

Bản dịch (để tham khảo)
TỔ CHỨC HÀNG HẢI QUỐC TẾ

**CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ VỀ KIỂM SOÁT VÀ QUẢN LÝ NƯỚC DẪN
VÀ CẶN NƯỚC DẪN CỦA TÀU, 2004**

CÁC THÀNH VIÊN CỦA CÔNG ƯỚC NÀY

BIẾT RẰNG Điều 196(1) của Công ước Liên hợp quốc về Luật biển 1982 (UNCLOS) có quy định là “Các quốc gia thi hành mọi biện pháp cần thiết để ngăn ngừa, hạn chế và kiểm soát ô nhiễm môi trường biển nảy sinh từ việc sử dụng các kỹ thuật, trong khuôn khổ quyền tài phán hay dưới sự kiểm soát của mình, hoặc do du nhập cố ý hay vô tình những sinh vật ngoại lai hoặc mới vào một phần nhất định của môi trường biển có thể gây ra ở đó những thay đổi đáng kể và có hại”

GHI NHẬN rằng các mục tiêu của Công ước về đa dạng sinh học 1992 (CBD) và rằng việc lây lan và phát sinh các loài thủy sinh độc hại và các nguồn gây bệnh qua nước dẫn của tàu đe dọa đến việc bảo tồn và khai thác bền vững đa dạng sinh học cũng như quyết định IV/5 của Hội nghị năm 1998 của các Thành viên tham gia công ước CBD (COP 4) liên quan đến việc bảo tồn và khai thác bền vững các hệ sinh thái biển và ven bờ, cũng như quyết định VI/23 của Hội nghị năm 2002 của các Thành viên Công ước tham gia công ước CBD (COP 6) về những sinh vật lạ đe dọa đến hệ sinh thái, môi trường sống hoặc loài sinh vật bao gồm cả những nguyên tắc hướng dẫn về các loài sinh vật xâm lấn.

CŨNG GHI NHẬN rằng Hội nghị về Môi trường và Phát triển của Liên hợp quốc năm 1992 (UNCED) yêu cầu Tổ chức Hàng hải Quốc tế (Tổ chức) xem xét thông qua các quy định thích hợp về việc xả nước dẫn tàu.

LƯU TÂM đến việc tiếp cận phòng ngừa được chỉ ra trong Nguyên tắc 15 của Tuyên bố Rio về Môi trường và sự Phát triển được dẫn chiếu tại nghị quyết MEPC.67(37) được Ủy ban bảo vệ môi trường biển của IMO thông qua vào ngày 15/9/1995.

CŨNG LƯU TÂM rằng tại Cuộc gặp thượng đỉnh thế giới về Phát triển Bền vững năm 2002, trong đoạn 34(b) của Kế hoạch Thực hiện của Cuộc gặp này kêu gọi phải hành động ở mọi cấp độ để đẩy nhanh việc phát triển các biện pháp để giải quyết vấn đề về các loài sinh vật ngoại lai xâm lấn có trong nước dẫn tàu.

NHẬN THỨC ĐƯỢC rằng việc xả nước dẫn và cặn nước dẫn từ tàu không được kiểm soát sẽ dẫn đến việc lây lan các loài thủy sinh độc hại và các nguồn gây bệnh, gây ra thương tổn và thiệt hại cho môi trường, sức khỏe con người, tài sản và các tài nguyên.

THỪA NHẬN tầm quan trọng mà Tổ chức đặt vào vấn đề này bằng việc thông qua các nghị quyết Đại hội đồng, A.774(18) năm 1993 và A.868(20) năm 1997, nhằm mục đích giải quyết vấn đề lây lan các loài sinh vật thủy sinh độc hại và các nguồn gây bệnh,

CŨNG THỪA NHẬN rằng một số Quốc gia đã thực hiện hành động riêng biệt với quan điểm ngăn ngừa, giảm thiểu và tiến đến loại trừ hoàn toàn các rủi ro của việc phát sinh các loài thủy sinh độc hại và các nguồn gây bệnh lây lan qua các tàu vào cảng của mình, và cũng thừa nhận là vấn đề này đang là mối quan tâm của toàn thế giới, đòi hỏi phải hành động dựa trên cơ sở các quy định có thể áp dụng trên toàn cầu cùng với các hướng dẫn để thực thi có hiệu quả các quy định và có cách hiểu thống nhất,

