seguir a ordem em que as ações estão descritas no número anterior, a menos que as circunstâncias ditem o contrário.

Artigo 28.º

Iniciação das atividades de busca e salvamento relativamente a uma aeronave, navio e embarcação cuja posição se desconhece

Quando se declara uma fase de emergência com respeito a uma aeronave, navio e embarcação cuja posição se desconhece e que possa estar numa de duas ou mais Regiões de busca e salvamento, é aplicado o seguinte:

- a) Quando se notifique o JRCC de que existe uma fase de emergência, e este não tem conhecimento de outros centros que tenham tomado as medidas adequadas, deve assumir essas responsabilidades, em conformidade com o artigo anterior e consultar os Centros Coordenadores de Salvamento vizinhos visando a assunção da responsabilidade de coordenar, caso disponha de meios mais adequados;
- b) No caso em que o JRCC seja responsável pela coordenação das atividades de busca e salvamento entre os Centros Coordenadores de Salvamento interessados é designado o centro da:
 - i) Região em que a aeronave, navio e embarcação notificou pela última vez a sua posição;
 - ii) Região à qual se dirigia a aeronave, navio e embarcação, se a última posição notificada estiver no limite que separa duas regiões de busca e salvamento;
 - iii) Região do ponto de destino da aeronave, navio e embarcação, se esta não estiver equipada para comunicar pela rádio em ambos os sentidos ou não tiver a obrigação de manter comunicação pela rádio; ou
 - iv) Região em que se encontra o local do sinistro segundo o sistema *Cospas-Sarsat*.
- c) Depois de se declarar a fase de perigo, o JRCC deve informar a todos os Centros Coordenadores de Salvamento que participem na operação, de todas as circunstâncias da emergência e acontecimentos subsequentes;
- d) Igualmente, todos os Centros Coordenadores de Salvamento que tenham conhecimento de alguma informação relativa à emergência, deve notificá-la ao Centro Coordenador de Salvamento que tenha assumido a responsabilidade geral.

Artigo 29.º

Transmissão de informação às aeronaves, navio e embarcações para as quais se tenham declarado uma fase de emergência

O JRCC deve transmitir ao órgão dos serviços de tráfego aéreo e marítimo com responsabilidade na região de informação de voo ou SRR de Cabo Verde em que opera a aeronave, navio e embarcação, a informação sobre as atividades de busca e salvamento iniciadas, com objetivo de que tal informação possa ser transmitida à aeronave, navio e embarcação.

Artigo 30.º

Procedimentos quando a responsabilidade das operações corresponde ao Estado de Cabo Verde e a outro ou outros Estados

Quando a condução das operações em toda a região de busca e salvamento seja da responsabilidade de Cabo Verde e de outro ou outros Estados, cada um desses Estados envolvidos deve proceder de acordo com o plano de operações relevante quando assim o solicite o Centro Coordenador de Salvamento da região.

Artigo 31.º

Procedimentos para as autoridades que conduzem as operações a partir do local do evento

As autoridades competentes encarregadas da condução das operações devem:

- a) Dar instruções às equipas de salvamento sob sua responsabilidade e informar ao Centro Conjunto Coordenador de Salvamento sobre estas instruções;
- b) Manter o Centro Conjunto Coordenador de Salvamento informado sobre os acontecimentos.

Artigo 32.º

Procedimentos para o término e suspensão das operações por parte do Centro Conjunto de Coordenação de todas as ações de Salvamento

1. As operações SAR devem continuar, quando possível, até que se tenha resgatado e transportado todos os sobreviventes a um local seguro ou até que já não exista esperança razoável da existência de mais sobreviventes.

2. O JRCC é, normalmente, responsável por determinar quando se devem suspender as operações SAR.

3. Quando uma operação SAR tenha tido êxito, ou quando o JRCC considerar, ou for informado de que uma emergência já não existe, este deve cancelar a fase de emergência, concluir a operação SAR e informar imediatamente a todas as autoridades, instalações ou serviços que foram ativados ou notificados.

4. Se uma operação SAR torna-se inviável e o JRCC conclui que ainda pode haver sobreviventes, este deve suspender temporariamente as atividades no local do sinistro até que mude a situação e informar imediatamente a todas as autoridades, instalações ou serviços que foram ativados ou notificados.

5. A informação pertinente que se obtenha posteriormente deve ser avaliada pelo JRCC e este deve iniciar as operações SAR quando se justificar e for viável.

Artigo 33.º

Procedimentos no local de acidente

1. Quando múltiplas facilidades SAR participam nas operações no local do acidente, o JRCC deve designar uma ou mais equipas para que coordenem todas as atividades, com o fim de garantir a segurança e eficácia das operações aéreas e marítimas.

2. Quando um comandante de uma aeronave ou capitão de um navio ou uma embarcação observa que outra aeronave, navio ou outra embarcação esteja em situação de perigo, a menos que não o possa fazer por circunstâncias que no caso considere ilógico ou desnecessário, deve:

- a) Não perder de vista a aeronave, navio ou embarcação em perigo até que seja inevitável deixar o local do acidente, ou o JRCC comunique que a sua presença já não é mais necessária;
- b) Não sendo conhecida a posição exata da aeronave, do navio ou embarcação em perigo, tomar as medidas necessárias para determinar com exatidão essa posição;
- c) Reportar ao JRCC ou ao órgão dos serviços de tráfego aéreo e marítimo, toda a informação que possa obter sobre os seguintes dados:
 - i) Tipo de aeronave, navio ou embarcação em perigo, sua identificação e condição;
 - ii) Sua posição, expressa em coordenadas geográficas ou mapa quadrícula ou em distância e rumo verdadeiro desde um ponto de referência bem designado ou desde uma rádio ajuda para a navegação;
 - iii) Hora em que se tenha verificado a observação, expressa em horas e minutos de tempo universal coordenado (UTC);
 - iv) Número de pessoas observadas;
 - v) Se os ocupantes foram vistos a abandonar a aeronave, o navio ou a embarcação em perigo;
 - vi) Condições meteorológicas no local do acidente;
 - vii) Condição física aparente dos sobreviventes;
 - viii) A melhor rota possível de acesso por terra ao local do acidente.
- d) Proceder de acordo com as instruções do JRCC ou do órgão dos serviços de tráfego aéreo e marítimo.

3. Se a primeira aeronave, navio ou embarcação que chegue ao local do acidente não for uma aeronave, navio e embarcação de busca e salvamento, assume a responsabilidade pela coordenação das atividades no local de todas as outras aeronaves, navios e embarcações que vierem depois, até que a primeira aeronave, navio embarcação de busca e salvamento chegue ao local do acidente.

4. Se a primeira aeronave, navio ou embarcação que chegue ao local do acidente, não puder estabelecer comunicação com o correspondente JRCC ou órgão dos serviços de tráfego aéreo e marítimo, deve transferir, de comum acordo, a coordenação das operações a uma aeronave, navio ou embarcação que possa estabelecer e manter tais comunicações, até à chegada da primeira aeronave, navio ou embarcação de busca e salvamento.

5. Quando for necessário que uma aeronave, navio e embarcação transmita informação aos sobreviventes ou às equipas de salvamento de superfície que não disponha de meios de comunicação em ambos os sentidos, o JRCC

deve solicitar que a mesma envie, sempre que seja possível, um equipamento de comunicações que permita estabelecer contacto direto com os sobreviventes ou equipa de salvamento na superfície ou transmitir a informação enviando uma mensagem escrita.

6. Ao receber um sinal terrestre, a aeronave, o navio ou uma embarcação deve indicar se foi compreendido ou não o sinal, usando os métodos descritos no número anterior, ou utilizando o sinal visual apropriado, caso aquele não for possível.

7. Quando uma aeronave, deva orientar um navio ou uma embarcação para o local da queda de uma aeronave ou de afundamento de um navio ou embarcação que se encontrava em perigo, deve-o fazer transmitindo instruções precisas com qualquer dos meios de que disponha.

8. Não sendo possível estabelecer a comunicação por rádio, o JRCC deve assegurar que a aeronave, navio ou embarcação utilize outros sinais apropriados.

Artigo 34.º

Procedimentos que devem seguir os comandantes de aeronaves, navios e embarcações que recebem uma transmissão de socorro

Quando um comandante de aeronave, navio ou embarcação recebe na radiotelegrafia ou na radiotelefonia um sinal ou uma mensagem de socorro ou uma transmissão equivalente na FIR/SRR de Cabo Verde deve:

- a) Acusar a receção da transmissão de socorro;
- b) Anotar a posição e registar a transmissão da aeronave, navio ou embarcação em perigo, se for comunicado;
- c) Informar o JRCC ou órgão dos serviços de tráfego aéreo e marítimo, da transmissão da aeronave, navio e embarcação em perigo, dando-lhe toda a informação disponível;
- d) A critério do piloto da aeronave ou do capitão do navio e embarcação, enquanto aguarda mais instruções, dirigir-se para a posição dada na transmissão.

Artigo 35.º

Requisição de equipamentos

1. Para fins das operações SAR aeronáutico e marítimo, o JRCC, pode:

- a) Requisitar aeronaves, navios e embarcações civis nacionais para participarem nas operações SAR;
- b) Requisitar a participação nas operações SAR, de tripulante detentores de uma licença que os permite pilotar aeronaves cabo-verdianas, ou comandantes de navios e embarcação matriculado em Cabo Verde; ou
- c) Requerer a assistência de qualquer aeronave ou navio e embarcação estrangeiro, e ainda a assistência de tripulantes detentores de uma licença estrangeira que os permite pilotar aeronaves, ou comandar navios matriculados no estrangeiro.

2. A faculdade conferida pelo número anterior ao JRCC, só pode ser exercida quando:

- a) A vida humana estiver em perigo grave e iminente; e
- b) Não existir outros meios disponíveis para realizar a operação SAR em causa.

3. Para efeito do disposto no n.º 1, o JRCC deve acautelar-se que os respetivos comandantes das aeronaves ou de navios e embarcações, garantam a segurança dos equipamentos requisitados.

Artigo 36.º

Sinais de busca e salvamento

1. Os sinais visuais ar-terra e terra-ar que figurem no plano nacional SAR, devem, quando utilizados, ter o significado indicado no mesmo.

2. Os sinais visuais referidos no número anterior, devem ser utilizados apenas para esses fins indicados, e não devendo ser utilizados outros sinais suscetíveis de serem confundidos com aqueles.

3. Quando a tripulação de uma aeronave, navio e embarcação observar qualquer dos sinais indicados no plano nacional SAR, as aeronaves, navios e embarcações devem intercetá-los e atuar em conformidade com os procedimentos relativos aos sinais de busca e salvamento referenciados no Plano Nacional SAR e publicado no AIP (publicação de informações aeronáuticas) de Cabo Verde.

Artigo 37.º

Registos

1. O JRCC deve implementar um procedimento de registo das operações realizadas na SRR de Cabo Verde.

2. O JRCC deve elaborar os relatórios SAR sobre todas as operações SAR efetuadas na SRR de Cabo Verde.

3. Os relatórios mencionados no parágrafo anterior, devem incluir toda informação pertinente relativa aos procedimentos SAR utilizados pelas aeronaves, navios e embarcações bem como e equipamentos de emergência e sobrevivência, incluindo sugestões relativas ao melhoramento de tais procedimentos e equipamentos.

4. Os relatórios que provavelmente sejam de interesse para outros Estados, são enviados às autoridades nacionais competentes em matérias SAR, que podem também ser enviados à ICAO e à IMO para fins informativos e sua divulgação de forma apropriada.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES ADICIONAIS

Artigo 38.º

Fundo Serviço de Busca e Salvamento

1. Para o financiamento SAR, é criada uma conta consignada junto do Tesouro.

2. Para a realização de despesas, visando a rápida satisfação das necessidades decorrentes do funcionamento do SAR, é criada uma conta consignada junto do Tesouro designada de Fundo de Maneio SAR.

3. A constituição, gestão, reconstituição, contabilidade, encerramento e controlo do Fundo de Maneio SAR regem-se nos termos do Decreto-regulamentar n.º 1/2007, de 15 de janeiro.

4. O Fundo de Maneio SAR é gerido pelo Presidente da CNCSAR, coadjuvado pelo Secretário.

Artigo 39.º

Financiamento

Para a realização da sua missão, o Sistema Nacional de Busca e Salvamento é financiado, pelo fundo autónomo de Desenvolvimento e Segurança Marítima e pelas doações de entidades ou organismos nacionais ou estrangeiros.

Artigo 40.º

Delegação de poderes

O membro do Governo responsável pela área dos Transportes pode delegar todos ou partes dos poderes que lhe são conferidos ou transmitir todas as obrigações sucedâneas do presente diploma, com exceção do poder de publicar os avisos ou de publicar os regulamentos, podendo ainda, a qualquer momento, retirar uma delegação ou uma transferência que tenha concedido nos termos deste artigo.

Artigo 41.º

Organograma SAR

É publicado em anexo ao presente diploma, dele fazendo parte integrante, o organograma SAR.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 42.º

Revogação

São revogados o Decreto-lei n.º 61/2015, de 5 de novembro, que cria o sistema nacional de busca e salvamento, bem como todas as demais disposições legais que contrariam o disposto no presente diploma.

Artigo 43.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovado em Conselho de Ministros do dia 06 de abril de 2018.

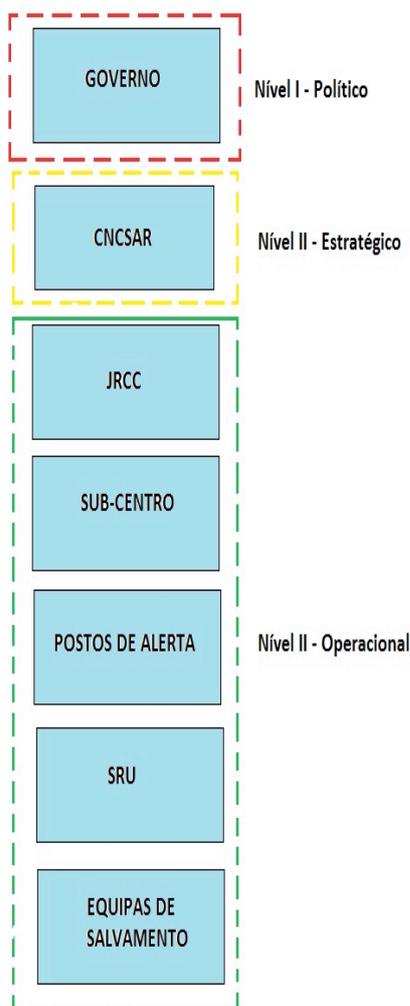
José Ulisses de Pina Correia e Silva - Olavo Avelino Garcia Correia - Paulo Augusto Costa Rocha - José da Silva Gonçalves

Promulgado em 25 de maio de 2018

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE CARLOS DE ALMEIDA FONSECA

ANEXO
(A que refere o artigo 41.º)
ORGANOGRAMA SAR



Decreto n.º 9/2018
de 31 de maio

O Memorando de Entendimento sobre o Controlo do Estado do Porto para as regiões da África Ocidental e Central foi assinado, por maioria esmagadora dos países dessas regiões, incluindo Cabo Verde, em Abuja, Nigéria, a 22 de outubro de 1999. O documento foi, ainda, assinado pelos representantes dos Governos da África do Sul e da Namíbia.

O Memorando em referência, também conhecido por Abuja MoU, surge da necessidade sentida pelos países das regiões atrás mencionadas de harmonizar as inspeções pelos Estados de porto aos navios que escalem os seus portos, de modo a evitar distorções da concorrência e a criação de um quadro jurídico regional que permita, ainda, harmonizar os procedimentos dessas inspeções, e assegurar a aplicação uniforme dos princípios de segurança da navegação e de prevenção da poluição que estão no âmago das políticas regionais de transportes e de ambiente e as condições de vida e de trabalho a bordo dos navios.

A responsabilidade pelo controlo da conformidade dos navios com as normas internacionais de segurança, de

prevenção da poluição e de condições de vida e de trabalho a bordo dos navios incumbe, em primeiro lugar, ao Estado de bandeira. Apoiando-se, na medida do necessário, em organizações reconhecidas, o Estado de bandeira garante plenamente a eficácia das inspeções e vistorias efetuadas no âmbito da emissão dos certificados pertinentes. A responsabilidade pela manutenção do estado do navio e do seu equipamento, depois de realizadas as vistorias para cumprimento dos requisitos das convenções aplicáveis ao navio, compete à companhia do navio.

Verifica-se, no entanto, que um certo número de Estados de bandeira, descumrem gravemente a aplicação e o cumprimento das normas internacionais. Por conseguinte, como segunda linha de defesa contra os navios que não obedecem às normas internacionais, surgiu a necessidade de existir um outro nível de controlo da conformidade com as normas internacionais de segurança, de prevenção da poluição e de condições de vida e de trabalho a bordo dos navios, o qual é assegurado, tal como previsto nos instrumentos internacionais, pelo Estado do porto. Importa clarificar que as inspeções realizadas pelo Estado de porto não substituem, em nenhum momento, as responsabilidades que cabem ao Estado de bandeira.

O conceito do controlo pelo Estado do Porto (PSC) foi introduzido pela Organização Marítima Internacional (IMO) através da sua Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos de 1978 (Convenção STCW). O artigo X da Convenção STCW exige que as Partes do acordo apliquem os requisitos STCW a todos os navios que escalem os seus portos de modo a que não haja desvantagem competitiva para os navios que arvoram bandeira de estados que não são Parte da Convenção.

Este princípio sustenta agora muitos dos regulamentos da IMO, e o PSC tornou-se um elemento essencial do cumprimento internacional das normas regulamentares, e objetiva essencialmente eliminar os navios “sub-standards”.

O Abuja MoU institui, pois, as regras do Estado do Porto, e estabelece ainda os critérios comuns para a inspeção pelo Estado do porto de navios estrangeiros que escalem portos e fundeadouros nacionais, bem como os procedimentos de inspeção, detenção e informação a observar pelas autoridades nacionais competentes neste âmbito.

Em cumprimento ao estipulado na Secção 11 referente às disposições administrativas, Cabo Verde enviou a carta de aceitação de Abuja MoU ao Secretariado daquela organização em 17 de agosto de 2015, tendo obtido o reconhecimento oficial como Estado Parte deste instrumento a 26 do mesmo mês e ano, passando o Abuja MoU a vigorar para as autoridades marítimas cabo-verdianas, ao abrigo do previsto na Secção 11.8.

Em decorrência disso, Cabo Verde passou a ser considerado Estado parte do Abuja MoU, faltando, porém, a conclusão das formalidades constitucionais internas para o efeito.

Assim,

No uso da faculdade conferida pela alínea *d*) do n.º 2 do artigo 204º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Aprovação

É aprovado o Memorando de Entendimento sobre o Controlo do Estado do Porto para a Região Oeste e Central Africana, e os seus 13 anexos, assinado em Abuja, Nigéria, a 22 de outubro de 1999, cujos textos em português e inglês se publicam em anexo ao presente diploma, do qual fazem parte integrante.

Artigo 2.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação e o referido Memorando e respetivos anexos produzem efeitos em conformidade com o que neles se estipula.

Aprovado em Conselho de Ministros de 17 de maio de 2018.

José Ulisses de Pina Correia e Silva - José da Silva Gonçalves - Luís Filipe Lopes Tavares

MEMORANDO DE ENTENDIMENTO

**SOBRE O CONTROLO DO ESTADO DO PORTO
PARA AS REGIOES OESTE E CENTRAL
AFRICANA, 1999***

1ª Emenda Outubro, 2012

As Autoridades Marítimas¹ de:

Angola
Benin
Camarões
Cabo Verde
Congo
Côte d'Ivoire
República Democrática do Congo
Guiné Equatorial
Gabão
Gâmbia
Gana
Guiné
Guiné-Bissau
Libéria
Mauritânia
Namíbia
Nigéria
São Tomé e Príncipe
Serra Leoa
Senegal
África do Sul
Togo

a seguir designadas por “as Autoridades”

¹Vide Secção 11 do Memorando.

* Este texto contém as primeiras emendas adoptadas a 24 de Outubro de 2012 e entrarão em vigor a partir de Janeiro de 2013.

Reconhecendo a necessidade de segurança marítima no mar e nos portos; e protecção do ambiente marinho e a importância da melhoria das condições de vida e de trabalho a bordo dos navios;

Reconhecendo a importância dos requisitos estabelecidos nas convenções marítimas relevantes para garantir a segurança e a protecção do ambiente marinho;

Recordando a importância dos requisitos para a melhoria das condições de vida e de trabalho no mar;

Observando os métodos estabelecidos de formação e cursos para oficiais do Estado do Porto “PSCO” e a necessidade urgente de se implementar um programa de treinamento para os PSCOs na região;

Notando com satisfação os progressos alcançados nestes domínios pela Organização Marítima Internacional e pela Organização Internacional do Trabalho;

Observando também a Resolução IMO A.682 (17), relativo à Cooperação Regional no controlo dos navios e das descargas;

Observando as seguintes resoluções da MINCONMAR² (actual MOWCA): Resolução nº 166/55E/97 adoptada em Abuja, em Dezembro de 1997, e; Resolução nº 172/10/98 adoptada em Brazzaville a 30 de Outubro de 1998;

Conscientes de que a principal responsabilidade pela aplicação efectiva das normas estabelecidas nos instrumentos internacionais recai sobre as autoridades do Estado cujo pavilhão os navios estão autorizados a arvorar;

Reconhecendo que acção eficaz por parte do Estado do Porto é necessária para impedir a operação de navios abaixo do padrão;

Reconhecendo também a necessidade de se evitar distorções na concorrência entre os portos;

Convencidos da necessidade, para esses fins, de um sistema melhorado e harmonizado de inspecção pelo Estado do Porto e do reforço da cooperação e do intercâmbio de informações;

chegaram ao seguinte entendimento:

Secção 1

Compromissos

0.1 Cada Autoridade dará cumprimento às disposições do presente Memorando e seus Anexos.

0.2 Cada Autoridade manterá um sistema eficaz de controlo pelo Estado do Porto para a inspecção de navios estrangeiros, com vista a assegurar que, sem discriminação quanto à bandeira, navios mercantes estrangeiros que escalem um porto do seu Estado, ou esteja ancorado nesse porto, ou em instalações offshore, incluindo FPSOs³ e FSOs⁴ cumprem as normas estabelecidas nos instrumentos relevantes listados na Secção 2.

²Conferência Marítima Ministerial actual Organização Marítima para a África do Oeste e Central.

³Floating, Production, Storage and Offloading.

⁴Floating, Storage and Offloading.

0.3 Cada Autoridade, sob a coordenação do Comité instituído nos termos da Secção 8.4, irá determinar uma percentagem anual adequada de navios mercantes estrangeiros individuais a serem inspecionados. O Comité irá monitorar a actividade de inspeção geral e sua eficácia em toda a região. Como meta, sujeita a revisão posterior, o Comité envidará esforços para atingir uma taxa de inspeção anual regional de 15% do número total de navios que operam na região ou qualquer percentagem mais elevada, tal como especificada pelo Comité. O percentual é baseado no número de navios que escalaram os portos regionais durante os três anos anteriores e, tal como determinado em conformidade com o anexo 11.

0.4 Cada Autoridade consulta, coopera e troca informações com as outras Autoridades, a fim de promover os objetivos do Memorando.

0.5 Cada Autoridade, ou qualquer outro organismo, conforme o caso, irá estabelecer um procedimento adequado para os serviços de pilotagem, incluindo aqueles envolvidos em navios com destino a um porto ou em trânsito no seu Estado, e as autoridades portuárias devem informar imediatamente à Autoridade do Estado do Porto ou do Estado Costeiro, conforme o caso, sempre que tenham conhecimento no exercício das suas funções normais que existem anomalias aparentes que podem comprometer a segurança do navio, ou constituam uma ameaça de danos para o ambiente marinho.

0.6 Na assumpção dos seus compromissos as Autoridades realizarão inspeções do tipo especificado no Anexo 9.

0.7 Nada no Memorando poderá ser interpretado no sentido de restringir os poderes das Autoridades na tomada de medidas dentro da sua jurisdição em relação a qualquer assunto a que os instrumentos relevantes referem.

0.8 Para efeitos do Memorando, referências a “região”, a “regional”, a “portos regionais” ou a “controlo do Estado do porto regional” significa a região de Abuja MoU, e referências a “Estado do porto” significa os Estados e os territórios onde os portos estão localizados.

Secção 2

Instrumentos Relevantes

2.1 Para efeitos do Memorando ‘instrumentos relevantes’ são, juntamente com os Protocolos, as emendas a esses instrumentos e códigos conexos de carácter obrigatório, como e quando entrarem em vigor, os seguintes:

1. A Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, 1966 (LOAD LINES 66);
2. O Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, 1966 (LL PROT 88);
3. A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS);
4. O Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS PROT 78);
5. O Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS PROT 88);

6. Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, alterada pelo Protocolo de 1978 e posteriormente emendada pelo Protocolo de 1997 (MARPOL);

7. A Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e Serviços de Quarto para Marítimos, 1978 (STCW 78), conforme emendada;

8. A Convenção sobre Regras Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972 (COLREG 72);

9. A Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, 1969 (TONNAGE 69);

10. A Convenção Internacional sobre a Responsabilidade por Danos devido à Poluição por Hidrocarbonetos, 1969 (CLC 1969);

11. Protocolo de 1992 para emendar a Convenção Internacional sobre a Responsabilidade por Danos devido à Poluição por Hidrocarbonetos, 1969 (CLC PROT 1992);

12. Convenção Internacional sobre o Controlo de Sistemas Nocivos de Anti-Fouling no Navio, 2001 (AFS2001);

13. Convenção sobre a Marinha Mercante (Padrões Mínimos), 1976 (ILO 147)⁵

14. Convenção do Trabalho Marítimo, 2006.

2.2 No que diz respeito às convenções da OIT na Secção 2.1, cada Autoridade aplicará os procedimentos previstos no Anexo 2.

2.3 Cada Autoridade aplicará os instrumentos relevantes que estiverem em vigor e que a eles são vinculativos. No caso de emendas a um instrumento relevante cada Autoridade aplicará as emendas que estiverem em vigor e que a elas são vinculativas. Um instrumento assim emendado será então considerado como o ‘instrumento relevante’ para aquela Autoridade.

2.4 Ao aplicar um instrumento relevante no âmbito do controlo pelo Estado do porto, as Autoridades asseguram que nenhum tratamento mais favorável é dado a navios de Partes que não são membros vinculados a esse instrumento relevante e que aplicam os procedimentos especificados no Anexo 1.

2.5 No caso de navios que pela sua dimensão não são abrangidos pelas convenções as Autoridades aplicam os procedimentos especificados no Anexo 1.

2.6 Uma convenção ou código internacional é um “instrumento relevante” para fins deste Memorando quando 3 ou mais Estados membros da Região Abuja MoU ratificaram ou tornaram-se partes de tal convenção ou código internacional.

Secção 3

Relatórios, Perfil de Risco do Navio, Selecção, Inspeção e Detenção

3.1 Cada navio tem que cumprir os requisitos de informação de acordo com o Anexo 12.

⁵Para ser automaticamente substituída por Convenção do Trabalho Marítimo de 2006, logo que a Convenção entre em vigor em 2013.

3.2 1. Na selecção de navios para inspecção, as Autoridades determinam a ordem de prioridade com base no sistema de rastreio de navio-alvo e dão maior prioridade aos navios cujo factor navio-alvo seja de maior. As Autoridades determinam as prioridades a partir do esquema de selecção indicado no Anexo 8.

2. A cada navio será atribuído um perfil de risco do navio, em conformidade com o Anexo 7, que irá determinar a sua prioridade para inspecção, o intervalo entre as inspecções e o âmbito da inspecção.

3.3 1. Na implementação deste Memorando, as Autoridades realizarão inspecções, que consistirão em, pelo menos, uma visita a bordo de um navio, a fim de verificar os certificados e documentos, e, além disso certificar-se de que a tripulação e o estado geral do navio, o seu equipamento, espaços de máquinas e de alojamento, e as condições de higiene a bordo, satisfazem as disposições dos instrumentos relevantes. Na ausência de certificados válidos, ou se existirem motivos sérios para acreditar que a tripulação ou a condição do navio ou do seu equipamento não obedecem substancialmente os requisitos de um instrumento relevante, ou o capitão ou a tripulação não estão familiarizados com os procedimentos essenciais de bordo relacionadas com a segurança da navegação ou a prevenção da poluição, uma inspecção mais detalhada será realizada.

2. As inspecções serão levadas a cabo de acordo com o Manual⁶.

3. As inspecções serão efectuadas por pessoas devidamente qualificadas e treinadas⁷ autorizadas para o efeito pela Autoridade em questão e agindo sob a sua responsabilidade, tendo particular atenção ao Anexo 6. Quando a experiência profissional exigível não puder ser fornecida pela Autoridade, o oficial do Estado do porto daquela Autoridade pode ser assistido por qualquer pessoa que tenha os conhecimentos exigidos.

4. Os oficiais de controlo do Estado do porto e os respectivos assistentes que não devem ter nenhum interesse comercial, quer no porto de inspecção, quer nos navios inspecionados, nem os oficiais de controlo do Estado do porto devem estar ao serviço ou realizar trabalhos em nome de organizações não governamentais que emitem certificados oficiais e de classificação ou efectuem inspecções necessárias à emissão desses certificados aos navios.

5. Cada oficial de controlo do Estado do porto terá em sua posse um documento pessoal como um cartão de identificação emitido por sua Autoridade, em conformidade com a legislação nacional, indicando que o oficial de controlo do Estado do porto está autorizado a efectuar inspecções.

3.4 1. Cada Autoridade fará o possível para garantir a rectificação de todas as deficiências detectadas.

2. Sob condição de que todos os esforços possíveis tenham sido feitos para corrigir todas as deficiências, excepto as que são claramente perigosas para a segurança, para a

saúde ou para o meio ambiente, o navio pode ser autorizado seguir viagem para um porto onde essas deficiências podem ser corrigidas.

3. No caso de deficiências que representam um perigo manifesto para a segurança, para a saúde ou para o meio ambiente, a Autoridade, salvo o disposto em 3.8, garantirá que o risco seja eliminado antes de o navio ser autorizado a seguir viagem. Para este efeito, serão tomadas medidas adequadas, que podem incluir a detenção ou a proibição formal de um navio prosseguir uma operação em resultado das deficiências detectadas que, individual ou conjuntamente, tornem perigosa a continuação da operação. Para se decidir sobre que medidas adequadas deverão ser tomadas, os oficiais de controlo do Estado porto serão orientados pelo Manual da AMoU e quando tais orientações não constarem do Manual da AMoU, essas serão fornecidas pelas Instruções do Comité da Abuja MoU⁸.

3.5 Quando o motivo para uma detenção resultar de avaria acidental sofrida na viagem do navio para um porto ou durante as operações de carga, nenhuma ordem de detenção será emitida, desde que:

1. devida atenção tenha sido dada aos requisitos contidos na Regra I/11(c) da Convenção SOLAS relativas à comunicação à Administração de bandeira, ao inspector designado ou à organização reconhecida responsável pela emissão do relevante certificado;

2. antes da chegada a um porto ou imediatamente após a ocorrência de um dano, o Capitão ou o armador do navio tenha submetido à Autoridade de controlo do Estado do porto detalhes sobre as circunstâncias do acidente e da avaria sofrida e informações sobre a notificação obrigatória à Administração de bandeira;

3. medidas correctivas adequadas, a contento da Autoridade, estão a ser tomadas pelo navio; e

4. a Autoridade tenha assegurado, após ter sido comunicada sobre a conclusão das medidas correctivas, que deficiências manifestamente perigosas para a segurança, para a saúde ou para o meio ambiente foram resolvidas a contento da Autoridade.

3.6 Nas circunstâncias excepcionais em que, como resultado de uma inspecção mais detalhada, as condições gerais de um navio e do seu equipamento, tendo também em conta as condições de vida e de trabalho da tripulação a bordo, forem encontradas manifestamente abaixo do padrão, a Autoridade pode suspender uma inspecção. A suspensão da inspecção poderá continuar até que as partes responsáveis tomem as medidas necessárias para garantir que o navio cumpra os requisitos dos instrumentos relevantes. Antes de se suspender uma inspecção, a Autoridade deve ter registado as deficiências originárias da detenção nos diversos domínios, tal como estabelecido no Manual ou pelo Comité de Instruções da AMoU. A notificação da detenção às partes responsáveis deve afirmar que a inspecção está suspensa até que a Autoridade tenha sido informada que o navio está em conformidade com todos os requisitos relevantes.

⁶Manual do AMoU refere-se ao Manual dos Oficiais de Controlo do Estado do Porto do Abuja MoU

⁷Isto refere-se aos oficiais de controlo do Estado do porto que possuem a qualificação e experiência especificadas no Anexo 6 e no Manual.

⁸Instruções do Comité do Abuja MoU são diretrizes, decisões ou directivas do Comité emitidas pelo Comité que não tenham sido incorporadas ao Manual.

3.7 No caso de uma detenção, a Autoridade notificará imediatamente a Administração de bandeira⁹ por escrito que inclui o relatório de inspecção. Além disso, a organização reconhecida que emitiu os certificados relevantes em nome da Administração de bandeira será notificada, quando apropriado. As partes acima também serão notificadas por escrito aquando da suspensão de detenção.

3.8 1. Sempre que as deficiências que causam uma detenção, tal como referido no ponto 3.4 não podem ser corrigidas no porto de inspecção, a Autoridade pode permitir que o navio em questão siga viagem para o estaleiro de reparação naval disponível mais próximo nos termos das Instruções do Comité da AMoU.

2. Sempre que a decisão de mandar um navio seguir viagem para um estaleiro de reparação, seja devida a uma falta de conformidade para com a Resolução A.744(18) da IMO, quer no respeitante à documentação do navio ou no que diz respeito a falhas e deficiências estruturais do navio, a Autoridade pode exigir que as medições de espessura necessárias sejam efectuadas no porto de detenção, conforme definido nas Instruções do Comité da AMoU antes de o navio ser autorizado seguir viagem.

3. Se o navio for detido porque não está equipado com um sistema de registo dos dados de viagem operacional, caso a sua utilização seja obrigatória, e esta deficiência não puder ser prontamente corrigida no porto de detenção, a Autoridade pode permitir que o navio siga viagem para o estaleiro de reparação adequado ou porto mais próximo do porto de detenção onde deverá ser prontamente corrigida ou exigir que a deficiência seja corrigida dentro de um prazo máximo de 30 dias.

3.9 As disposições dos itens 3.7 e 3.8 não prejudicam os requisitos dos instrumentos relevantes nem os procedimentos estabelecidos por organizações internacionais em matéria de procedimentos de notificação e informação relacionadas com o controlo do Estado do porto.

3.10 As autoridades asseguram que, com a conclusão de uma inspecção, ao Capitão do navio seja fornecido um relatório de inspecção, dando os resultados da inspecção e detalhes sobre quaisquer acções a serem tomadas.

3.11 No caso de qualquer inspecção referida na Secção 1.3 confirmar ou revelar deficiências em relação aos requisitos de um instrumento relevante que justifique a detenção de um navio, todas as despesas relacionadas com a inspecção em qualquer período contabilístico normal devem ser suportadas pelo armador do navio ou pelo operador ou seu representante no Estado do porto. Todas as despesas relacionadas com inspecções efectuadas pela Autoridade de acordo com as disposições da Secção 4 serão cobradas ao armador do navio ou ao operador. A detenção só será suspensa contra pagamento integral ou constituição de garantia suficiente tenha sido dada para o reembolso das despesas sujeitas à legislação nacional.

3.12 O armador ou o operador de um navio ou seu representante no Estado em causa tem direito de recurso

contra uma decisão de detenção ou de recusa de acesso tomada pela Autoridade desse Estado. O recurso não fará com que a detenção ou a recusa de acesso seja suspensa. A Autoridade adequadamente informará o Capitão de um navio sobre o direito de recurso. Diretrizes para o estabelecimento de um painel de revisão da detenção e seu procedimento são as conforme previstas no Manual de PSC da AMoU ou nas Instruções do Comité da AMoU.

3.13 No exercício do controlo no âmbito do Memorando, as Autoridades envidarão todos os esforços possíveis para evitar indevidamente atrasar ou deter um navio. Nada no Memorando afecta os direitos criados por disposições dos instrumentos relevantes relativos a compensação por detenção ou atraso injustificado. Em qualquer caso de alegada detenção ou atraso indevido o ônus da prova cabe ao armador ou ao operador do navio.

Secção 4

Banimento

4.1 Recusa de acesso aos navios com uma sequência de múltiplas detenções

1. Recomenda-se que cada Autoridade assegure que um navio mercante estrangeiro seja recusado acesso aos seus portos e ancoradouros se tiver sido detido ou tenha sido objecto de uma proibição de operar ao abrigo do sistema de inspecções obrigatórias para a operação segura em mais do dobro no decurso dos 24 meses anteriores num porto ou ancoradouro da região do Memorando.

2. A recusa de acesso na sequência de múltiplas detenções passará a ser aplicável logo que o navio deixe o porto ou ancoradouro.

3. A ordem sobre recusa de acesso deverá ser suspensa após um período de três meses a contar da data de emissão da ordem e quando estiverem cumpridas as condições do Manual do PSC da AMoU ou as Instruções do Comité da AMoU. Se o navio for objecto de uma segunda recusa de acesso, esse período será de 12 meses.

4. Qualquer detenção subsequente num porto ou ancoradouro deve resultar em recusa de acesso ao navio a qualquer porto ou ancoradouro. Esta terceira ordem de recusa de acesso pode ser suspensa após um período de 24 meses a contar da data de emissão da ordem e somente se:

- os certificados oficiais e de classificação do navio tiverem sido emitidos por uma organização ou organizações que são reconhecidas por um ou mais Estados-Membros da AMoU listados no Anexo 7,
- o navio é operado por uma companhia com um desempenho elevado,
- estiverem cumpridos os requisitos definidos no Manual da AMoU ou Instruções do Comité da AMoU.

Qualquer navio que não satisfaça os critérios, conforme especificado acima, após um período de 24 meses a contar data da emissão da ordem, será definitivamente recuso acesso a qualquer porto ou ancoradouro.

⁹Consulte a MSC/Circ. 781 e MEPC 6/Circ 2 “Pontos de contacto nacionais dos Estados Membros para a segurança e prevenção da poluição” (anexos 1 e 2). Quando um ponto de contacto válido não estiver disponível o mais próximo representante diplomático deve ser informado.

5. Qualquer detenção posterior num porto ou ancoradouro após a terceira recusa de acesso implica recusa definitiva de acesso para o navio a qualquer porto ou ancoradouro.

6. Antes de se recusar o acesso, a Autoridade pode solicitar consultas com a Administração do navio em causa.

4.2 Recusa de acesso ao navio na sequência de outras ocorrências

1. Um navio estrangeiro conforme referido na Secção 3.4 e Secção 3.8 que procede ao mar sem cumprir as condições estabelecidas pela Autoridade no porto de inspecção, ou

2. Um navio estrangeiro referido na Secção 3.8, que se recusa a cumprir os requisitos aplicáveis dos instrumentos relevantes por não ter comparecido no estaleiro de reparação naval indicado.