MONG MUỐN tiếp tục xây dựng nên được những phương án quản lý nước dẫn tàu an toàn và hiệu quả hơn mà từ đó đưa đến việc liên tục ngăn ngừa, giảm thiểu và tiến đến loại trừ hoàn toàn sự lan truyền các loài thủy sinh độc hại và các nguồn gây bệnh,

QUYẾT NGHỊ ngăn ngừa, giảm thiểu và tiến đến loại trừ hoàn toàn những rủi ro cho môi trường, sức khỏe con người, tài sản và các tài nguyên do việc lan truyền các loài thủy sinh độc hại và các nguồn gây bệnh qua việc kiểm soát và quản lý nước dẫn và cặn nước dẫn của tàu cũng như tránh các ảnh hưởng phụ không mong muốn từ việc kiểm soát đó và khuyến khích các phát triển về kiến thức và công nghệ có liên quan,

CHO RẰNG các mục tiêu này có thể đạt được tốt nhất bằng cách hoàn thiện một Công ước Quốc tế về Kiểm soát và Quản lý Nước dẫn và Cặn nước dẫn của tàu,

ĐÃ NHẤT TRÍ như sau:

Điều 1 Các định nghĩa

Nếu không có quy định nào khác, trong Công ước này sử dụng các định nghĩa sau:

- 1 “Chính quyền hành chính” là Chính phủ của quốc gia mà con tàu đang hoạt động thuộc thẩm quyền của quốc gia đó. Đối với một con tàu được quyền treo cờ của bất kỳ quốc gia nào, khi tàu treo cờ quốc gia nào thì Chính quyền hành chính là Chính phủ của quốc gia đó. Đối với công trình nổi làm nhiệm vụ thăm dò và khai thác tài nguyên biển và đáy biển tiếp giáp với bờ biển thuộc chủ quyền của Quốc gia ven biển nhằm mục đích thăm dò và khai thác tài nguyên thiên nhiên của họ, bao gồm cả các Kho chứa nổi (FSUs) và các Kho xuất hàng ngoài khơi và chứa sản phẩm nổi (FPSOs) thì Chính quyền hành chính là Chính phủ của quốc gia ven biển có liên quan đó.
2. “Nước dẫn” là nước với tính chất của nó, được đưa lên để kiểm soát độ cân bằng, độ chúi, độ nghiêng, mớn nước, ổn định và sức bền của tàu.
3. “Quản lý nước dẫn” là quá trình xử lý bằng cơ học, vật lý, hóa học và sinh học, được áp dụng riêng biệt hoặc kết hợp để loại bỏ, hoàn lại vô hại, hoặc tránh việc bơm lên hoặc xả ra các sinh vật thủy sinh độc hại và tác nhân gây bệnh trong nước dẫn hoặc chất cặn thải.
4. “Giấy chứng nhận” là Giấy chứng nhận Quản lý nước dẫn tàu quốc tế.
5. “Ủy ban” là Ủy ban bảo vệ môi trường biển của Tổ chức.
6. “Công ước” là Công ước Quốc tế về Kiểm soát và Quản lý Nước dẫn và Cặn nước dẫn của tàu.
7. “Tổng dung tích” là tổng dung tích được tính theo các quy định đo dung tích có trong Phụ lục I của Công ước quốc tế về đo dung tích của tàu 1969 hoặc bất cứ Công ước nào kế thừa.

8. “Các loài thủy sinh độc hại và các nguồn gây bệnh” nghĩa là các loài thủy sinh hoặc các nguồn gây bệnh mà nếu được đưa vào môi trường biển kể cả các cửa sông hoặc vào nguồn nước ngọt có thể tạo nên nguy hại cho môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc các tài nguyên khác làm suy yếu sự đa dạng sinh học hoặc gây cản trở cho việc khai thác chính đáng những khu vực đó.

9. “Tổ chức” nghĩa là Tổ chức Hàng hải Quốc tế.

10. “Tổng thư ký” nghĩa là Tổng thư ký của Tổ chức.

11. “Cặn nước dẫn” là các chất lắng xuống trong nước dẫn ở trong tàu.

12. “Tàu biển” là tàu bất kể kiểu gì đang hoạt động trong môi trường thủy, bao gồm cả tàu ngầm, phương tiện nổi, các công trình nổi, các FSU và FPSO.

Điều 2 *Các nghĩa vụ chung*

1 Các Thành viên Công ước cam kết thực hiện đầy đủ và có hiệu quả các điều khoản của Công ước này và Phụ lục kèm theo để ngăn ngừa, giảm thiểu và loại trừ hoàn toàn việc truyền lan các loài thủy sinh độc hại và các nguồn gây gây bệnh thông qua việc kiểm soát và quản lý nước dẫn và cặn nước dẫn của tàu.