4.3 Para o cumprimento de 4.1 e 4.2, cada Autoridade irá garantir que o procedimento estabelecido no Manual da AMoU ou Instruções do Comité da AMoU tenham sido respeitados.

4.4 Não obstante o disposto em 4.1 e 4.2, o acesso a um porto específico pode ser autorizado pela Autoridade competente do Estado desse porto em caso de força maior ou considerações de segurança primordiais, ou para reduzir ou minimizar os riscos de poluição, desde que medidas adequadas a contento da Autoridade desse Estado tenham sido implementadas pelo armador, operador ou Capitão do navio para garantir a entrada segura.

Section 5

Fornecimento de Informações

5.1 Cada Autoridade deverá apresentar um relatório sobre suas inspecções no âmbito do Memorando e resultados, de acordo com os procedimentos especificados no Anexo 3.

5.2 O secretariado, em nome dos Estados-Membros da AMoU, tomará medidas necessárias a fim de garantir que as informações constantes do Anexo 4 sejam publicadas em intervalos prescritos então sujeitas ao cumprimento da política de acesso a dados, acordada com o Comité. As informações fornecidas de acordo com 5.1 serão disponibilizadas para publicação na forma impressa ou por meios electrónicos, a fim de assistir às Autoridades com as publicações mencionadas no Anexo 4, bem como para outros fins, em conformidade com as decisões do Comité referidas na Secção 6.

5.3 O Secretariado, mencionado na Secção 8.9, pode facilitar a publicação de dados em qualquer formato electrónico ou impresso, mantidos inalterados do sistema de informação mencionado no Anexo 3.

5.4 Quando os dados de inspecção ou de detenção contiverem informações relativas a pessoas privadas, as Autoridades comprometem-se a garantir a protecção da privacidade dessas pessoas, em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis. Essa protecção, porém, não deve impedir a publicação da empresa dos navios inspecionados nem a publicação dos nomes dos afretadores envolvidos.

Secção 6

Violações Operacionais

As Autoridades, a pedido de outra Autoridade, esforçam-se para manter seguras as evidências relativas

a suspeitas de violações dos requisitos sobre matérias operacionais da Regra 10 do RIPEAM 72 e MARPOL. No caso de suspeitas de violações envolvendo a descarga de substâncias nocivas, uma Autoridade, a pedido de outra Autoridade, deverá visitar no porto o navio suspeito de tal violação, a fim de obter informações e quando apropriado recolher uma amostra de qualquer alegado poluente. Os procedimentos para investigações sobre violação das disposições de descarga estão listados no Manual da AMoU ou nas Instruções do Comité da AMoU.

Secção 7

Programas de Treinamento e Seminários

7.1 As autoridades procurarão estabelecer programas de formação e seminários para agentes de controlo do Estado do porto.

7.2 1. As autoridades deverão empregar PSCOs qualificados ou treinar os seus oficiais qualificados-os, de acordo com as qualificações contidas no Manual da AMoU.

2. As Autoridades deverão desenvolver a formação contínua dos PSCOs através da participação em reuniões técnicas internacionais e regionais, uma supervisão adequada e avaliação anual dos PSCOs usando testes de avaliação contínua.

7.3 As Autoridades deverão desenvolver e implementar medidas necessárias para o recrutamento e retenção de PSCOs especializados em função do nível de perícia e importância das inspecções e vistorias para as Administrações do Estado de bandeira.

7.4 As Autoridades deverão estabelecer e manter um robusto mecanismo de apoio logístico ao departamento de inspecção do PSC e aos PSCOs.

Secção 8

Organização

8.1 1. O Bureau (conselho administrativo) do Abuja MoU será estabelecido, composto por Ministros responsáveis pelo transporte marítimo de 5 Estados-Membros na região do Abuja MoU cujas Autoridades marítimas são membros de pleno direito do presente Memorando.

2. O Bureau (conselho administrativo) elegerá um Presidente de entre os seus membros por um mandato de dois anos renováveis por mais um outro mandato de dois anos e para quaisquer anos adicionais conforme for decidido pelos membros.

3. Excepto quando os membros do Bureau (conselho administrativo) elegem o país de acolhimento do Presidente, o Ministro do país anfitrião será o Vice-presidente do Bureau (conselho administrativo).

4. A composição do Bureau (conselho administrativo) será rotativa e por ordem alfabética entre os Estados-Membro de pleno direito.

5. O Secretariado da Abuja MoU será assumido por um membro do Bureau (conselho administrativo) que simultaneamente também assume o Secretariado do Bureau (conselho administrativo).

6. O Bureau (conselho administrativo) dá orientações gerais ao Comité, aprova as recomendações do Comité e é o órgão decisor supremo do AMoU.

8.2 O Presidente do Bureau (conselho administrativo) do AMoU será também o Presidente do Comité do AMoU.

8.3 O Bureau (conselho administrativo) do Abuja MoU reúne-se uma vez por ano e em outras datas como pode por ele serem estabelecidas.

8.4 Um Comité será estabelecido, composto por um representante de cada uma das Autoridades, que sejam partes do presente Memorando. Serão convidados Observadores e Associados a participar nos trabalhos do Comité e em quaisquer outras reuniões conforme previsto no Anexo 5. O Comité pode, se o considerar apropriado, conceder o estatuto de observador sem direito a voto a qualquer Organização Intergovernamental ou a qualquer Autoridade.

8.5 O Comité reúne-se uma vez por ano e em outras datas como pode por ele serem estabelecidas.

8.6 O Comité irá:

1. realizar as tarefas específicas que lhe são atribuídas no âmbito do Memorando;
2. promover por todos os meios necessários, incluindo seminários para oficiais de controlo do Estado do porto, a harmonização dos procedimentos e práticas relativos à inspecção, rectificação, detenção, banimento e a aplicação da Secção 2.4;
3. desenvolver e rever as diretrizes e procedimentos para a realização de inspecções no âmbito do Memorando;
4. desenvolver e rever procedimentos para o intercâmbio de informações;
5. manter sob revisão outros assuntos relacionados com o funcionamento e a eficácia do Memorando;
6. desenvolver e recomendar Instruções do Comité do AMoU que após a aprovação por parte do Bureau (conselho administrativo) serão automaticamente incorporadas no Manual do AMoU;
7. estabelecer o Grupo de Trabalho de Gestão Intersessões do AMoU (AMoU ISMWG) para auxiliar o Comité em se concentrar nas questões-chave, particularmente, dirigir o Secretariado do AMoU nos períodos entre as reuniões do Comité. O ISMWG elege um Presidente entre os seus membros. O ISMWG reúne-se pelo menos duas vezes por ano e em outras datas momento consoante o Presidente do ISMWG considerar necessário. Quando exigido, o ISMWG pode, à discrição do seu Presidente, também funcionar por correspondência (e-mail). As reuniões do ISMWG são convocadas pelo Presidente do ISMWG.

8.7 Instruções do Comité do AMoU significa orientações ao Secretariado e aos oficiais de controlo do Estado do porto sobre os instrumentos e procedimentos relevantes;

8.8 O Secretariado do Memorando proporcionado pelo Ministério responsável pelo transporte marítimo na Nigéria será estabelecido e terá a sua sede em Lagos, de acordo com os seguintes princípios:

- 1) o Secretariado é um órgão sem fins lucrativos localizado em Lagos, Nigéria;
- 2) o Secretariado será totalmente independente de qualquer administração marítima ou organização;
- 3) o Secretariado será gerido por e responde perante o Comité e o Bureau (conselho administrativo);
- 4) o Secretariado terá uma conta bancária na qual todas as taxas, direitos e contribuições serão depositadas;
- 5) o Secretariado irá funcionar com recurso à conta bancária estabelecida de acordo com o orçamento aprovado pelo Bureau (conselho administrativo).

8.9 O Secretariado, agindo sob orientação do Comité e dentro dos limites dos recursos colocados à sua disposição, deverá:

1. preparar as reuniões, circular documentos e prestar a assistência que pode ser necessária para que o Comité possa desempenhar as suas funções;
2. facilitar o intercâmbio de informações, realizar os procedimentos descritos nos Anexos 3 e 4 e preparar os relatórios que possam ser necessárias para efeitos do Memorando;
3. realizar qualquer outra actividade que se revele necessária para assegurar o funcionamento eficaz do Memorando.

8.10 O Sistema de Informação do AMoU (AMIS) na República do Congo é estabelecido com o objectivo de intercambiar informações sobre as inspecções do Estado do porto, a fim de:

1. Disponibilizar informações às Autoridades sobre as inspecções de navios em outros portos regionais, para auxiliá-los na sua selecção de navios de bandeira estrangeira a serem inspeccionados e seu exercício de controlo de Estado do porto sobre os navios seleccionados; e
2. fornecer instalações eficazes de intercâmbio de informações em matéria de controlo pelo Estado do porto na região.

8.11 O Sistema de Informação do AMoU (AMIS) irá operar em conformidade com os procedimentos previstos nos Anexos 3 e 4.

Secção 9

Disposições financeiras

9.1 Cada Parte ao Memorando compromete-se a pagar a sua contribuição financeira ou taxas para as despesas de funcionamento do Secretariado e centro de informações, em conformidade com as decisões e procedimentos adotados pelo Bureau (conselho administrativo). O Secretariado e o Centro de Informações devem ser financiados por:

1. contribuição financeira de todos os Estados Membros do Abuja MoU;
2. ofertas e subscrições de países doadores ou organizações.

9.2 O Comité do AMoU deve desenvolver e fazer valer os direitos e privilégios dos Estados Membros com boa reputação financeira em relação ao pagamento das taxas ao Secretariado.

Secção 10

Emendas

10.1 Qualquer Autoridade que tenha aceite o Memorando, pode propor emendas ao Memorando.

10.2 No caso de propostas de emendas às secções do Memorando, os seguintes procedimentos serão aplicáveis:

1. a proposta de emenda será submetida através do Secretariado à consideração do Comité;
2. as emendas serão adoptadas por uma maioria de dois terços dos representantes das Autoridades presentes e votantes do Comité. As emendas assim adoptadas devem ser submetidas ao Bureau (conselho administrativo) para apreciação e ratificação. Se assim for adoptada e ratificada, uma emenda será comunicada pelo Secretariado às Autoridades para aceitação;
3. uma emenda será considerada como tendo sido aceite no fim de um período de seis meses após a adopção pelos representantes das Autoridades no Comité e ratificação pelo Bureau (conselho administrativo) ou no final de qualquer período diferente determinado por unanimidade pelos representantes das Autoridades no Comité no momento da adopção, a menos que, no prazo relevante uma objecção seja comunicada ao Secretariado por uma Autoridade;
4. qualquer que seja objecção, ela será considerada pelo Comité em sua próxima reunião, e a emenda será confirmada se for aceite pela maioria de dois terços dos representantes das Autoridades presentes e votantes do Comité nessa reunião e ratificada pelo Bureau (conselho administrativo).
5. uma emenda entra em vigor 60 dias depois de ter sido aceite ou no final de qualquer período diferente determinado por unanimidade pelos representantes das Autoridades do Comité.

10.3 No caso de propostas de emendas aos Anexos do Memorando ou ao Manual, os seguintes procedimentos serão aplicáveis:

1. a proposta de emendas às partes que não sejam informações/dados factuais serão submetidas através do Secretariado à consideração das Autoridades;
2. A emenda será considerada como tendo sido aceite no fim de um período de três meses a contar da data em que tenha sido comunicada pelo Secretariado ou no final de um período não superior a três meses determinado por unanimidade pelos

representantes das Autoridades do Comité no momento da adopção e ratificação pelo Bureau (conselho administrativo); e

3. a emenda entra em vigor 60 dias depois de ter sido aceite ou no final de qualquer período determinado por unanimidade pelos representantes das Autoridades do Comité no momento da adopção e ratificação pelo Bureau (conselho administrativo).

Secção 11

Disposições Administrativas

11.1 O Memorando aplica-se sem prejuízo dos direitos e obrigações resultantes de qualquer instrumento internacional ou legislação nacional relevantes.

11.2 Qualquer Autoridade Marítima de um Estado costeiro na costa Atlântica de África e ilhas localizadas no Atlântico Sul, que esteja em conformidade com os critérios especificados no Anexo 5 pode, com o consentimento unânime das Autoridades presentes e votantes na reunião do Comité, torna-se uma Autoridade Membro do Memorando de acordo com o procedimento previsto no Anexo 5.

11.3 A aceitação ou adesão será por uma comunicação escrita das Autoridades Marítimas ao Secretariado.

11.4 Qualquer Autoridade Marítima ou Organização que pretenda participar como observador apresentará um pedido por escrito ao Secretariado e pode ser aceite como observador sujeito ao consentimento unânime dos representantes das Autoridades presentes e votantes na reunião do Comité.

11.5 Qualquer Autoridade poderá retirar-se do Memorando, apresentando ao Comité um aviso prévio por escrito com 60 dias de antecedência.

11.6 O Comité pode, com o consentimento unânime das Autoridades membros presentes e votantes na reunião, exceto a Autoridade em questão, e aprovação do Bureau (conselho administrativo), decidir revogar a adesão de uma Autoridade Membro, ou o estatuto de observador de um Observador que não cumpra substancialmente com as disposições estabelecidas no Anexo 5. Sob reserva da decisão adequada do Comité, a Autoridade Membro depois de revogação da sua adesão pode ser rebaixada para o estatuto de Observador.

11.7 Este Memorando é assinado em Abuja, Nigéria, a 22 de Outubro de 1999. O Memorando permanece aberto a assinatura pelos Estados da África do Oeste e Central por doze (12) meses na sede da MOWCA. Após essa data, os Estados poderão aderir ao Memorando, caso preencham os requisitos estabelecidos no Anexo 5.

11.8 O Memorando estará disponível para aceitação a partir de 22 Outubro de 1999, e entrará em vigor para cada Autoridade, que tenha assinado o Memorando, na data em que sua aceitação tenha sido devidamente notificada ao Secretariado.

11.9 O textos em Inglês, Francês e Português são as versões oficiais do presente Memorando.

Assinado em Abuja nos idiomas Inglês e Francês, este vigésimo segundo dia do mês de Outubro de mil novecentos e noventa e nove.

Este Memorando é assinado em Abuja no dia 22 de Outubro de 1999 pelas seguintes Autoridades:

Benin	Libéria
Cabo Verde	Mauritânia
Congo	Namíbia
Côte D'Ivoire	Nigéria
Gabão	Serra Leoa
Gâmbia	Senegal
Gana	África do Sul
Guiné	Togo

Aceitação

Angola	ceitou o Memorando a 24.01.2012
Benin	aceitou o Memorando a 29.06.2007
Congo	aceitou o Memorando a 16.11.2001
Côte d'Ivoire	aceitou o Memorando a 17.12.2010
Gabão	aceitou o Memorando a 25.09.2009
Gâmbia	aceitou o Memorando a 27.07.2007
Gana	aceitou o Memorando a 06.05.2003
Guiné	aceitou o Memorando a 12.02.2002
Nigéria	aceitou o Memorando a 19.08.2002
São Tomé e Príncipe	aceitou o Memorando a 16.08.2012
Serra Leoa	aceitou o Memorando a 25.10.2001
Senegal	aceitou o Memorando a 21.06.2001
Togo	aceitou o Memorando a 12.09.2007

ANEXOS AO MEMORANDO

Anexo 1	Navios de Estados não-Partes das Convenções e navios fora do âmbito das Convenções devido suas dimensões.
Anexo 2	Convenção sobre a Marinha Mercante (Padrões Mínimos), 1976 (OIT 147) ¹⁰ .
Anexo 3	Sistema de informações sobre as inspecções.
Anexo 4	Publicação de Informações Relativas às Detecções e Inspeções.
Anexo 5	Associados do Memorando.
Anexo 6	Critérios Mínimos para Oficiais de Controlo do Estado do Porto.
Anexo 7	Perfil de Risco do Navio.
Anexo 8	Esquema de Inspeção e Selecção.
Anexo 9	Tipo de Inspeção e Motivos Inequivocos.
Anexo 10	Verificação de Certificados e Documentos.
Anexo 11	Obrigações das Autoridades em matéria de Inspeção.
Anexo 12	Obrigações dos Navios em matéria de Comunicação.
Anexo 13	Estados Membros e datas de adesão.

¹⁰Para ser automaticamente substituída por Convenção do Trabalho Marítimo de 2006, logo que a Convenção entre em vigor em 2013

Anexo 1

Navios de Estados não-Partes das Convenções e navios fora do âmbito das Convenções devido suas dimensões

1. Os navios de Estados não-Partes das Convenções

Os navios autorizados a arvorar a bandeira de um Estado que não é Parte de um instrumento relevante e, portanto, não possuem certificados representativos de prova prima facie das condições satisfatórias a bordo, ou lotado com membros da tripulação que não possuem certificados STCW válidos, receberá uma mais pormenorizada inspecção ou, se for caso disso, uma inspecção alargada. Ao efectuar tal inspecção, o oficial de controlo do Estado do porto seguirá os mesmos procedimentos previstos para navios a que os instrumentos relevantes sejam aplicáveis.

Se o navio ou a tripulação tem alguma forma alternativa de certificação, o oficial de controlo do Estado do porto, ao efectuar essa inspecção, pode tomar em conta a forma e o conteúdo dessa documentação. As condições de tal navio e do seu equipamento e a certificação da tripulação e o padrão de lotação mínima da Administração de bandeira devem ser compatíveis com os objectivos das disposições dos instrumentos pertinentes; caso contrário, o navio deve ser sujeito às restrições que são necessários para obter um nível comparável de segurança e protecção do ambiente marinho.

2. Navios fora do âmbito das Convenções devido suas dimensões

2.1 Na medida em que um instrumento relevante não é aplicável a um navio que tenha dimensões inferiores às exigidas pela convenção, a tarefa do oficial de controlo do Estado do porto será avaliar se o navio obedece a um padrão aceitável no que diz respeito à segurança, à saúde ou ao meio ambiente. Nesta apreciação, o oficial de controlo do Estado do porto terá em devida conta factores tais como a duração e a natureza da viagem ou serviço pretendido, o tamanho e o tipo do navio, os equipamentos instalados e a natureza da carga.

2.2 No exercício de suas funções o oficial de controlo do Estado do porto será orientados por quaisquer certificados e outros documentos emitidos por ou em nome da Administração do Estado de bandeira. O oficial de controlo do Estado do porto usará, à luz de tais certificados e documentos e sua impressão geral sobre o navio, seu juízo profissional para decidir se e em que aspectos o navio será ainda inspecionado. Ao estender a inspecção, o oficial de controlo do Estado do porto deverá prestar atenção, na medida do necessário, aos itens listados no ponto 3 do presente Anexo. A lista não é considerada exaustiva, mas destina-se a dar exemplos de itens relevantes.

3. Itens de importância geral

3.1 Itens relacionados com a atribuição de linhas de carga:

1. integridade estanque à intempérie (ou estanque à água conforme o caso) de pavimentos expostos;
2. escotilhas e dispositivos de encerramento;

3. fechaduras estanques à intempérie para aberturas na superestrutura;
4. sistemas de escape;
5. saídas laterais;
6. ventiladores e tubos de ar;
7. informações sobre estabilidade.

3.2 Outros itens relacionados com a segurança da vida no mar:

1. meios de salvação;
2. equipamentos de combate a incêndios;
3. condições estruturais gerais (ou seja, casco, convés, tampas de escotilhas, etc.);
4. maquinaria principal e instalações elétricas;
5. equipamentos de navegação, incluindo instalações de rádio.

3.3 Itens relacionados com a prevenção da poluição por navios:

1. meios para o controlo da descarga de óleo e misturas oleosas por exemplo, separação da água oleosa ou equipamento de filtração ou outros meios equivalentes (tanque(s) de retenção de óleo, misturas de hidrocarbonetos, resíduos de petróleo);
2. meios para a eliminação de óleo, misturas oleosas ou resíduos de óleo;
3. presença de óleo nos pocetos da casa de máquinas;
4. meios para a recolha, armazenagem e eliminação de lixo.

3.4 Em caso de deficiências que sejam consideradas perigosas para a segurança, para a saúde ou para o meio ambiente o oficial de controlo do Estado do porto irá tomar medidas tais, que podem incluir a detenção caso necessário, tendo em conta os factores mencionados no ponto 2.1 do presente Anexo, para garantir que a deficiência seja corrigida ou que o navio, se autorizado a seguir para um outro porto, não apresenta um perigo claro para a segurança, para a saúde ou para o meio ambiente.

Anexo 2¹⁰

Convenção sobre a Marinha Mercante (Padrões Mínimos), 1976 (OIT 147)

1. As inspeções a bordo dos navios no âmbito da Convenção 147 da OIT irá relacionar-se com:

1. a Convenção sobre a Idade Mínima, 1973 (No. 138); ou
 - a Convenção (Mar) sobre a Idade Mínima (Revista), 1936 (No. 58); ou
 - a Convenção (Mar) sobre a Idade Mínima, 1920 (No. 7);
2. a Convenção sobre o Exame Médico (Marítimos), 1946 (nº 73);

3. a Convenção sobre Prevenção de Acidentes (Marítimos), 1970 (No. 134) (Artigos 4º e 7º);
4. a Convenção sobre o Alojamento da Tripulação (Revista), 1949 (nº 92);
5. a Convenção sobre Alimentação e Catering (Tripulações de Navios), 1946 (nº 68) (Artigo 5º);
6. a Convenção sobre o Alojamento e Tripulantes (Disposições Suplementares), 1970 (nº 133);
7. a Convenção sobre Horas de Trabalho dos Marítimos e a Lotação dos Navios, 1996 (nº 180);
8. a Convenção sobre os Certificados de Competência dos Oficiais, 1936 (nº 53) (Artigos 3º e 4º).

A inspecção sobre os certificados de competência é tratada no Manual do AMoU ou o Instruções do Comité do AMoU. No exercício do controlo das convenções listadas nos pontos de 1 a 7 acima, o oficial de controlo do Estado do porto irá decidir, com base nos motivos claros enumerados no Anexo 9 e no seu juízo profissional, se ao navio será efectuada uma inspecção mais detalhada. Todas as reclamações relativas às condições a bordo serão investigadas minuciosamente e medidas serão tomados conforme necessário. Ele também irá usar seu juízo profissional para determinar se as condições a bordo podem por em perigo a segurança ou a saúde da tripulação a ponto de se necessitar a rectificação dessas condições e pode, se necessário, deter o navio até que a acção corretiva apropriada seja tomada. Procedimentos de notificação para detenções são fornecidos no Anexo 4.

2. O oficial de controlo do Estado do porto, aquando da realização de uma inspecção, como referido no ponto 1 do presente Anexo, irá ter igualmente em conta as considerações apresentadas na publicação da OIT “Inspecção das Condições de Trabalho a bordo do Navio: linhas de orientação para procedimento” e Orientações IMO/OIT para o Desenvolvimento de Tabelas de Distribuição do Trabalho a Bordo de Navios para Marítimos e de Formatos de Registo das Horas de Trabalho de Marítimos ou das Horas de Descanso.

3. As Convenções relevantes no âmbito das disposições do ponto 4 do presente Anexo são:

1. a Convenção Acordo sobre os Artigos dos Marinheiros, 1926 (Nº 22);
2. a Convenção sobre Repatriação de Marinheiros, 1926 (Nº 23);
3. a Convenção sobre a Responsabilidade dos Armadores (Marinheiros Doentes e Feridos), 1936 (nº. 55); ou a Convenção (Mar) sobre o Seguro de Doença, 1936 (nº. 56); ou a Convenção sobre Cuidados Médicos e Assistência Médica na Doença, 1969 (nº. 130);
4. a Convenção sobre a Liberdade de Associação e Protecção do Direito de Sindicalização, 1948 (nº 87.);
5. a Convenção sobre o Direito de Sindicalização e de Negociação Coletiva, 1949 (nº. 98);
6. a Convenção sobre os Documentos de Identificação de Marítimos, 1958 (nº. 108);

¹⁰Para ser automaticamente substituída por Convenção do Trabalho Marítimo de 2006, logo que a Convenção entre em vigor em 2013.

7. a Convenção sobre os Representantes dos Trabalhadores, 1971 (n.º 135);
8. a Convenção (Marítimos) sobre a Protecção da Saúde e Cuidados Médicos, 1987 (no. 164);
9. a Convenção sobre a Repatriação de Marítimos (Revista), 1987, (n. 166).

4. Se o oficial de controlo do Estado do porto receber um relatório, notificação ou queixa no sentido de que as normas estabelecidas nas convenções enumeradas no ponto 3 do presente Anexo não estão sendo cumpridas, o assunto será relatado pela Autoridade, se possível com provas, à Administração de bandeira para acções subsequentes, com uma cópia para a OIT.

5. As partes da publicação da OIT “Inspecção das Condições de Trabalho a bordo do Navio: linhas de orientação para procedimento” que tratam de:

1. procedimentos de controlo para navios da bandeira nacional;
2. formação vocacional;
3. Certificados de Competência de oficiais (regulada pelo STCW78)
4. horas de trabalho e tripulação (regulada pelo OIT 180/STCW78);

não são consideradas como as disposições relevantes para a inspecção de navios, mas apenas como informações para os oficiais do Estado do porto.

Anexo 3

Sistema de informações sobre as inspecções

1. Para auxiliar as Autoridades na sua selecção de navios de bandeira estrangeira a serem inspecionados nos seus portos, é necessário ter à disposição das Autoridades informações actualizadas sobre as características, escalas e inspecções de cada navio de bandeira estrangeira na região do Memorando.

2. O gestor do sistema de informações, tal como definido no acordo, irá gerir o Sistema de Informação de acordo com um acordo adoptado pelo Comité. Este acordo irá conter todos os detalhes sobre os procedimentos padronizados, troca de informações, transmissão de dados, todas as informações no sistema e outras questões relevantes.

3. O sistema de informações irá incluir as seguintes funcionalidades:

- Incorporar dados de inspecção do PSC e dados de escalas nos portos dos Estados Membros;
- Fornecer dados sobre o perfil de risco dos navios e prioridade de inspecção;
- Calcular as obrigações de inspecção para cada Estado Membro;
- Produzir dados para o cálculo da lista branca, bem como das listas cinzenta e negra dos Estados de bandeira e a tabela de desempenho das Organizações Reconhecidas;

- Calcular o desempenho das companhias;
- Identificar os itens nas áreas de risco a serem examinados em cada inspecção;
- Fornecer transferência de lote (entrada e saída) da inspecção do PSC e dados de escalas nos portos para e de um Estado Membro.

4. Para esse efeito, as Autoridades comprometem-se a fornecer ao gestor do Sistema de Informação, por meio da transmissão de dados informatizados, informações sobre os navios inspecionados nos portos nacionais. A inserção de informações nos ficheiros de inspecção irá ser realizada por meio de, entrada informatizada directa numa base diária.

5. Para efeitos de troca de informações rápida, o sistema de informações irá abraçar uma facilidade de comunicação que permite uma troca informatizada directa de mensagens entre Autoridades individuais.

6. As informações como em 4 e 5 acima serão tratadas de forma padronizada e em conformidade com procedimentos normalizados estabelecidos no guia para os usuários do sistema de informações desenvolvido pelo gestor do sistema de informações e aprovada pela Comissão.

7. Ao gerir as informações, o gestor do sistema de informações não irá emendar quaisquer dados fornecidos pelas Autoridades, excepto conforme previsto nos procedimentos padronizados garantindo a consistência do uso de determinadas medidas tomadas e códigos. Caso contrário, o gestor do sistema de informações irá fazer emendas aos dados apenas sob pedido específico por escrito da Autoridade de origem.

8. O gestor do sistema de informações irá organizar o processamento das informações como no parágrafo 4 acima, de modo a garantir que os dados de inspecção sejam de fácil acesso tanto para fins de consulta como para actualização, em conformidade com os procedimentos estabelecidos no guia para os usuários do sistema de informações fornecido pelo gestor do sistema de informação, tal como adoptado pelo Comité.

9. Informações para fins administrativos, tais como a informações estatísticas, serão fornecidas pelo Secretariado, sob a orientação do Comité. Estas serão baseadas em dados fornecidos pelo gestor de sistema de informações.

10. O sistema de informações indicado nos parágrafos anteriores será implementado assim que o Memorando entrar em vigor. O sistema de informações será monitorizado e continuamente melhorado.

11. Com o consentimento da Autoridade, o gestor do sistema de informações, em nome dessa Autoridade, irá apresentar os dados, conforme aprovado pelo Comité à Organização Marítima Internacional nos termos da Regra I/19 da Convenção SOLAS, Artigo 11º MARPOL, Artigo 21º da LOADLINES 66 e Artigo X do STCW 78.

12. Com o consentimento da Autoridade, o gestor do sistema de informações, em nome dessa Autoridade, irá

apresentar os dados, conforme aprovado pelo Comité para a Organização Internacional do Trabalho, em conformidade com o Artigo 4º da OIT 147¹¹.

13. Com o consentimento do Comité, o Secretariado pode celebrar contratos de troca de dados com outras organizações. Após a celebração do contrato e realização de um estudo de viabilidade técnica o gestor do sistema de informações, em nome do Abuja MoU, irá intercambiar dados com outras organizações.

Anexo 4

Publicação de Informações relativas às Detenções e Inspeções

(tal como referido na Secção 5.2 do Memorando)

1. O site do AMoU fornece um ponto de acesso para o público enviar informações relacionadas.

2. As informações sobre navios detidos incluirão o seguinte e devem ser publicadas pelo menos a cada mês:

- a) nome do navio;
- b) número de identificação IMO;
- c) tipo de navio;
- d) tonelagem bruta;
- e) ano de construção determinado com base na data constante dos certificados de segurança do navio;
- f) nome e endereço da companhia do navio;
- g) no caso de navios que transportam carga líquida ou sólida a granel, nome e endereço do afretador responsável pela escolha do navio e tipo de afretamento;
- h) Estado de bandeira;
- i) a sociedade ou as sociedades de classificadoras, se for caso disso, que tenha/ tenham emitido ao navio em causa os certificados de classe, incluindo a data de emissão e de caducidade, se houver;
- j) a organização reconhecida ou organizações e/ou qualquer outra entidade que tenha/tenham emitido certificados ao navio em conformidade com as Convenções aplicáveis, em nome da Administração de bandeira, mencionando dos certificados emitidos, incluindo a data de emissão e de caducidade;
- k) porto e data da última vistoria intermédia ou anual para os certificados referidos nos itens i) e j) acima e o nome da autoridade ou organização que a efectuou;
- l) data, país e porto de detenção;
- m) número de detenções nos últimos 36 meses;
- n) data de suspensão da detenção;

- o) duração da detenção, em dias;
- p) os motivos da detenção, em termos claros e explícitos;
- q) indicação, quando relevante, se a organização reconhecida que efectuou a vistoria tem qualquer responsabilidade no que diz respeito às deficiências que, por si só ou em combinação, levaram à detenção;
- r) descrição das medidas tomadas no caso de um navio que tenha sido autorizado seguir viagem para o estaleiro de reparação adequado mais próximo;
- s) se o navio tiver sido recusado o acesso a qualquer porto ou ancoradouro da Abuja MoU, as razões dessa medida em termos claros e explícitos.

3. As informações relativas aos navios inspeccionados incluirão o seguinte:

- a) nome do navio;
- b) número de identificação IMO;
- c) tipo de navio;
- d) tonelagem bruta;
- e) ano de construção determinado com base na data constante dos certificados de segurança do navio;
- f) nome e endereço da companhia do navio;
- g) no caso de navios que transportam carga líquida ou sólida a granel, nome e endereço do afretador responsável pela escolha do navio e tipo de afretamento;
- h) Estado de bandeira;
- i) a sociedade ou as sociedades de classificadoras, quando relevante, que tenha/ tenham emitido ao navio em causa certificados de classe, incluindo a data de emissão e de caducidade, se houver;
- j) a organização reconhecida ou organizações e/ou qualquer outra entidade que tenha/tenham emitido certificados ao navio em conformidade com as convenções aplicáveis, em nome da Administração de bandeira, mencionando os certificados emitidos, incluindo a data de emissão e de caducidade;
- k) porto e data da última vistoria intermédia ou anual para os certificados referidos nos itens i) e j) acima e o nome da autoridade ou organização que a efectuou;
- l) data, país, porto de inspecção.

Anexo 5

Associados do Memorando

1. Definições

O Memorando será composto das seguintes categorias de participantes:

1.1 **Uma Autoridade Membro** - qualquer Autoridade Marítima responsável pelo controlo do Estado do porto na região definida na Secção 1.8 e Secção 11.2 do Memorando

¹¹Para ser automaticamente substituída por Convenção do Trabalho Marítimo de 2006, logo que a Convenção entre em vigor em 2013.

(doravante referida como “a região”), que cumpre os critérios qualitativos estabelecidos na Secção 2 do presente Anexo e aderir ao Memorando de acordo com a Secção 11.2 e 11.7 do Memorando é considerado uma Autoridade Membro.

1.2 Um Observador - qualquer Autoridade Marítima responsável pelo controlo do Estado do porto na região ou uma organização intergovernamental que desejam participar no Memorando como descrito na Secção 7.1, e ser aceito, de acordo com a Secção 11.4 do Memorando é considerado um Observador.

2. Critérios qualitativos para a adesão ao Memorando

Uma Autoridade Marítima de um Estado, abrangido pelo critério geográfico especificado na Secção 11.2 do Memorando, pode aderir como membro pleno direito, desde que todos os seguintes critérios qualitativos foram atendidos:

2.1 tal Autoridade Marítima irá explicitamente subscrever os compromissos assumidos no âmbito do Memorando depositando uma Carta de Aceitação no Secretariado, com vista a contribuir para o esforço comum para eliminar a operação de navios abaixo do padrão;

2.2 tal Autoridade Marítima tomará todas as medidas necessárias para encorajar a ratificação de todos os instrumentos relevantes em vigor;

2.3 tal Autoridade Marítima terá capacidade suficiente, logisticamente e substancialmente, para fazer cumprir adequadamente a conformidade com as normas marítimas internacionais em matéria de segurança marítima, prevenção da poluição e condições de vida e de trabalho a bordo no que respeita aos navios autorizados a arvorar a sua bandeira, que irá incluir o emprego de inspectores devidamente qualificados sob a responsabilidade de sua Administração, a ser demonstrado a contento do Bureau (conselho administrativo) e do Comité referidos na Secção 8 do Memorando;

2.4 tal Autoridade Marítima terá capacidade suficiente, logisticamente e substancialmente, para cumprir plenamente todas as disposições e actividades especificadas no Memorando a fim de reforçar o seu compromisso, que irá incluir o emprego de oficiais de controlo do Estado do porto devidamente qualificados sob a responsabilidade de sua Administração, a ser demonstrado a contento do Bureau (conselho administrativo) e do Comité referidos na Secção 8 do Memorando;

2.5 tal Autoridade Marítima tomará todas as medidas necessárias como Administração do Estado de bandeira para diminuir sua taxa de detenção e relatar ao Comité seus esforços para melhorar a qualidade dos navios sob sua bandeira, caso sua bandeira constar da lista negra de bandeiras publicadas no Relatório Anual de qualquer Memorando regional de controlo do Estado do porto;

2.6 tal Autoridade Marítima, a partir de data de vigência da sua adesão, estabelecerá uma conexão com o sistema de informações referido no Anexo 3;

2.7 tal Autoridade Marítima assinará um acordo financeiro para pagar a sua quota dos custos operacionais

do Memorando, a partir de sua data de vigência, passará a pagar a sua contribuição financeira para o orçamento aprovado pelo Bureau (conselho administrativo) referido na Secção 8 do Memorando;

2.8 tal Autoridade Marítima participará nas actividades do Comité.

3. Conformidade da Autoridade Membro Existente com os Critérios Qualitativos

3.1 Se a Autoridade Membro actual não cumprir substancialmente com os critérios, para preencher requisitos dispostos em 11.6 do Memorando, pode ser dado início a uma avaliação da Autoridade pelo Comité. O Secretariado informará o Comité sobre essa falha na devida altura.

3.2 Para se avaliar o cumprimento da Autoridade Membro actual para com os critérios qualitativos, o Comité nomeará uma equipa de peritos composta por representantes de três Autoridades Membros.

3.3 A Autoridade em questão será solicitada pelo Comité a apresentar um relatório de autoavaliação com base nos critérios estabelecidos no parágrafo 2 acima a ser avaliado e comunicado ao Comité pela equipa de peritos referida no parágrafo 3.2. A equipa pode pedir à Autoridade em questão para prestar quaisquer informações adicionais necessárias para a avaliação.

3.4 Ao se avaliar uma Autoridade Membro existente deve-se considerar o seguir seguinte:

1. a Autoridade não conseguiu apresentar um relatório ao Comité sobre o progresso da ratificação dos instrumentos relevantes;
2. a bandeira da Autoridade consta da lista negra de bandeiras publicados no Relatório Anual do Memorando ou no Relatório Anual de qualquer outro Memorando regional de controlo pelo Estado do porto, nenhuma tendência de qualquer redução da sua taxa de detenção, durante os últimos três anos tem sido observada e a Autoridade não comunicou ao Comité os esforços feitos para reduzir a taxa de detenção da sua bandeira;
3. nenhum relatório de inspecção do controlo do Estado do porto foi submetido pela Autoridade ao AMIS durante o ano anterior;
4. nenhuma actividade da Autoridade na operação do AMIS foi detectada durante o ano anterior;
5. nenhuma contribuição financeira da quantia exigida foi recebida da Autoridade durante o ano financeiro anterior; e
6. a Autoridade não conseguiu participar em três reuniões consecutivas do Comité.

3.5 Apoio à participação de uma Autoridade em actividades de cooperação técnica será suspenso se não forem recebidas quaisquer contribuições da Autoridade para o exercício financeiro anterior e até que a Autoridade

cumpra integralmente os requisitos acordo de financeiro. Neste caso, a Autoridade pode participar em seminários para oficiais de controlo do Estado do porto às suas custas.

4. Observador

4.1 Aplicação para o estatuto de Observador deverá conter objetivos da procura de obtenção desse estatuto e a descrição da actividade do requerente em matéria de controlo do Estado do porto.

4.2 O Observador participará activamente nas actividades do Memorando incluindo:

1. participação em reuniões do Comité sem direito de voto;
2. recepção dos documentos da reunião;
3. participação em programas de cooperação técnica às suas custas, conforme aplicável;
4. apresentação de documentos ao Comité e aos seus órgãos subsidiários; e
5. participação em grupos de trabalho do Memorando.

5. Modelo do Instrumento de Aceitação

O Secretário-Geral

Memorando de Entendimento sobre o Controlo do Estado do Porto para a Região Oeste e Central Africana

1 Joseph Street,

Lagos,

Nigeria

CARTA DE ACEITAÇÃO DO MEMORANDO DE ENTENDIMENTO SOBRE O CONTROLO DO ESTADO DO PORTO PARA A REGIÃO OESTE E CENTRAL AFRICANA

Considerando que a República de [*] através do seu representante devidamente autorizado aceitou o Memorando de Entendimento sobre o Controlo do Estado do Porto para a Região Oeste e Central Africana;

O Ministério de [*] (ministério responsável pelos transportes marítimos) da República de [*], por este meio expressar a sua aceitação formal, sem reservas, e com efeito imediato do Memorando.