2 Phụ lục là một phần trọn vẹn của Công ước này. Trừ khi có các diễn đạt khác, việc tham chiếu Công ước này phải đồng thời với việc tham chiếu các Phụ lục.

3 Không có điều gì trong Công ước này được coi là ngăn cản một Thành viên Công ước, riêng lẻ hoặc cùng các Thành viên Công ước khác, thực hiện các biện pháp nghiêm ngặt hơn nhằm ngăn ngừa, giảm thiểu hoặc loại trừ việc lan truyền các Tổ chức thủy sinh độc hại và tác nhân gây bệnh thông qua việc kiểm soát và quản lý nước dẫn và các chất cặn thải của tàu phù hợp với luật quốc tế.

4. Các Thành viên Công ước phải nỗ lực hợp tác với nhau vì mục đích thực thi, tuân thủ và thi hành có hiệu quả Công ước này.

5. Các Thành viên Công ước cam kết khuyến khích việc liên tục phát triển công tác quản lý nước dẫn và các tiêu chuẩn nhằm ngăn ngừa, giảm thiểu và loại

trừ hoàn toàn việc lan truyền các tổ chức thủy sinh độc hại và các tác nhân gây bệnh thông qua việc kiểm soát và quản lý nước dẫn và các chất cặn thải của tàu.

6. Các Thành viên Công ước thực hiện hành động theo Công ước này phải nỗ lực không làm ảnh hưởng hoặc gây hư hại môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc các tài nguyên của mình hoặc của các Quốc gia khác.

7 Các Thành viên Công ước cần bảo đảm rằng các thực tiễn quản lý nước dẫn được sử dụng để tuân thủ Công ước này sẽ không gây tổn hại cho môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc các tài nguyên của mình hoặc của các Quốc gia khác lớn hơn so với những tổn hại muốn ngăn ngừa.

8 Các Thành viên Công ước phải khuyến khích các tàu treo cờ của quốc gia mình và thuộc điều chỉnh của Công ước này, trong chừng mực có thể thực hiện được, tránh bơm lên tàu nước dẫn có các sinh vật thủy sinh tiềm ẩn độc hại và các tác nhân gây bệnh cũng như các chất cặn thải mà có chứa các sinh vật như vậy, bao gồm cả việc cải thiện việc thực thi thích hợp các khuyến nghị được Tổ chức đưa ra.

9 Các Thành viên Công ước phải nỗ lực hợp tác dưới sự bảo trợ của Tổ chức để xử lý các mối đe dọa và rủi ro đối với các hệ sinh thái biển và đa dạng sinh học có tính nhạy cảm, dễ tổn thương hoặc đang bị đe dọa, trong các khu vực nằm ngoài giới hạn quyền tài phán của quốc gia liên quan đến việc quản lý nước dẫn.

Điều 3 *Áp dụng*

1 Ngoại trừ có quy định khác trong Công ước này, Công ước này sẽ áp dụng cho:

- (a) các tàu treo cờ của quốc gia là một Thành viên Công ước; và
- (b) các tàu treo cờ của quốc gia không phải là Thành viên Công ước nhưng đang hoạt động dưới quyền hạn của một Thành viên Công ước.

2 Công ước này không áp dụng cho:

- (a) các tàu không được thiết kế hoặc đóng để chở nước dẫn;

(b) các tàu của một Thành viên công ước mà chỉ hoạt động trong vùng nước thuộc quyền tài phán của Thành viên đó, trừ khi Thành viên Công ước này xác

định việc xả nước dẫn từ những tàu như vậy có thể làm ảnh hưởng hoặc gây thiệt hại cho môi trường, sức khỏe con người, tài sản và các tài nguyên của mình hoặc cho các quốc gia liền kề hoặc các quốc gia khác;

(c) các tàu của một Thành viên Công ước mà chỉ hoạt động trong vùng nước thuộc quyền tài phán của một Thành viên Công ước khác thì quyền miễn trừ này tùy thuộc vào quyết định của Thành viên đó. Thành viên Công ước sẽ không cho phép miễn trừ khi việc làm đó có thể gây ảnh hưởng hoặc hư hại môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc các tài nguyên khác của mình hoặc cho các quốc gia lân cận hoặc quốc gia khác. Bất kỳ Thành viên nào không chấp nhận việc cho phép như vậy phải thông báo cho Chính quyền hành chính của tàu có liên quan rằng Công ước này được áp dụng cho tàu như vậy;