Assinado aos _____ dias de _____ de 20__

Assinado P'lo

Nome e Cargo

* Geralmente assinado e emitido pelo Ministro responsável pelos transportes marítimos.

Anexo 6

CrITÉRIOS MÍNIMOS PARA OFICIAIS DE CONTROLO DO ESTADO DO PORTO

1. Nos termos das disposições de 3.3 do Memorando, o oficial de controlo do Estado do porto deve ser devidamente qualificado, treinado e autorizado pela Autoridade para efectuar as inspecções de controlo do Estado do porto, sem prejuízo das disposições nacionais.

2. Os oficiais devem possuir conhecimentos teóricos adequados e experiência prática de navios e suas operações. Devem ser competentes na aplicação dos requisitos das Convenções e dos procedimentos relevantes de controlo do Estado do portuário. Esses conhecimentos e competências para fazer cumprir os requisitos devem ser adquiridos através de programas de formação documentados.

3. Os oficiais devem, no mínimo, ter:

a) qualificações adequadas de um fuzileiro naval ou de uma instituição náutica e experiência relevante de mar como oficial certificado, titular ou ex-titular de um certificado de competência STCW II/2 ou III/2 válido sem limites no que diz respeito à área de operações ou potência de propulsão ou tonelagem; ou

b) um diploma, reconhecido pela autoridade como sendo equivalente a arquitecto naval, engenheiro mecânico ou a engenheiro numa área relacionada com os domínios marítimos e ter trabalhado nessa qualidade durante, pelo menos, cinco anos; ou

c) um diploma universitário relevante ou equivalente e terem sido adequadamente formados e qualificados como oficiais de segurança de navios.

4. Os oficiais, além do item 3 acima, devem ter:

a) completado um mínimo de um ano de serviço como inspector do Estado do bandeira afecto à inspecção e certificação em conformidade com as Convenções ou envolvido no monitoramento das actividades de organizações reconhecidas às quais tarefas estatutárias tenham sido delegadas; ou

b) adquirido um nível de competência equivalente pela frequência de no mínimo um ano de treinamento em exercício participando nas inspecções de controlo do Estado do porto sob a orientação de oficiais experientes de controlo do Estado do porto.

5. O oficial mencionado em 3. a) deve ter adquirido uma experiência marítima de pelo menos 5 anos, incluindo períodos de serviço no mar como oficiais no departamento de convés ou de máquinas, respectivamente, ou como inspector do Estado de bandeira ou como assistente de oficial de controle do Estado do porto ou ter outra experiência adequada. Essa experiência incluirá um período de pelo menos dois anos no mar como oficial de convés de máquinas.

6. O oficial deve ter a habilidade de comunicar oralmente e por escrito com os marítimos na língua mais correntemente falada no mar.

7. Quando num Estado Membro são realizadas inspeções de protecção pelos oficiais de controlo do Estado do porto; esses oficiais devem possuir qualificações adequadas, que incluirão experiência teórica e prática suficientes em matéria de protecção marítima. Este deve incluir normalmente:

- uma boa compreensão sobre a protecção marítima e como ela é aplicada às operações que serão examinadas;
- um bom conhecimento do funcionamento das tecnologias e técnicas de protecção;
- um conhecimento dos princípios de inspeção, procedimentos e técnicas;
- um conhecimento do funcionamento das operações a serem examinadas.

8. Os oficiais de controlo do Estado do porto serão treinados, e suas competências avaliadas, em conformidade com o esquema harmonizado adoptado pelo Comité. As Autoridades irão garantir que cada um dos seus oficiais de controlo do Estado do porto seja treinado e avaliado antes de autorizá-los a assumirem o controlo das inspeções e depois periodicamente, de acordo com o esquema harmonizado.

9. No exercício das suas funções, os oficiais de controlo do Estado do porto serão guiados pelo “Código de Boas Práticas Inspectores/PSCOs que Realizam Inspeções no Âmbito do Abuja MoU”, fornecido no Manual.

Anexo 7

Perfil de Risco do Navio

1. A todos os navios no sistema de informações são atribuídos níveis de risco alto, normal ou baixo com base em parâmetros genéricos e históricos.

2. A Tabela 1 mostra os critérios de cada parâmetros para cada perfil de risco do navio.

3. Cada critério tem uma ponderação que reflecta o peso relativo de cada parâmetro no risco global do navio.

4. Navios de Alto Risco (HRS) são navios que satisfazem os critérios que somam um valor total de 5 ou mais pontos ponderados.

5. Navios de Baixo Risco (LRS) são navios que satisfazem todos os critérios dos Parâmetros de Baixo Risco e tiveram pelo menos uma inspeção nos últimos 36 meses.

6. Navios de Risco Normal (SRS) são navios que não são nem HRS nem LRS.

7. Um perfil de risco de um navio é recalculado diariamente ou semanalmente, tendo em conta as alterações nos parâmetros mais dinâmicos, tais como a idade, o historial nos 36 meses e o desempenho da companhia. A repetição do cálculo também ocorre após cada inspeção e quando as tabelas de desempenho aplicáveis para a bandeira e ROs são alteradas.

Tabela 1: Perfil de Risco do Navio

		Perfil					
		Navio de Alto Risco (HRS)	Navio de Risco Normal (SRS)	Navio de Baixo Risco (LRS)			
Critérios de Parâmetros Genéricos		Critérios	Ponderação	Critérios	Critérios		
1	Tipo de Navio	Petroleiro Químico, Gaseiro, Petroleiro, Graneleiro, Navio de Passageiros	2	Não é navio de alto risco nem de qualquer outro risco	Todos os tipos		
2	Idade do navio ¹	Todos os tipos > 12 anos	mp1		Todas as idades		
3a	F - a	Lista - BGW ²	Negra - VHR, HR, M a HR 2		2	Branca	
			Negra - MR		1		
3b		IMO - Audit ³	-		-	Sim	
4a	Organizações Reconhecidas	Desempenho ⁴	H		-	-	Alto
			M		-	-	
			L		Baixo	2	
			VL		Muito Baixo		
4b	Organizações reconhecidas por 1 or mais membros do AMoU		-		-	Sim	
5	Companhias	Desempenho ⁵	H	-	-	Alto	
			M	-	-	-	
			L	Baixo	2	-	
			VL	Muito Baixo		-	
Parâmetros Históricos							
6	Nº de deficiências Registadas em cada inspeção nos 36 meses anteriores	Deficiências	Não elegível	Não elegível	≤ 5 (e pelo menos uma inspeção realizada 36 meses anteriores)		
	Número de Detenções nos 36 meses anteriores	Detenções	≥ 2	1	Nenhuma Detenção		

¹ de acordo com o ponto 9 do Anexo.

² de acordo com a fórmula no Relatório Anual.

³ de acordo com o ponto 11 do presente Anexo.

⁴ de acordo com a fórmula no Relatório Anual.

⁵ de acordo com o ponto 15 do presente Anexo.

Parâmetros para o Perfil de Risco do Navio

8. Tipo de Navio

O navio do tipo cuja denominação está em conformidade com uma lista aprovada pelo Comité do Abuja MoU.

9. Idade do navio

A idade do navio é determinada pela data de assentamento da quilha no formato dd/mm/aaaa no sistema de informações. Um navio atinge mais de 12 anos, em dd/mm/aaaa + 12. Se apenas o ano de assentamento da quilha está disponível no sistema de informações, então o navio atinge mais de 12 anos, em 31/12/aaaa + 12.

10. Listas Negra, Cinzenta, Branca

As Listas Negra, Cinzenta e Branca para o desempenho do Estado de bandeira são estabelecidas anualmente tendo em conta o historial de inspecções e detenções ao longo dos três anos civis anteriores e é adotado pelo Comité do Abuja MoU.

11. Auditoria da IMO

Para cumprir o critério, os Estados de bandeira são convidados a enviar ao Secretariado do Abuja MoU confirmação por escrito de que um relatório final de auditoria foi elaborado de acordo com o “Enquadramento e Procedimento para o Esquema Voluntário de Auditorias dos Estados Membros da IMO”, incluindo, quando relevante, um plano de acção corretiva, (IMO resolução A.974 (24)).

12. O Secretariado do Abuja MoU manterá no site público do Abuja MoU uma lista actualizada dos Estados de bandeira que preenchem os critérios de bandeira para um navio de risco baixo.

13. Desempenho da Organização Reconhecida

O desempenho de todas as Organizações Reconhecidas é estabelecido anualmente tendo em conta o historial das inspecções e detenções ao longo dos três anos civis anteriores e é adotado pelo Comité do Abuja MoU.

14. Para se qualificar para o critério reconhecido pelo Abuja MoU, a organização deve ser reconhecida por um ou mais Estados Membros do Abuja MoU. A lista de organizações reconhecidas está incluída num Manual do AMoU ou Instruções do Comité de Desempenho da Companhia do AMoU.

15. Desempenho da Companhia

O Desempenho da Companhia leva em conta o historial das detenções e deficiências de todos os navios da frota da companhia, enquanto essa companhia for a companhia ISM para o navio.

As companhia são classificadas como tendo um “muito baixo, baixo, médio ou alto” desempenho. O cálculo é feito diariamente, a partir de um período de 36 meses consecutivos. Não há limite inferior para o número de inspecções necessárias para se qualificar, excepto para uma companhia sem quaisquer inspecções nos últimos 36 meses, à qual será atribuída uma “desempenho médio”.

16. A fórmula é constituída por dois elementos, o índice de deficiência e o índice de detenção.

17. Índice de Deficiência

Ao contar as deficiências, cada deficiência relacionada com o ISM é ponderada em 5 pontos. Outras deficiências são avaliadas em 1 ponto.

18. O Índice de Deficiência é a razão entre o total de pontos de todas as deficiências de todos os navios da frota da companhia e o número de inspecções de todos os navios da frota da companhia nos últimos 36 meses.

19. Este rácio é comparado com a média de todos os navios inspeccionados na região do Abuja MoU durante

os últimos 3 anos civis para determinar se o índice coincide a média, acima da média ou abaixo da média da seguinte forma:

Índice de Deficiência	Pontuação das Deficiências por inspecção
Acima da média	> 2 acima da média do AMoU
Média	Média do AMoU \pm 2
Abaixo da média	> 2 abaixo da média do AMoU

20. Índice de Detenção

O Índice de Detenção é a razão entre o número de detenções de todos os navios da frota da companhia e o número de inspecções de todos os navios da frota da companhia nos últimos 36 meses.

21. Este rácio é comparado com a média de todos os navios inspeccionados na região do Abuja MoU durante os últimos 3 anos civis para determinar se o índice é coincidente com a média, acima da média ou abaixo da média da seguinte forma:

Índice de Deficiência	Taxa de Deficiência
Acima da média	> 2 acima da média do AMoU
Média	Média do AMoU \pm 2
Abaixo da média	> 2 abaixo da média do AMoU

22. Se uma Ordem de Recusa de Acesso (banimento) tenha sido emitida nos últimos 36 meses a qualquer navio da frota, o Índice de Detenção da companhia passa automaticamente para “acima da média”, independentemente de todos os outros resultados da inspecção.

23. Matriz de Desempenho da Companhia

Usando a matriz da Tabela 2 abaixo, determina-se o nível de desempenho com a combinação dos índices de deficiência e de detenção.

Tabela 2: Matriz de Desempenho Companhia

Índice de Detenção	Índice de Deficiência	Desempenho da Companhia
Acima da média	Acima da média	Muito baixo
Acima da média	Média	Baixo
Acima da média	Abaixo da média	
Média	Acima da média	
Abaixo da média	Acima da média	
Média	Média	Médio
Média	Abaixo da média	
Abaixo da média	Média	
Abaixo da média	Abaixo da média	Alto

Anexo 8

Programa de Inspeção e Selecção

1. Com base no Perfil de Risco de um navio o Esquema de Inspeção e Selecção determina o âmbito, frequência e prioridade das inspecções.

2. As inspeções periódicas são realizadas em intervalos determinados pelo perfil de risco do navio.

3. Factores prevalectes ou imprevistos podem desencadear uma inspeção entre as inspeções periódicas. Esta categoria de inspeção é referida como uma Inspeção Adicional.

4. Os navios devem ser submetidos a inspeção periódica nos seguintes intervalos de tempo:

Para HRS – entre 5-6 meses após a última inspeção na região do Abuja MoU.

Para SRS – entre 10-12 meses após a última inspeção na região do Abuja MoU.

Para LRS – entre 24-36 meses após a última inspeção na região do Abuja MoU.

5. Inspeções Periódicas e Inspeções Adicionais contam igualmente. Portanto, o intervalo de tempo para a próxima inspeção periódica reinicia depois de uma inspeção adicional.

6. O esquema de selecção é dividido em duas prioridades: Prioridade I: os navios devem ser inspeccionados porque o intervalo de tempo esgotou ou por causa de um factor primordial. Prioridade II: os navios poderão ser inspeccionados porque alcançaram o intervalo de tempo ou porque o Estado do porto considera que um factor inesperado exige uma inspeção.

7. Se uma inspeção periódica de Prioridade II não for realizada o navio permanece na Prioridade II até que o intervalo de tempo termine e o navio passa para a Prioridade I.

8. No caso de Factores Imprevistos, a necessidade de se efectuar uma inspeção adicional é deixada ao critério da Autoridade. Se uma inspeção de Prioridade II não for realizada continua a ser um navio da Prioridade II se e quando chega a outro porto MoU a menos que a Autoridade julgue que quaisquer informações relevantes que tenha recebido não garantem essa continuidade.

9. A prioridade e o nível de selecção serão mostrados para cada navio no sistema de informações.

10. A categoria e o tipo de inspeção efectuada são determinados pela matriz na Tabela 3 abaixo:

Tabela 3: Esquema de Selecção

Prioridade	Nível	Categoria de Inspeção
I Navio deve ser Inspeccionado	Factor primordial	Adicional
	HRS não inspeccionado nos últimos 6 meses	Periódica
	SRS não inspeccionado nos últimos 12 meses	Periódica
	Navio não inspeccionado nos últimos 36 meses	Periódica

II Navio pode ser Inspeccionado	HRS não inspeccionado nos últimos 5 meses	Periódica
	Navio com factors imprevistos	Adicional
	SRS não inspeccionado nos últimos 10 meses	Periódica
	LRS não inspeccionado nos últimos 24 meses	Periódica

11. Factores Primordiais e Imprevistos

Factores Primordiais

Os factores primordiais listados abaixo são considerados suficientemente graves para provocar uma inspeção adicional de Prioridade I:

- Navios relatados por outro Estado Membro excluindo factores imprevistos,
- Navios envolvidos em uma colisão, varada ou encalhe na sua rota para o porto,
- Navios acusados de uma alegada violação das disposições relativas à descarga de substâncias ou efluentes nocivos,
- Navios que tenham manobrado de modo irregular ou perigoso não respeitando as medidas de roteamento, adoptadas pela IMO, ou que práticas e procedimentos de navegação seguros não foram seguidos,
- Navios que tenham sido suspensos ou
- Navios que não podem ser identificados na base de dados.

12. Factores Inesperados

Factores inesperados podem indicar uma séria ameaça à segurança do navio e da tripulação ou ao meio ambiente, mas a necessidade de se efectuar uma inspeção adicional estará sob julgamento profissional da Autoridade. Estes factores incluem:

- Navios reportados pelos pilotos ou por autoridades relevantes que podem incluir informações dos Serviços de Tráfego de Navios acerca da navegação dos navios,
- Navios que não cumprem as obrigações de informação,
- Navios reportados como possuidores de deficiências importantes (excepto aqueles com código 16 (dentro de 14 dias) e código 17 (antes da partida)),
- Navios anteriormente detidos (3 meses após a detenção),
- Navios reportados pelo Capitão, um membro da tripulação ou qualquer pessoa ou organização com interesse legítimo na operação segura do navio, nas condições de vida e de trabalho a bordo ou na prevenção da poluição,
- Navios operados de maneira a representar um perigo,

- Navios reportados como possuidores de problemas relativos à carga, em especial produtos nocivos ou cargas perigosas,
- Navios em que informações de uma fonte fidedigna tornam-se conhecidas, que os seus parâmetros de risco diferem dos registados e o nível de risco aumentou em consequência,
- Navios cujos certificados emitidos por uma antiga organização reconhecida do Abuja MoU cujo reconhecimento foi retirado desde a última inspeção na região do Abuja MoU.

13. Navios com fatores inesperados que não tenham sido inspeccionados podem ser comunicados ao sistema de informações e permanecem elegíveis para inspeção nos portos subsequentes como prioridade II.

14. As disposições do Memorando aplicam-se a um navio abrangido por um sistema de vistorias obrigatórias para a operação segura de serviços regulares de ferries ro-ro e serviços regulares de embarcações de passageiros de alta velocidade caso o Memorando se aplique ao navio. Todavia, uma vistoria de um navio que é realizada por uma Autoridade (não sendo a Administração de bandeira do navio), em conformidade com um sistema de vistorias obrigatórias para a operação segura de serviços regulares de ferries ro-ro e serviços regulares de embarcações de passageiros de alta velocidade será considerada como uma inspeção alargada, ou uma inspeção mais detalhada como relevante. Se o navio não é indicado como Prioridade I no Sistema de Informação sobre a vistoria será registada como uma inspeção de Prioridade II.

Anexo 9

Tipo de Inspeção e Motivos Inequívocos

1. O tipo de inspeção a ser realizada nos termos da Secção 3.2 é determinado pela Tabela 4 abaixo:

Table 4

Categoria da Inspeção	Perfil de Risco do Navio	Tipo de Inspeção		
		Inicial	Mais detalhada	Alargada
Periódica	HRS	NÃO	NÃO	SIM
	SRS	SIM	Se motivos inequívocos forem encontrados	Se o navio tem um tipo de risco ⁷ e tem mais do que 12 anos
	LRS			
Adicional devido a factor primordial ou imprevisto	Todos	NÃO	SIM	De acordo com o juízo profissional do PSCO se o tipo de risco do navio for HRS ou SRS/LRS ¹⁸ e tem mais do que 12 anos

2. Uma inspeção inicial consiste em uma visita a bordo do navio, a fim de:

- verificar os certificados e documentos listados no Anexo 10;

- verificar que o estado geral e higiene do navio, incluindo:
 - ponte de navegação
 - alojamento e cozinha
 - conveses incluindo castelo de proa
 - porões de carga / área
 - casa de máquinas

cumprem as regras e normas internacionais geralmente aceites;

- verificar, caso previamente não tiver sido feito, se as eventuais deficiências encontradas por uma Autoridade numa inspeção anterior foram corrigidas em conformidade com o tempo especificado no relatório de inspeção.

3. Uma inspeção mais detalhada será realizada sempre que haja motivos inequívocos para crer, durante uma inspeção inicial, que a condição do navio ou do seu equipamento ou da tripulação não respeitam substancialmente as disposições relevantes de um instrumento relevante. Existem motivos inequívocos quando um oficial de controlo do Estado do porto encontra provas, que no seu juízo profissional merece uma inspeção mais detalhada do navio, do seu equipamento ou da sua tripulação. A ausência de certificados e documentos válidos é considerada um motivo inequívoco. Outros exemplos de motivos inequívocos estão estabelecidos no parágrafo 6.