(d) các tàu chỉ hoạt động trong vùng nước thuộc quyền tài phán của một Thành viên công ước và trên biển khơi, ngoại trừ các tàu không được chấp nhận miễn trừ theo đoạn nhỏ (c), trừ khi Thành viên đó xác định rằng việc nước dẫn từ những tàu như thế có thể ảnh hưởng hoặc gây hư hại môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc các tài nguyên của mình hoặc của các quốc gia liền kề khác;

(e) Bất kỳ tàu chiến, tàu hải quân hoặc những tàu khác thuộc sở hữu hoặc đang được khai thác bởi một Quốc gia cho mục đích công vụ phi thương mại. Tuy nhiên, mỗi Thành viên Công ước phải bảo đảm rằng, việc áp dụng các biện pháp thích hợp không làm cản trở đến hoạt động hoặc khả năng hoạt động của những tàu như vậy, và rằng trong chừng mực hợp lý và có khả năng thực hiện được, các tàu hành động tương thích với Công ước này; và

(f) Nước dẫn cố định trong các tầng kín trên tàu mà không xả.

3. Đối với các tàu của các bên không tham gia Công ước này, các Thành viên Công ước phải áp dụng các yêu cầu của Công ước này khi cần thiết để đảm bảo rằng không đối xử thuận lợi hơn cho những tàu như vậy.

Điều 4 *Kiểm soát việc lan truyền các sinh vật thủy sinh độc hại và tác nhân gây bệnh qua nước dẫn và các chất cặn thải của tàu*

1 Mỗi Thành viên Công ước phải yêu cầu là các tàu thuộc phạm vi áp dụng Công ước và đang treo cờ của mình hoặc đang hoạt động dưới thẩm quyền của mình tuân thủ các yêu cầu được nêu ra trong Công ước này, kể cả các yêu cầu và tiêu chuẩn áp dụng trong phần Phụ lục và phải thực hiện các biện pháp có hiệu quả để đảm bảo là những tàu đó tuân thủ các yêu cầu trên.

2 Tùy theo các điều kiện và năng lực cụ thể của mình, mỗi Thành viên Công ước phải xây dựng các chính sách, chiến lược hoặc chương trình quốc gia về việc quản lý nước dẫn tàu trong các cảng và vùng nước thuộc quyền tài phán của mình phù hợp với và thúc đẩy việc đạt được các mục tiêu của Công ước này.

Điều 5 *Các phương tiện tiếp nhận chất cặn thải*

1 Mỗi Thành viên Công ước cam kết đảm bảo rằng trong các cảng và cầu cảng được chỉ định cho việc làm sạch hoặc sửa chữa các két nước dẫn được trang bị phương tiện thích hợp cho việc tiếp nhận các chất cặn thải, lưu tâm đến các Hướng dẫn được Tổ chức đưa ra. Các phương tiện thu nhận như vậy, khi hoạt động không gây nên sự chậm trễ không đáng có cho các tàu và phải quy định việc thanh thải một cách an toàn các chất cặn thải mà không làm ảnh hưởng hoặc gây thiệt hại cho môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc các tài nguyên khác của mình hoặc của quốc gia khác.

2 Mỗi Thành viên Công ước phải thông báo cho Tổ chức để thông báo cho các Thành viên Công ước khác có liên quan về tất cả các trường hợp mà phương tiện được quy định trong đoạn 1 được coi là không phù hợp.

Điều 6 *Nghiên cứu khoa học và kỹ thuật và giám sát*

1 Các Thành viên Công ước phải nỗ lực tự mình hoặc cùng nhau để:

(a) Thúc đẩy và tạo điều kiện thuận lợi cho việc nghiên cứu khoa học và kỹ thuật về quản lý nước dẫn tàu; và

(b) Giám sát hiệu quả của việc quản lý nước dẫn tàu trong vùng nước thuộc quyền tài phán của mình.

Việc nghiên cứu và giám sát như vậy có thể bao hàm cả việc quan sát, đo đạc, lấy mẫu, đánh giá và phân tích tính hiệu quả và các tác động ngược lại của bất

kỳ công nghệ hoặc phương pháp luận nào cũng như bất kỳ tác động có hại gây ra bởi các sinh vật và tác nhân gây bệnh như vậy đã được nhận biết là lan truyền thông qua nước dẫn tàu.