4. Uma inspeção mais detalhada incluirá um exame em profundidade em:

- áreas onde motivos inequívocos são declarados
- áreas relevantes para qualquer factores promordiais ou imprevistos
- outras áreas de forma aleatória entre as seguintes áreas de risco:

1. Documentação
2. Condição estrutural
3. Condição de estanqueidade à água/intempéries
4. Sistemas de Emergência
5. Rádiocomunicação
6. Operações da carga
7. Segurança contra incêndios
8. Alarmes
9. Condições de vida e de trabalho
10. Equipamentos de navegação
11. Dispositivos de salvamento
12. Mercadorias Perigosas
13. Máquinas de propulsoras e auxiliares
14. Prevenção da poluição

5. A inspeção mais detalhada terá em consideração os elementos humanos abrangidos pela OIT, ISM e STCW e incluem controlos operacionais, conforme apropriado.

6. Motivos Inequívocos

Na aplicação da Tabela 4 acima, exemplos de “motivos inequívocos” para uma inspeção mais detalhada incluem os seguintes:

1. Navios com factores primordiais ou imprevistos, conforme listados no Anexo 8.
2. durante a verificação dos certificados e dos documentos referidos no Anexo 10 do Memorando, imprecisões foram reveladas ou os documentos não foram devidamente mantidos ou atualizados;
3. indícios de que os membros da tripulação relevantes são incapazes de se comunicarem adequadamente um com o outro, ou com outras pessoas a bordo, ou que o navio é incapaz de se comunicar com as autoridades em terra, quer numa língua comum quer na língua dessas autoridades;
4. Um certificado foi obtido de forma fraudulenta ou o titular de um certificado não é a pessoa em nome da qual foi inicialmente emitido;
5. O navio tem um Capitão, oficial ou membro de marinhagem ou mestrança titular de um certificado emitido por um país que não tenha ratificado a Convenção STCW;
6. evidências de operações de carga ou outras a não serem efectuadas de modo seguro ou de acordo com as orientações da IMO;
7. falha do Capitão de um navio petroleiro em produzir registos do sistema de controlo e monitorização da descarga de óleo da última viagem em lastro;
8. ausência de uma lista de emergência actualizada, ou os membros da tripulação não estão conscientes dos seus deveres em caso de incêndio ou de uma ordem para abandonar o navio;
9. a emissão de falsos pedidos de socorro não seguidos de procedimentos adequados de cancelamento;
10. ausência de equipamentos principais ou de arranjos exigidos pelas convenções;
11. evidências de impressões e observações gerais do oficial de controlo do Estado do porto que existem graves deteriorações estruturais ou do casco ou que existem deficiências que possam colocar em risco a integridade estrutural, estanqueidade à água ou intempérie do navio;
12. condições de excessiva insalubridade a bordo do navio;
13. Informações ou evidências de que o Capitão ou tripulante não estão familiarizados com as operações essenciais de bordo relativas à segurança dos navios ou à prevenção da poluição, ou que tais operações não foram realizadas;
14. a ausência de um quadro da organização do trabalho a bordo ou dos registos das horas de trabalho e de descanso dos marítimos.

7. Uma inspecção alargada irá incluir uma verificação do estado geral do navio, incluindo o elemento humano sempre que relevante, nas seguintes áreas de risco:

1. Documentação
2. Condição estrutural
3. Condição de estanqueidade à água/intempéries
4. Sistemas de Emergência
5. Rádiocomunicação
6. Operações da carga incluindo equipamentos
7. Segurança contra incêndios
8. Alarmes
9. Condições de vida e de trabalho
10. Equipamentos de navegação
11. Dispositivos de salvamento
12. Mercadorias Perigosas
13. Máquinas de propulsoras e auxiliares
14. Prevenção da poluição

e sujeitas à sua viabilidade prática ou eventuais limitações relacionadas com a segurança das pessoas, do navio ou do porto, a verificação dos itens específicos nessas áreas de risco listados para cada tipo de navio num Manual do AMoU ou Instruções do Comité do AMoU deve ser parte de uma inspecção alargada. O inspector deve usar seu juízo profissional para determinar a profundidade adequada do exame ou teste de cada item em específico.

8. Os inspectores devem estar cientes de que a execução em segurança de certas operações a bordo, por exemplo, manuseamento de carga, poderia ser prejudicado por testes realizados durante essa operação.

9. A inspecção alargada terá em consideração os elementos humanos abrangidos pela OIT, ISM e STCW e incluem controlos operacionais, conforme apropriado.

Anexo 10

Verificação de Certificados e Documentos

Na inspecção inicial, o oficial de controlo do Estado do porto, no mínimo e na medida do possível, examinará os seguintes documentos:

1. Certificado Internacional de Arqueação (1969);
2. Certificado de Registro ou outro documento de nacionalidade (UNCLOS);
3. Certificados relativos à robustez do casco e instalações de máquinas do navio emitidos pela sociedade classificadora em questão (devem ser exigidos apenas se o navio mantiver a sua classe com uma sociedade classificadora);
4. Relatórios anteriores das inspeções do controlo do Estado do porto;

5. Certificado de Segurança para Navio de Passageiros (S74-5/CI/R12 (v), S74P88/CI/R12 (a) (i), (vi));
6. Certificado de Segurança de Construção para Navio de Carga (S74/CI/R12 (ii), S74P88/CI/R12 (a) (ii), (vi));
7. Certificado de Segurança de Equipamentos para Navio de Carga (S74-5/CI/R12 (v), S74P88/CI/R12 (a) (iii), (vi));
8. Certificado de Segurança Radioelétrica para Navio de Carga (S74-5/CI/R12 (iv), S74P88/CI/R12 (a) (iv), (vi));
9. Certificado de Segurança para Navio de Carga (S74P88/CI/R12 (a) (v) (vi));
10. Certificado de Segurança para Navio Especial (Código SPS, C1/Art.1.7.4, Res. A.791 (19));
11. Para navios ro-ro de passageiros, informações sobre o rácio A/A-max (S74-15/CII- 1/R8-1);
12. Planos de controlo de avarias e livretos (S74-34/CII-1/Reg. 19, 20, 23);
13. Informações sobre estabilidade (S74/CII-1/22 e CII-1/25-8; LLP88, reg. 10);
14. Livretos e informações sobre Manobras (S74-1/CII-1/Reg.28.2);
15. Evidência sobre espaços de Máquinas não-Atendidos (UMS) (S74-1/CII-1/ R46.3);
16. Certificado de Isenção e quaisquer listas de cargas (S74/CII-2/R10.7.1.4);
17. Plano de controlo de incêndio (S74-23/CII-2/Reg.15.2.4);
18. Caderno operacional de segurança contra incêndio (S74-23/CII-2/Reg.16,3,1);
19. Lista ou manifesto de mercadorias perigosas, ou plano de carga detalhado (ILO134/A4.3 (h)¹² 20, S74-23/CII-2/R19);
20. Doc. de conformidade sobre Mercadorias Perigosas (S74-24/CII-2/R19.4);
21. Livro de registo do navio relativo ao registos de exercícios, incluindo exercícios de protecção, e o livro de registo de inspeção e manutenção de meios de salvação e arranjos e equipamentos de combate a incêndios e arranjos (S74- 33/CIII/R37, R19.3, R19.4, R20);
22. Documento de Lotação Mínima de Segurança (S74-23 / CV / R14.2);
23. Plano de coordenação SAR para navios de passageiros que operam em rotas fixas (S74- 15/CV/R15, R7.2);
24. Relatório do Teste de Conformidade LRIT (S74-CV/R19.1);
25. Cópia do documento de conformidade emitido pela instalação de ensaio, indicando a data do cumprimento e os padrões de desempenho aplicáveis do VDR (gravador de dados de viagem) (S74/CV/R18.8);
26. Para navios de passageiros, Lista de limitações operacionais (S74- 24/CV/R30.2);
27. Manual de Peação da Carga (S74-25/CVI/R5.6);
28. Caderno de Estabilidade de Navio Graneleiro (S74-16/CVI/R7.3);
29. Plano de carga/descarga para navios graneleiros (S74-16/CVI/R7.3);
30. Documento de autorização para o transporte de grão (S74-8/CVI/R9);
31. INF (Código Internacional para o Transporte Seguro de Combustível Nuclear Irradiada Embalada, Plutónio e Resíduos Rádioactivos de Alto-Nível a Bordo de Navios) Certificado de Aptidão (S74-21/CVII/ R16, INFC 1.3);
32. Cópia do Documento de Conformidade emitido em conformidade com o Código Internacional de Gestão para a Operação Segura de Navios e para a Prevenção da Poluição (DoC) Código ISM (S74-11/CIX / R4.1);
33. Certificado de Segurança Gestão emitido em conformidade com o Código Internacional de Gestão para a Operação Segura de Navios e para a Prevenção da Poluição (SMC) (S74-11/CIX/R4.2, 4,3);
34. Certificado de Segurança para Embarcações de Alta Velocidade e Licenças para Operar Embarcações de Alta Velocidade (S74-12/CX/R3.2, HSCC 1.8.1, 2);
35. Registro Contínuo de Dados (S74-31/CXI-1/R5);
36. Certificado Internacional de Aptidão para o Transporte de Gases Liquefeitos a Granel, ou o Certificado de Aptidão para o Transporte de Gases Liquefeitos a Granel, conforme apropriado (GCC-4/CI/N1.6.4, IGCC*/CI/N1.5.4);
37. Certificado Internacional de Aptidão para o Transporte de Produtos Químicos Perigosos a Granel, ou o Certificado de Aptidão para o Transporte de Produtos Químicos Perigosos a Granel, conforme apropriado (BCC-10/CI/N1.6.3), (IBCC*/CI/N1.5.4); (BCH/I/1.6.1);
38. Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos (MARPOL/ANI/R7.1);
39. Arquivos de Relatórios de Vistorias (no caso de navios graneleiros ou navios petroleiros) (MARPOL//ANI/R6);
40. Livro Registro de Óleo, partes I e II (MARPOL// ANI/R17, R36);
41. Plano de emergência para a poluição Marinha a bordo para Substâncias Líquidas Nocivas (MARPOL//ANII/Reg.17);

¹²Para ser automaticamente substituída por Convenção do Trabalho Marítimo de 2006, logo que a Convenção entre em vigor em 2013.

42. Declaração de conformidade (provisório) sobre o Esquema de Avaliação da Condição (CAS) (MARPOL//ANI/R20.6, R21.6.1);
43. Para navios petroleiros, os registos do sistema de monitoramento e controle de descargas de óleo e para a última viagem em lastro (MARPOL//ANI/R31.2);
44. Plano de Emergência da Poluição por Hidrocarboneto a Bordo (MARPOL//ANI/R37.1);
45. Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel (NLS) (MARPOL//ANII/R9.1);
46. Livro de Registro de Carga (MARPOL//ANII/R15, MARPOL//ANII-APP2);
47. Manual de Procedimentos e Organização (navios-tanque químicos) (MARPOL//ANII/R14.1 + P & A manual);
48. Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto (ISPPC) (MARPOL//ANIV/R5.1);
49. Plano de Gestão do Lixo (MARPOL//ANV/Apêndice I);
50. Livro de Registro do Lixo (MARPOL//ANV/apêndice);
51. Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar (IAPPC) (MARPOL//ANVI/R6.1);
52. Diário de bordo para a transfeça de óleo combustível (MARPOL//ANVI/R14.5);
53. Certificado de aprovação do tipo de incinerador (MARPOL//ANVI/R16.6.1) + Apêndice IV (1));
54. Anotações sobre a entrega de combustíveis (MARPOL//ANVI/R18.5 + Apêndice V);
55. Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar pelo Motor (EIAPPC) (NoxTC2008/2.1.1.1);
56. Arquivos técnicos (NoxTC2008/2.3.6);
57. Livro de registo dos parâmetros do motor (NoxTC2008/6.2.2.7.1);
58. Certificado Internacional sobre Linhas de Carga (1966) (LLP'88 Art.16.1);
59. Certificado Internacional de Isenção das Linhas de Carga (LLP'88 Art.16.2);
60. Certificados emitidos em conformidade com a Convenção STCW (STCW95/Art. VI, RI/2, Sect. AI/2);
61. Livro de registo das Engrenagens de Carga (ILO134/C32/Art. 9 (4)/ILO152 (25))¹³;
62. Certificados dos equipamentos de carga e descarga (ILO134/A4.3(e); OIT/C32/Art 9 (4));
63. Atestados médicos (Convenção da OIT No. 73¹⁴);
64. Quadro da organização do trabalho a bordo (Convenção da OIT Nº 180/Part II/Art 5.7 a & b e STCW95/A-VIII/ 1.5);
65. Registos das horas de trabalho e de descanso dos marítimos (Convenção da OIT Nº 180/PartII/ Art 8.1);
66. Certificado de Segurança para as Unidades Móveis de Perfuração Offshore (MODU Code/I/ Secção 6);
67. Certificado de seguro ou qualquer outra garantia financeira de responsabilidade civil por danos devido à poluição por hidrocarbonetos (CLC69P92/ AVII.2);
68. Certificado Internacional de Protecção do Navio (ISSC) (ISPS/PA/19.2.1);
69. Registro de AFS (AFS/Anexo 4/Reg 2 (1));
70. Certificado Internacional de Sistemas Anti-Fouling (IAFS Certificate) (AFS/Anexo 4/Reg 2 (1));
71. Declaração sobre AFS (AFS/Anexo 4/Reg 5 (1)).

Anexo 11

Obrigações das Autoridades em matéria de Inspeção

Obrigações dos Estados-Membros em matéria de Inspeção

1. As obrigações de inspeção de cada Autoridade são:

- a) realizar uma inspeção a todos os navios que escalam todos seus portos e ancoradouros com o estatuto de Prioridade I; e
- b) realizar uma série de inspecções nos navios com Prioridade I e com Prioridade II que corresponda no mínimo ao seu compromisso anual de inspeção.

2. O sistema de informações mostra, diariamente, semanalmente, se um Estado Membro está adiantado ou atrasado com o compromisso de 1.b acima.

3. Flexibilidade no Compromisso de Prioridade I

Os parágrafos seguintes descrevem a flexibilidade no atendimento ao compromisso do parágrafo 1. a) acima. Até que haja dados suficientes no sistema de informações para indicar o compromisso regional um cálculo será feito de acordo com o Manual do AMoU ou Instruções do Comité do AMoU.

4. Os navios que chegam ao porto como uma Prioridade I devem ser seleccionados para inspeção. No entanto, o Estado Membro pode adiar a inspeção das seguintes formas:

- a) para a próxima escala do navio no mesmo Estado Membro, desde que o navio não faça escala em outro porto da região do Abuja MoU e o adiamento não seja superior a 15 dias;
- b) para outro porto de escala, se esta porto for da região do Abuja MoU e sua autoridade concorda com antecedência, inspecionar o navio e o adiamento não seja superior a 15 dias. Inspeções que são adiadas desta forma e registadas no sistema de informações não são consideradas como inspeções em falta.

¹³Para ser automaticamente substituída por Convenção do Trabalho Marítimo de 2006, logo que a Convenção entre em vigor em 2013.

¹⁴Para ser automaticamente substituída por Convenção do Trabalho Marítimo de 2006, logo que a Convenção entre em vigor em 2013.

5. Além da flexibilidade prevista no parágrafo 4 acima uma Autoridade pode não inspecionar:

- a) até 5% do número total de navios da Prioridade I com perfil de alto risco que fazem escala nos seus portos e ancoradouros;
- b) até 10% do número total de navios da Prioridade I que não sejam os com perfil de alto risco que fazem escala nos seus portos e ancoradouros.

6. Inspeções com Prioridade I que não são realizadas não contam para a tolerância mencionada no parágrafo 5 acima, nas seguintes circunstâncias:

- a) se, na opinião da Autoridade a realização da inspeção comportar um risco para a segurança dos inspectores, dos navio, sua tripulação ou ao porto, ou ao ambiente marinho, ou
- b) se a escala do navio ocorrer apenas durante o período nocturno. Os Estados Membros devem, contudo, assegurar que os navios que só fazem escalas nocturnas não evitem sistematicamente as inspeções, ou
- c) adicionalmente, no caso de um navio que apenas escala ancoradouros dentro da jurisdição de um porto, se o navio for inspecionado noutra porto ou ancoradouros da região do Abuja MoU no prazo de 15 dias, ou
- d) adicionalmente, no caso de um navio que apenas escala ancoradouros dentro da jurisdição de um porto, a escala for apenas durante o período nocturno, ou se a sua duração é muito curta para que a inspeção seja realizada de forma satisfatória.

7. Nas circunstâncias descritas no parágrafo 6 acima à Autoridade é exigida registar no sistema de informações as razões para a não realização da inspeção.

8. O cálculo do número total de navios de prioridade I que uma Autoridade recebe (como no parágrafo 5 acima) não inclui os navios referidos nos parágrafos 4 & 6 acima.

9. Tolerância para o Estado Membro que recebe um número excessivo de navios Prioridade I

O esquema justo de quotas-partes e o esquema de selecção destinam-se a garantir que um a Estado Membro não seja obrigado a realizar mais inspeções de Prioridade I do que o seu compromisso anual. No entanto, como salvaguarda, para um Estado que inspecione mais navios de Prioridade I do que o seu compromisso anual a tolerância para inspeções não atendidas, como descrito no parágrafo 5 será de 30%.

10. Cálculo do Compromisso Regional

Para o cálculo da obrigação de inspecção anual de cada Estado Membro referido no parágrafo 1.b) acima, o primeiro passo é determinar o compromisso global anual para a região do Abuja MoU (o “compromisso regional”).

11. O compromisso regional para o ano em causa é estimado tomando o número médio de inspeções exigidas nos 3 anos anteriores.

12. O compromisso regional anual é calculado pelo sistema de informações, adicionando o número de escalas individuais dos navios em cada Estado Membro.

13. Cálculo do compromisso anual de inspecção por cada Estado Membro

A segunda etapa no cálculo do compromisso de inspecção para cada Estado Membro será a de calcular a sua quota-parte do compromisso regional. Esta quota será a média dos três anos do número individual de navios que fazem escala no Estado Membro como uma percentagem da soma do número individual de navios que fazem escala em cada Estado Membro.

14. Tolerância para um Estado Membro com muito poucas oportunidades para inspecionar

Um Estado Membro poderá ter muito poucas oportunidades de realizar inspeções de Prioridade I e de Prioridade II de modo a ser capaz de satisfazer o seu compromisso anual. Nesse caso, será considerada ter satisfeito o compromisso caso tenha inspecionado pelo menos 85% dos navios de Prioridade II. O compromisso em 1(a) e a tolerância correspondente no parágrafo 5 ainda se aplicam.

Anexo 12

Obrigações dos Navios em matéria de Comunicação

Meios electrónicos devem ser utilizados sempre que possível para quaisquer comunicações previstas no presente Anexo.

1. Mensagens a 72 horas (72 ETA)

Um navio que, em conformidade com o Anexo 9, é elegível para uma inspeção alargada e com destino a um porto ou ancoradouro de um Estado Membro, deverá comunicar a sua chegada com 72 horas de antecedência à Autoridade ou antes, se exigido por disposições nacionais.

2. Pelo menos as seguintes informações devem ser fornecidas:

- (a) identificação do navio (número obrigatório IMO e nome adicional, indicativo de chamada e / ou número MMSI);
- (b) porto de destino;
- (c) hora estimada de chegada (ETA);
- (d) hora estimada de partida (ETD);
- (e) duração planeada da escala;
- (f) para petroleiros
 - (i) configuração: casco simples, casco simples com SBT, casco duplo;

(ii) condição dos tanques de carga e de lastro: cheios, vazios, em atmosfera inerte;

(iii) volume e natureza da carga;

(g) operações planeadas no porto ou ancoradouro de destino (carga, descarga, outros);

(h) vistorias estatutórias planeadas trabalhos de manutenção e reparação substancial a efectuar no porto de destino;

(i) data da última inspecção alargada na região do Abuja MoU.

3. Mensagens de 24 horas de (24 ETA)

O operador, o agente ou o Capitão do navio com destino a um porto ou ancoradouro de um Estado Membro deve notificar a sua chegada com pelo menos 24 horas de antecedência, ou, o mais tardar, no momento em que o navio larga o porto anterior, se a duração da viagem for inferior de 24 horas, ou se o porto de escala não for conhecido ou mudar durante a viagem, logo que essa informação esteja disponível.

4. As seguintes informações devem ser fornecidas:

(a) identificação do navio (número obrigatório IMO e nome adicional, indicativo de chamada e/ou número MMSI);

(b) porto de destino;

(c) o tempo estimado de chegada (ETA);

(d) hora prevista de partida (ETD).

5. Mensagem de chegada efectiva (ATA)

Os Estados-Membros reportam ao Sistema de Informação a hora efectiva de chegada (ATA) dos navios que escalam os portos dos Estados Membros (localizadas na região do Abuja MoU) e ancoradouros, juntamente com um identificador do porto em questão dentro de um prazo razoável.

6. As seguintes informações devem ser fornecidas:

(a) identificação do navio (número obrigatório IMO e nome adicional, indicativo de chamada e/ou número MMSI);

(b) porto;

(c) hora efectiva de chegada;

(d) ancorado: sim, não.

7. Mensagem de partida efectiva (ATD)

Os Estados-membros devem transferir para o Sistema de Informação a hora efectiva de partida (ATD) de navios que

escalam os portos e ancoradouros dos Estados Membros, juntamente com um identificador do porto em questão dentro de um prazo razoável.

8. As seguintes informações devem ser fornecidas:

(a) identificação do navio (número obrigatório IMO e nome adicional, indicativo de chamada e/ou número MMSI);

(b) porto;

(c) hora efectiva de partida.

Anexo 13

Estados-Membros e datas de adesão

Angola - aceitou o Memorando a 24.01.2012

Benim - aceitou o Memorando a 29.06.2007

Camarões - ainda não aceitou o Memorando

Cabo Verde - assinado mas ainda não aceitou o Memorando

Congo - aceitou o Memorando a 16.11.2001

Côte d'Ivoire - aceitou o Memorando a 17.12.2010

República Democrática do Congo - ainda não aceitou o Memorando

Guiné Equatorial - ainda não aceitou o Memorando

Gabão - aceitou o Memorando a 25.09.2009

Gâmbia - aceitou o Memorando a 27.07.2007

Gana - aceitou o Memorando a 06.05.2003

Guiné - aceitou o Memorando a 12.02.2002

Guiné-Bissau - ainda não aceitou o Memorando

Libéria - assinado mas ainda não aceitou o Memorando

Mauritânia - assinado mas ainda não aceitou o Memorando

Namíbia - assinado mas ainda não aceitou o Memorando

Nigéria - aceitou o Memorando a 19.08.2002

São Tomé e Príncipe - aceitou o Memorando a 16.08.2012

Serra Leoa - aceitou o Memorando a 25.10.2001

Senegal - aceitou o Memorando a 21.06.2001

África do Sul - assinado mas ainda não aceitou o Memorando

Togo - aceitou o Memorando a 12.09.2007

**MEMORANDUM OF UNDERSTANDING
ON PORT STATE CONTROL FOR WEST AND
CENTRAL AFRICAN REGION, 1999 ***

1st Amendment October, 2012

The Maritime Authorities¹⁵ of:

Angola
Benin
Cameroon
Cape Verde
Congo
Côte d'Ivoire
Democratic Republic of Congo
Equatorial Guinea
Gabon
The Gambia
Ghana
Guinea
Guinea Bissau
Liberia
Mauritania
Namibia
Nigeria
Sao Tome and Principe
Sierra Leone
Senegal
South Africa
Togo

hereinafter referred to as “the Authorities”

Recognizing the need for maritime safety at sea and in ports; and protection of the marine environment and the importance of improving living and working conditions on boardship;

Recognizing the importance of the requirements set out in the relevant maritime conventions for ensuring maritime safety and protection of the marine environment;

Recalling the importance of the requirements for improving the living and working conditions at sea;

Noting the established training methods and programmes for port State control officers “PSCO” and the urgent need to implement a training programme for PSCOs in the region;

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

Noting also IMO Resolution A.682 (17), concerning Regional Co-operation in the control of ships and discharges;

Noting the following MINCONMAR¹⁶ (now MOWCA) resolutions:

Resolution No. 166/55E/97 adopted in Abuja, in December 1997, and; Resolution No. 172/10/98 adopted in Brazzaville on 30 October 1998;

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

Recognizing 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 for the inspection of foreign ships 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, or at offshore facilities including FPSOs¹⁷ and FSOs¹⁸ comply with the standards laid down in the relevant instruments listed in Section 2.

1.3 Each Authority, under the coordination of the Committee established pursuant to Section 8.4, will determine an appropriate annual percentage of individual foreign merchant ships to be inspected. The Committee will monitor the overall inspection activity and its effectiveness throughout the region. As the target, subject to subsequent review, the Committee will endeavour to attain a regional annual inspection rate of 15% of the total number of ships operating in the region or any higher percentage as specified by the Committee. The percentage is based on the number of ships which entered regional ports during the previous three years and as determined in accordance with Annex 11.

1.4 Each Authority will consult, cooperate and exchange information with the other Authorities in order to further the aims of the Memorandum.

1.5 Each Authority, or any other body, as the case may be, will establish an appropriate procedure for pilot

¹⁵See Section 11 of the Memorandum

*This text contains the first amendments adopted on Oct 24th 2012 and take effect from January 2013.

¹⁶Ministerial Conference on Maritime now Maritime Organization for West and Central Africa

¹⁷Floating, Production, Storage and Offloading.

¹⁸Floating, Storage and Offloading.

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.

1.6 In fulfilling their commitments the Authorities will carry out inspections of the type specified in Annex 9.

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.

1.8 For the purposes of the Memorandum, references to the “region”, to “regional”, to “regional ports” or to “regional port State control” mean the Abuja MoU region, and references to “port State” means the States and the territories in which the ports are located.

Section 2 Relevant Instruments

2.1 For the purposes of the Memorandum ‘relevant instruments’ are, together with the Protocols, amendments to these instruments and related codes of mandatory status as and when they come into force, 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), as amended;
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 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC 1969);
11. Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC PROT 1992);

12. International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, 2001 (AFS2001);

13. Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO 147)¹⁹

14. Maritime Labour Convention, 2006.

2.2 With respect to the ILO conventions in Section 2.1, each Authority will apply the procedures referred to in Annex 2.

2.3 Each Authority will apply those relevant instruments which are in force and are binding on it. In the case of amendments to a relevant instrument each Authority will apply those amendments which are in force and which are binding on it. An instrument so amended will then be deemed to be the ‘relevant instrument’ for that Authority.

2.4 In applying a relevant instrument for the purpose of port State control, the Authorities will ensure that no more favourable treatment is given to ships of non- Parties to such relevant instrument and apply the procedures specified in Annex 1.

2.5 In the case of ships below convention size the Authorities will apply the procedures in Annex 1.

2.6 An international convention or code is a “relevant instrument” for the purposes of this Memorandum where 3 or more member States of the Abuja MoU Region have ratified or become parties to such international convention or codes.

Section 3 Reporting, Ship Risk Profile, Selection, Inspection and Detention

3.1 Each ship has to follow the reporting requirements according to Annex 12.

3.2.1. In selecting ships for inspection, the Authorities will determine the order of priority based on the ship targeting system and give higher priority to ships with higher targeting factor value. The Authorities will determine their priority from the selection scheme indicated in Annex 8.

2. Each ship 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.

3.3.1. In implementing this Memorandum, the Authorities will carry out inspections, which will consist of at least a visit on board a ship in order to check the certificates and documents, and furthermore satisfy themselves that the crew and the overall condition of the ship, its equipment, machinery spaces and accommodation, and hygienic conditions on board, meets the provisions of the relevant instruments. In the absence of valid certificates, or if there are clear grounds for believing that the crew or the condition of the ship or its equipment does not substantially meet the requirements of a relevant instrument, or the master or crew are not familiar with

¹⁹To be automatically replaced by Maritime Labour Convention 2006 as soon as the Convention comes into force in 2013.

essential shipboard procedure relating to the safety of ships or the prevention of pollution, a more detailed inspection will be carried out.

2. Inspections will be carried out in accordance with the Manual.²⁰

3. Inspections will be carried out by properly qualified²¹ 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.

4. 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.

5. 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.

3.4.1. Each Authority will endeavour to secure the rectification of all deficiencies detected.

2. 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.

3. 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, appropriate 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 the AMoU Manual and where not provided in the AMoU Manual, by the Abuja MoU Committee Instruction.²²

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 the Manual or AMoU Committee Instruction. 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 Administration²³ in writing and include the report of inspection. In addition, 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.

3.8 1. 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 AMoU Committee Instruction.

2. 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 AMoU Committee Instructions before the ship is allowed to sail.

3. 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.

²⁰AMoU Manual refers to Abuja MoU Port State Control Officers' Manual

²¹This refers to port State control officers who possess the qualification and experience specified in Annex 6 and the Manual.

²²Abuja MoU Committee Instructions are guidelines, decisions or directives of the Committee issued by the Committee which have not been incorporated into the Manual.

²³Refer 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.

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 ship owner 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.

Guidelines for establishing a detention review panel and its procedure is as provided in AMoU PSC Manual or AMoU Committee Instructions.

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.

Section 4 Banning

4.1 Refusal of access to ships following multiple detentions

1. It is recommended that each Authority ensure that a foreign merchant ship is refused access to its ports and anchorages if it has been detained or has been issued with a prevention of operation order under the system of mandatory surveys for the safe operation more than twice in the course of the preceding 24 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 AMoU PSC Manual or AMoU Committee Instructions 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 statutory and classification certificates of the ship are issued by an organization or organizations which are recognized by one or more of the AMoU Member States as listed in Annex 7,
- the ship is managed by a company with a high performance,
- and the conditions set in AMoU Manual or AMoU Committee Instructions 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.

4.2 Refusal of access to 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 ships 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 AMoU Manual or AMoU Committee Instruction 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 AMoU 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 to compliance with data access policy agreed by the Committee. Information provided in accordance with 5.1 will 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 8.9 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 AMoU Manual or AMoU Committee Instruction.

Section 7 Training Programs and Seminars

7.1 The Authorities will endeavour to establish training programs and seminars for port State control officers.

7.2.1. The Authorities will employ qualified PSCOs or train its existing officers to become qualified in line with the qualifications contained in AMoU Manual.

2. The Authorities will develop continuous training of PSCOs through attendance at international and regional technical meetings, proper supervision and annual assessment of PSCOs using continuous assessment tests.

7.3 The Authorities will develop and implement necessary measures for recruitment and retention of skilled PSCOs in view of the level of expertise and importance of inspections and surveys to flag state Administrations.

7.4 The Authorities will establish and maintain robust logistics support mechanism for PSC inspection department and the PSCOs.

Section 8 Organization

8.1.1. The Abuja MoU Bureau will be established, composed of Ministers in charge of maritime transport from 5 member States in the Abuja MoU region whose maritime Authorities are full members to this Memorandum.

2. The Bureau will elect a Chairman from among its members. Chairman of the Bureau will serve for a term of 2 years renewable for another term of 2 years and for any additional years as members of the Bureau may decide.

3. Except where members of the Bureau elects the host country chairman of the Bureau, the Minister of host country will be the vice chairman of the Bureau.

4. Membership of the Bureau will be rotational in alphabetical order among full member States.

5. Abuja MoU Secretariat will be a member of the Bureau and serve as the Secretariat of the Bureau.

6. The Bureau will give general directions to the Committee, approve recommendations of the Committee and be the final decision making body of the AMoU.

8.2 The chairman of AMoU Bureau shall be the chairman of the AMoU Committee;

8.3 The Abuja MoU Bureau will meet once a year and at such other times as it may decide.

8.4A A Committee will be established, composed of a representative of each of the Authorities which is a party to this Memorandum. Observers and Associates will be invited to participate in the work of the Committee and any other meetings as provided in Annex 5.

The Committee may, as it deems appropriate, accord the status of observer without vote to any Intergovernmental Organization or any Authority.

8.5 The Committee will meet once a year and at such other times as it may decide.

8.6 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. develop and recommend AMoU Committee Instructions which upon approval by the Bureau shall automatically be incorporated into the AMoU Manual;
7. establish AMoU Intersessional Management Working Group (AMoU ISMWG) to assist the Committee in focusing on key issues, and in particular to direct the AMoU Secretariat in-between Committee meetings. The ISMWG will elect a Chairman among its members. The ISMWG shall meet at least two times a year and at such other time as the chairman of the ISMWG may deem necessary. When required the ISMWG can, at the discretion of its chairman, also operate by correspondence (e-mail). ISMWG meetings shall be convened by the chairman of the ISMWG.

8.7 AMoU Committee Instructions means guidance to the Secretariat and to port State control officers on relevant instruments and procedures;

8.8 A Secretariat for the Memorandum provided by the Ministry responsible for maritime transport in Nigeria will be established and shall have its office in Lagos in accordance with the following principles:

- 1) the Secretariat is a non-profit making body located in Lagos, Nigeria;
- 2) the Secretariat will be totally independent from any maritime administration or organisation;
- 3) the Secretariat will be governed by and be accountable to the Committee and the Bureau;
- 4) the Secretariat will have a bank account into which all dues and contributions are paid into;
- 5) the Secretariat will operate from the established bank account in accordance with the budget approved by the Bureau.

8.9 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 Annexes 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.

8.10 The AMoU Information System (AMIS) in the Republic of Congo is established for the purpose of exchanging information on port State inspections, in order to:

1. make available to Authorities information on inspections of ships in other regional ports to assist them in their selection of foreign flag ships to be inspected and their exercise of port State control on selected ships; and
2. provide effective information exchange facilities regarding port State control in the region.

8.11 The AMoU Information System (AMIS) will operate in accordance with the procedures set out in Annexes 3 and 4.

Section 9 Financial Provisions

9.1 Each Party to the Memorandum undertakes to pay its financial contribution or dues to the costs for running the Secretariat and the information centre, in conformity with the decisions and procedures adopted by the Bureau. The Secretariat and the Information Centre shall be funded by:

1. the financial contribution of every Abuja MoU Member State;
2. gifts and subscriptions by donor countries or organisations.

9.2 The AMoU Committee shall develop and enforce rights and privileges attached to Member States in good financial standing regarding payment of financial dues to the Secretariat.

Section 10 Amendments

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

10.2 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;
2. amendments will be adopted by a two-thirds majority of the representatives of the Authorities present and voting in the Committee. The amendments so adopted shall be submitted to the Bureau for consideration and ratification. If so adopted and ratified, 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 and ratification by the Bureau 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. any such objection will be considered by the Committee at its next meeting, and the amendment will be confirmed if it is accepted by a two-thirds majority of the representatives of the Authorities present and voting in the Committee at such meeting and ratified by the Bureau.
5. 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.

10.3 In the case of proposed amendments to Annexes of the Memorandum or the Manual, the following procedure will apply:

1. the proposed amendment to the parts other than those factual information/data 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 or at the end of a period not exceeding three months determined unanimously by the representatives of the Authorities in the Committee at the time of adoption and ratified by the Bureau; and
3. the amendment will take effect 60 days after it has been accepted or at the end of any period determined unanimously by the representatives of the Authorities in the Committee at the time of adoption and ratification by the Bureau.

Section 11 Administrative Provisions

11.1 The Memorandum is without prejudice to rights and obligations under any international instrument or relevant national legislation.

11.2 Any Maritime Authority of a coastal State in the Atlantic coast of Africa and islands located in the South Atlantic, which complies with the criteria specified in Annex 5 may, with the unanimous consent of the Authorities present and voting at the Committee meeting, become a Member Authority of the Memorandum in accordance with the procedure prescribed in Annex 5.

11.3 Acceptance or accession will be by a written communication from the Maritime Authorities to the Secretariat.

11.4 Any Maritime Authority or Organisation wishing to participate as an observer will submit in writing an application to the Secretariat and may be accepted as an observer subject to the unanimous consent of the representatives of the Authorities present and voting at the Committee meeting.

11.5 Any Authority may withdraw from the Memorandum by providing the Committee with 60 days notice in writing.

11.6 The Committee may, with unanimous consent of the member Authorities present and voting at its meeting except the Authority in question, and approval by the Bureau decide to revoke membership of a Member Authority, or observer status of an Observer that does not comply substantially with the provisions set out in Annex 5. Subject to the appropriate decision by the Committee, the Member Authority after revocation of its membership may be downgraded to an Observer.

11.7 This Memorandum is signed in Abuja, Nigeria on October 22, 1999.

The Memorandum remains open for signature to West and Central African States for twelve (12) months at MOWCA headquarters. After this date, States will be able to accede to the Memorandum if they meet the requirements laid down in Annex 5.

11.8 The Memorandum will be available for acceptance from October 22, 1999, and will take effect for each Authority, which has signed the Memorandum, on the date its acceptance is duly notified to the Secretariat.

11.9 The English, French and Portuguese texts are the official versions of this Memorandum.

Signed at Abuja in the English and French languages, this twenty-second day of October One Thousand Nine Hundred and Ninety-nine.

This Memorandum is signed at Abuja on 22nd day of October, 1999 by the following Authorities:

Benin	Liberia
Cape Verde	Mauritania
Congo	Namibia

Cote D' Ivoire	Nigeria
Gabon Sierra	Leone
The Gambia	Senegal
Ghana South	Africa
Guinea	Togo

Acceptance

Angola	accepted the Memorandum on 24.01.2012
Benin	accepted the Memorandum on 29.06.2007
Congo	accepted the Memorandum on 16.11.2001
Côte d'Ivoire	accepted the Memorandum on 17.12.2010
Gabon	accepted the Memorandum on 25.09.2009
The Gambia	accepted the Memorandum on 27.07.2007
Ghana	accepted the Memorandum on 06.05.2003
Guinea	accepted the Memorandum on 12.02.2002
Nigeria	accepted the Memorandum on 19.08.2002
Sao Tome and Principe	accepted the Memorandum on 16.08.2012
Sierra Leone	accepted the Memorandum on 25.10.2001
Senegal	accepted the Memorandum on 21.06.2001
Togo	accepted the Memorandum on 12.09.2007

ANNEXES TO MEMORANDUM

Annex 1	Ships of non-Parties and below convention size
Annex 2	Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO 147) ¹⁰
Annex 3	Information System on Inspections
Annex 4	Publication of Information Related to Detentions and Inspections
Annex 5	Membership of 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 13	Members and Dates of Accession

¹⁰To be replaced automatically by Maritime Labour Convention 2006 as soon as the Convention comes into force in 2013.

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 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 examples of relevant items.

3. Items of General Importance

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

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

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.

Annex 2²⁴

Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)

1. Inspections on board ships under ILO 147 will relate to:
 1. the Minimum Age Convention, 1973 (No. 138); or the Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936 (No. 58); or the Minimum Age (Sea) Convention, 1920 (No. 7);
 2. the Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73);
 3. the Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (No. 134) (Articles 4 and 7);
 4. the Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92);
 5. the Food and Catering (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).

²⁴To be replaced automatically by Maritime Labour Convention 2006 as soon as the Convention comes into force in 2013.

Inspection regarding certificates of competency is dealt with in AMoU Manual or AMoU Committee 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: Guide-lines 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);
6. the Seafarers' Identity Documents Convention, 1958 (no. 108);
7. the Workers' Representatives Convention, 1971 (no. 135);
8. the Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (no. 164);
9. the Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987, (no. 166).

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.

5. Those parts of the ILO publication "Inspection of Labour Conditions on board Ship: Guide-lines for procedure" which deal with:

1. control procedures for national flag ships;
2. vocational training;
3. officers' certificates of competency (regulated under STCW78);
4. hours of work and manning (regulated under ILO180/STCW78);

are not considered as relevant provisions for the inspection of ships but as information to Port State control officers only.

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;
- 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 and 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 147²⁵.

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 Abuja MoU exchange data to the other organisations.

Annex 4

Publication of Information related to Detentions and Inspections

(as referred to in Section 5.2 of the Memorandum)

1. The AMoU 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 Abuja 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;
- e) year of construction as determined on the basis of the date indicated in the ship's safety certificates;

²⁵To be replaced automatically by Maritime Labour Convention 2006 as soon as the Convention comes into force in 2013.

- 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.

Annex 5

Membership of the Memorandum

1. Definitions

The Memorandum will comprise of the following categories of participants:

1.1 A Member Authority - any Maritime Authority responsible for port State control within the region as defined in Section 1.8 and Section 11.2 of the Memorandum (hereafter referred to as “the region”), meeting the qualitative criteria set out in Section 2 of this Annex, and adhering to the Memorandum in accordance with Section 11.2 and 11.7 of the Memorandum is considered to be a Member Authority.

1.2 An Observer - any Maritime Authority responsible for port State control within the region or an intergovernmental organization wishing to participate in the Memorandum as described in Section 7.1, and being accepted in accordance with Section 11.4 of the Memorandum is considered to be an Observer.

2 Qualitative Criteria for Adherence to the Memorandum

A Maritime Authority of a State, meeting the geographical criterion specified in Section 11.2 of the Memorandum, may adhere as a full member, provided that all of the following qualitative criteria have been met:

2.1 such Maritime Authority will explicitly subscribe to the commitments under the Memorandum by depositing a Letter of Acceptance at the Secretariat, with a view to contributing to the common endeavour to eliminate the operation of sub-standard ships;

2.2 such Maritime Authority will take all necessary measures to encourage ratification of all relevant instruments in force;

2.3 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 Bureau and Committee referred to in 8 of the Memorandum;

2.4 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 Bureau and Committee referred to in Section 8 of the Memorandum;

2.5 such Maritime Authority will take all necessary measures as a flag State administration to decrease its detention rate and report to the Committee its efforts to improve the quality of ships under its flag if its flag has appeared in the black list of flags published in the Annual Report of any regional port State control Memorandum;

2.6 such Maritime Authority will, as of its effective date of membership, establish a connection to the information system referred to in Annex 3;

2.7 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 Bureau referred to in Section 8 of the Memorandum;

2.8 such Maritime Authority will take part in the activity of the Committee.

3. Compliance of the Existing Member Authority with the Qualitative Criteria

3.1 If the existing Member Authority fails to comply substantially with the criteria, to fulfil the provisions in 11.6 of the Memorandum, an assessment of the Authority may be initiated by the Committee. The Secretariat will inform the Committee of such failure in due course.

3.2 To assess compliance of the existing Member Authority with the qualitative criteria, the Committee will appoint a team of experts consisting of representatives of three Member Authorities.

3.3 The Authority in question will be requested by the Committee to provide a self assessment report based on the criteria stipulated in paragraph 2 above to be evaluated and reported to the Committee by the team of experts referred to in paragraph 3.2. The team may request the Authority in question to provide any additional information required for the assessment.

3.4 When assessing an existing Member Authority the following will be considered:

1. the Authority has failed to report to the Committee on the progress of the relevant instruments ratification;

2. the flag of the Authority has appeared in the black list of flags published in the Annual Report of the Memorandum or Annual Report of any other regional port State control Memorandum, no trend of any reduction of its detention rate during the last three years has been observed and the Authority has failed to report to the Committee on efforts made to reduce the detention rate of its flag;

3. no port State control inspection reports are submitted by the Authority to the AMIS during the previous year;

4. no activity of the Authority in AMIS operation detected during the previous year;

5. no financial contribution of the required amount received from the Authority during the previous financial year; and

6. the Authority has failed to participate in three consecutive meetings of the Committee.

3.5 Supporting participation of an Authority in technical co-operation activities is suspended if no contributions have been received from the Authority for the previous financial year and until the Authority fully meets financial agreement requirements. In this case the Authority may participate in seminars for port State control officers at its own expenses.

4. Observer

4.1 Application for the Observer status should contain aims of seeking the status and description of the activity of the applicant in port State control matters.

4.2 The Observer will actively participate in the activities of the Memorandum including:

1. attending the Committee meetings with no voting right;

2. receiving meeting documents;

3. participating in technical co-operation programmes on its own expense as applicable;

4. submitting documents to the Committee and its subsidiary bodies; and

5. participating in working groups of the Memorandum.

5. Model Instrument of Acceptance

The Secretary General

Memorandum of Understanding on

Port State Control for West and Central African Region

1 Joseph Street,

Lagos,

Nigeria

LETTER OF ACCEPTANCE OF THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL FOR THE WEST AND CENTRAL AFRICAN REGION

Whereas the Republic of [*] through its duly authorized representative has accepted the Memorandum of Understanding on Port State Control for West and Central African Region;

The Ministry of [*] (ministry responsible for maritime transport) of the Republic of

[*], hereby convey its formal acceptance, without reservation, and with immediate effect of the Memorandum.

Signed this ----- Day of ----- 20..

Signed By*

.....

Name and Position

*Generally signed and issued by the Minister in charge of maritime transport.

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 certificated ship officer holding or having held a valid STCW II/2or 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 in addition to 3 above, must have:

a) 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

- b) 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 3. a) 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. The officer must have the ability to communicate orally and in writing with seafarers in the language most commonly spoken at sea.

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:

- a) a good understanding of maritime security and how it is applied to the operations being examined,
- b) a good working knowledge of security technologies and techniques;
- c) a knowledge of inspection principle, procedures and techniques;
- d) a working knowledge of the operations being examined.

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.

9. In carrying out their duties, port State control officers will be guided by the "Code of Good Practice for Surveyors/PSCOs Conducting Inspections Within the Framework of the Abuja MoU" provided in the Manual.

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 or weekly 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.

Table 1: Ship Risk Profile

		Profile			
		High Risk Ship (HRS)		Standard Risk Ship (SRS)	Low Risk Ship (LRS)
Generic Parameters Criteria		Criteria	Weighting points	Criteria	Criteria
1	Type of ship	Chemical tankship Gas Carrier Oil tankship Bulk carrier Passenger ship	2		All types
2	Age of ship ¹³	all types > 12 y	mp1	Neither a high risk or	All ages
3a	4 - 1 BGW-List ¹⁴	Black	2		
		VHR, HR, M to HR 2		a no risk ship	White
		Black - MR	1		
3b		IMO -Audit ¹⁵	-		Yes
4a	Recognized Organizations	Performance ¹⁶			High
		H	-	-	
		M	-	-	
		L	Low	2	
		VL	Very Low		
4b	Recognized Organizations	Organizations recognized by 1 or more AMOu members	-	-	Yes
5	Companies	Performance ¹⁷			High
		H	-	-	
		M	-	-	
		L	Low	2	
		VL	Very Low		
Historic Parameters					
6	No of def. Recorded each insp. within previous 36mths	Deficiencies	Not eligible	Not eligible	≤ 5 (and at least one inspection carried out in previous 36 months)
	Number of Detention within previous 36 months	Detentions	≥2 detentions	1	No Detention

¹³according to point 9 of this Annex

¹⁴according to formula in the Annual Report

¹⁵according to point 11 of this Annex

¹⁶according to formula in the Annual Report

¹⁷according to point 15 of this Annex

Parameters for Ship Risk Profile

8. Type of Ship

The ship of type denomination is in conformity with a list adopted by the Abuja MoU Committee.

9. Age of Ship

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.

10. Black, Grey White list

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 Abuja MoU Committee.

11. IMO Audit

To meet the criterion, the flag States are invited to send to the Abuja 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 Abuja MoU Secretariat will maintain on the Abuja MoU public website an up-to-date list of flag States which meet the flag criteria for a low risk ship.

13. Recognized Organization Performance

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 Abuja MoU Committee.

14. To qualify for the criterion recognized by the Abuja MoU, the organization must be recognized by one or more Abuja MoU Member States. The list of recognized organizations is included in a AMoU Manual or AMoU Committee Instruction Company Performance

15. Company Performance

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” performance. 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.

17. Deficiency Index

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 Abuja MoU region 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 AMoU average
Average	AMoU average \pm 2
below average	> 2 below AMoU average

20. Detention Index

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 Abuja MoU region over the last 3 calendar years to determine whether the index is average, above average or below average as follows:

Deficiency index	Deficiency rate
above average	> 2 above AMoU average
Average	AMoU average \pm 2
below average	> 2 below AMoU 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.

23. Company Performance Matrix

Using the matrix in Table 2 below, the combination of deficiency and detention indices determines the performance level.

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	Medium
Average	Average	
Average	below average	
Below average	Average	High
Below average	below average	

Annex 8

Inspection and Selection Scheme

1. Based on a ship’s Risk Profile the Inspection and Selection Scheme determines the scope, frequency and priority of inspections.

2. Periodic Inspections are carried out at intervals determined by the ship risk profile.

3. Overriding or unexpected factors might trigger an inspection in between periodic inspections. This category of inspection is referred to as an Additional Inspection.

4. Ships become due for periodic inspection in the following time windows:

For HRS – between 5-6 months after the last inspection in the Abuja MoU region.

For SRS – between 10-12 months after the last inspection in the Abuja MoU region. For LRS – between 24-36 months after the last inspection in the Abuja MoU region.

5. Periodic Inspections and Additional Inspections count equally. Therefore the time span for the next periodic inspection re-starts after an additional inspection.

6. 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.

7. 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.

8. 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 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:

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
II Ship may be Inspected	Ship not inspected in last 36 months	Periodic
	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

11. Overriding and Unexpected Factors Overriding Factors

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,
- 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
- Ships which cannot be identified in the database.

12. Unexpected Factors

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 Abuja MoU recognized organization whose recognition has been withdrawn since the last inspection in the Abuja 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 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.

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 ¹⁸ 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 ¹⁹ and more than 12 years old

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.

¹⁸risk ship types are chemical tanker, gas carrier, oil tanker, bulk carrier and passenger ship

¹⁹risk ship types are chemical tanker, gas carrier, oil tanker, bulk carrier and passenger ship

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 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.

6. Clear Grounds

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;
 8. absence of an up-to-date muster list, or crew members not aware of their duties in the event of fire or an order to abandon the ship;
 9. the emission of false distress alerts not followed by proper cancellation procedures;
 10. the absence of principal equipment or arrangements required by the conventions;
 11. evidence from the Port State control officer's general impressions and observations that serious hull or structural deterioration or deficiencies exist that may place at risk the structural, watertight or weather tight integrity of the ship;
 12. excessively unsanitary conditions on board the ship;
 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;
 14. the absence of a table of shipboard working arrangements or records of hours of work or rest of seafarers.
7. An expanded inspection will include a check of the overall condition, including the human element where relevant, in the following risk areas:
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

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 AMoU Manual or AMoU Committee 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.

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.

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

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/CI/R12 (v), S74P88/CI/R12 (a) (i), (vi));
6. Cargo Ship Safety Construction Certificate (S74/CI/R12 (ii), S74P88/CI/R12 (a) (ii), (vi));
7. Cargo Ship Safety Equipment Certificate (S74-5/CI/R12 (v), S74P88/CI/R12 (a) (iii), (vi));
8. Cargo Ship Safety Radio Certificate (S74-5/CI/R12 (iv), S74P88/CI/R12 (a) (iv), (vi));
9. Cargo Ship Safety Certificate (S74P88/CI/R12 (a)(v)(vi));
10. Special Purpose Ship Safety Certificate (SPS Code, C1/Art.1.7.4, Res. A.791 (19));
11. For ro-ro passenger ships, information on the A/A-max ratio (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)*²⁶, *S74-23/CII-2/R19*);
20. Doc. of compliance Dangerous Goods (*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, R7.2*);
24. LRIT Conformance Test Report (*S74-CV/R19.1*);
25. Copy of the Document of compliance issued by the testing facility, stating the date of compliance and the applicable performance standards of VDR (voyage data recorder) (*S74/CV/R18.8*);
26. For passenger ships, List of operational limitations (*S74-24/CV/R30.2*);
27. Cargo Securing Manual (*S74-25/CVI/R5.6*);
28. Bulk Carrier Booklet (*S74-16/CVI/R7.3*);
29. Loading/Unloading Plan for bulk carriers (*S74-16/CVI/R7.3*);
30. Document of authorization for the carriage of grain (*S74-8/CVI/R9*);
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*);
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*);
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*);
34. High Speed Craft Safety Certificate and Permit to Operate High Speed Craft (*S74-12/CX/R3.2, HSCC 1.8.1, 2*);
35. Continuous Synopsis Record (*S74-31/CXI-1/R5*);
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*);
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/I/1.6.1*);
38. International Oil Pollution Prevention Certificate (*MARPOL/ANI/R7.1*);
39. Survey Report Files (in case of bulk carriers or oil tankers) (*MARPOL//ANI/R6*);
40. Oil Record Book, parts I and II (*MARPOL//ANI/R17, R36*);
41. Shipboard Marine pollution emergency plan for Noxious Liquid Substances (*MARPOL//ANII/Reg.17*);
42. (Interim) Statement of compliance Condition Assessment Scheme (CAS) (*MARPOL//ANI/R20.6, R21.6.1*);
43. For oil tankers, the record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage (*MARPOL//ANI/R31.2*);
44. Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (*MARPOL//ANI/R37.1*);
45. International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (NLS) (*MARPOL//ANII/R9.1*);
46. Cargo Record Book (*MARPOL//ANII/R15, MARPOL//ANII-APP2*);
47. Procedures and Arrangements Manual (chemical tankers) (*MARPOL//ANII/R14.1 + P&A manual*);
48. International Sewage Pollution Prevention Certificate (*ISPPC*) (*MARPOL//ANIV/R5.1*);
49. Garbage Management Plan (*MARPOL//ANV/appendix I*);
50. Garbage Record Book (*MARPOL//ANV/appendix*);
51. International Air Pollution Prevention Certificate (*IAPPC*) (*MARPOL//ANVI/R6.1*);
52. Logbook for fuel oil change-over (*MARPOL//ANVI/R14.5*);
53. Type approval certificate of incinerator (*MARPOL//ANVI/R16.6.1 + Appendix IV(1)*);
54. Bunker delivery notes (*MARPOL//ANVI/R18.5+ Appendix V*);
55. Engine International Air Pollution Prevention Certificate (*EIAPPC*) (*NoxTC2008/ 2.1.1.1*);
56. Technical files (*NoxTC2008/ 2.3.6*);
57. Record book of engine parameters (*NoxTC2008/ 6.2.2.7.1*);
58. International Load Line Certificate (1966) (*LLP'88 Art. 16.1*);
59. International Load Line Exemption Certificate (*LLP'88 Art. 16.2*);
60. Certificates issued in accordance with STCW Convention (*STCW95/Art. VI, RI/2, Sect. A-I/2*);
61. Cargo Gear Record Book (*ILO134/C32/Art. 9(4)/ILO152(25)*)²⁷;

²⁶ To be replaced by automatically Maritime Labour Convention 2006 as soon as the Convention comes into force in 2013.

²⁷ To be replaced automatically by Maritime Labour Convention 2006 as soon as the Convention comes into force in 2013.

62. Certificates loading and unloading equipment (*ILO134/A4.3(e);ILO/C32/Art 9(4)*);
63. Medical certificates (*ILO Convention No. 73²⁸*);
64. Table of shipboard working arrangements (*ILO Convention No. 180/Part II/Art 5.7 a & b and STCW95/A-VIII/1.5*);
65. Records of hours of work or rest of seafarers (*ILO Convention No. 180/PartII/Art 8.1*);
66. Mobile Offshore Drilling Unit Safety Certificate (*MODU Code/I/Section 6*);
67. Certificate of insurance or any other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage (*CLC69P92/AVII.2*);
68. International Ship Security Certificate (ISSC) (*ISPS/PA/19.2.1*);
69. Record of AFS (AFS/Annex 4/Reg 2(1));
70. International Anti-Fouling System Certificate (IAFS Certificate) (*AFS/Annex 4/Reg 2(1)*);
71. Declaration on AFS (AFS/Annex 4/Reg 5(1)).

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

3. Flexibility in Priority I Commitment

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 AMoU Manual or AMoU Committee Instruction.

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 Abuja MoU region and the postponement is no more than 15 days;
 - b) to another port of call if this port is within the Abuja 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 the 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 Abuja 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.

9. Allowance for Member State receiving an excessive number Priority I ships

The fair share scheme and the selection scheme are intended to ensure that a Member State is not 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%.

10. Calculation of the Regional Commitment

In order to calculate the annual inspection commitment of each Member State referred to in paragraph 1.b) above, the first step is to determine the overall annual commitment for the Abuja 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 number of individual ship calls at each Member State.

13. Calculation of annual inspection commitment for each Member State

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

²⁸ To be replaced automatically by Maritime Labour Convention 2006 as soon as the Convention comes into force in 2013.

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.

14. Allowance for a Member State with too few opportunities to inspect

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.

1. 72 hour message (72 ETA)

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 the 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 Abuja MoU region.

3. 24hour message (24 ETA)

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).

5. Actual arrival message (ATA)

Member States report the actual time of arrival (ATA) of any ship calling at Member States ports (located in the Abuja 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.

7. Actual departure message (ATD)

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.

Annex 13

Member States and Dates of Accession

Angola accepted the Memorandum on 24.01.2012
 Benin accepted the Memorandum on 29.06.2007
 Cameroon - not yet accepted the Memorandum
 Cape Verde – signed but not yet accepted the Memorandum
 Congo accepted the Memorandum on 16.11.2001
 Côte d'Ivoire accepted the Memorandum on 17.12.2010
 Democratic Republic of Congo - not yet accepted the Memorandum
 Equatorial Guinea - not yet accepted the Memorandum
 Gabon accepted the Memorandum on 25.09.2009
 The Gambia accepted the Memorandum on 27.07.2007
 Ghana accepted the Memorandum on 06.05.2003
 Guinea accepted the Memorandum on 12.02.2002
 Guinea Bissau - not yet accepted the Memorandum
 Liberia signed but not yet accepted the Memorandum
 Mauritania signed but not yet accepted the Memorandum
 Namibia signed but not yet accepted the Memorandum
 Nigeria accepted the Memorandum on 19.08.2002
 Sao Tome and Principe accepted the Memorandum on 16.08.2012
 Sierra Leone accepted the Memorandum on 25.10.2001
 Senegal accepted the Memorandum on 21.06.2001
 South Africa signed but not yet accepted the Memorandum
 Togo accepted the Memorandum on 12.09.2007. lifted



II SÉRIE
BOLETIM
OFICIAL

Registo legal, nº 2/2001, de 21 de Dezembro de 2001

Endereço Electronico: www.incv.cv



Av. da Macaronésia, cidade da Praia - Achada Grande Frente, República Cabo Verde.
C.P. 113 • Tel. (238) 612145, 4150 • Fax 61 42 09
Email: kioske.incv@incv.cv / incv@incv.cv

I.N.C.V., S.A. informa que a transmissão de actos sujeitos a publicação na I e II Série do *Boletim Oficial* devem obedecer as normas constantes no artigo 28º e 29º do Decreto-Lei nº 8/2011, de 31 de Janeiro.