2 Để đẩy mạnh các mục tiêu của Công ước này, mỗi Thành viên Công ước phải tăng cường mức độ sẵn có của các thông tin có liên quan cho các Thành viên Công ước khác khi họ yêu cầu, về:

(a) các chương trình khoa học và công nghệ và các biện pháp kỹ thuật đã thực hiện đối với việc quản lý nước dẫn tàu; và

(b) Tính hiệu quả của việc quản lý nước dẫn tàu suy ra từ bất kỳ chương trình đánh giá và theo dõi nào.

Điều 7 *Kiểm tra và cấp giấy chứng nhận*

1 Mỗi Thành viên Công ước phải đảm bảo rằng các tàu treo cờ của mình hoặc đang khai thác dưới quyền quản lý của mình và là đối tượng để kiểm tra và cấp giấy chứng nhận phải được kiểm tra và cấp giấy chứng nhận theo các quy định của bản Phụ lục.

2 Một Thành viên Công ước thực thi các biện pháp theo Điều 2.3 và Phần C của Phụ lục không đòi hỏi kiểm tra thêm và cấp giấy chứng nhận của một tàu của một Thành viên Công ước khác, Chính quyền hành chính của tàu đó cũng không có nghĩa vụ kiểm tra và chứng nhận các biện pháp bổ sung do Thành viên Công ước khác áp đặt. Việc thẩm tra các biện pháp bổ sung như vậy phải là trách nhiệm của Thành viên Công ước thực thi các biện pháp đó và phải không gây chậm trễ không chính đáng cho tàu.

Điều 8 *Vi phạm*

1. Cấm vi phạm bất kỳ yêu cầu nào của Công ước này và nếu vi phạm sẽ bị phạt theo luật của Chính quyền hành chính của tàu có liên quan bất kể vi phạm đó xảy ra ở đâu. Nếu Chính quyền hành chính được thông báo về sự vi phạm đó thì phải điều tra vấn đề đó và có thể yêu cầu Thành viên Công ước đã thông báo để cung cấp chứng cứ bổ sung của vi phạm đưa ra. Nếu Chính quyền hành chính thấy có đủ chứng cứ để truy tố vụ vi phạm thì họ phải tiến hành việc truy tố càng sớm càng tốt phù hợp với luật pháp của mình. Chính quyền hành chính phải

nhanh chóng thông báo về các biện pháp do mình áp dụng cho Thành viên Công ước đã có thông báo về vi phạm cũng như cho Tổ chức. Nếu Chính quyền hành chính không có biện pháp gì trong vòng 1 năm sau khi nhận được thông tin thì họ cũng phải thông báo cho Thành viên Công ước đã thông báo vụ vi phạm đó.

2 Bất kỳ sự vi phạm nào các yêu cầu của Công ước này xảy ra trong phạm vi quyền hạn của một Thành viên Công ước đều bị cấm và sẽ phải áp dụng việc trừng phạt theo luật pháp của quốc gia Thành viên đó. Trong trường hợp xảy ra vi phạm như thế, Thành viên đó phải:

- (a) xử lý vi phạm theo luật pháp của mình; hoặc
- (b) cung cấp cho Chính quyền hành chính của tàu những thông tin và chứng cứ mà mình có, rằng vi phạm đó đã xảy ra.

3 Việc trừng phạt được quy định theo luật pháp của Thành viên Công ước theo điều này phải đủ nghiêm khắc để ngăn chặn sự vi phạm công ước này bất kể vi phạm xảy ra ở đâu.

Điều 9 *Kiểm tra tàu*

1 Một tàu thuộc phạm vi áp dụng Công ước ở trong bất cứ cảng hoặc cầu ngoài khơi nào của một Thành viên khác đều là đối tượng kiểm tra của các sỹ quan được Thành viên đó ủy quyền với mục đích xác định xem tàu đó có tuân thủ công ước này không. Ngoại trừ những quy định tại đoạn 2 của Điều này, việc kiểm tra như thế chỉ giới hạn để:

- (a) thẩm tra xem trên tàu có Giấy chứng nhận còn hiệu lực không, và nếu còn hiệu lực thì được chấp nhận; và
- (b) kiểm tra nhật ký ghi nước dẫn tàu, và/hoặc
- (c) thực hiện lấy mẫu nước dẫn của tàu theo các hướng dẫn được Tổ chức đưa ra. Tuy nhiên, thời gian đòi hỏi để phân tích các mẫu sẽ không được xem là cơ sở để làm chậm trễ không chính đáng hoạt động, di chuyển hoặc rời cảng của tàu.

2 Nếu tàu không mang Giấy chứng nhận còn hiệu lực hoặc có bằng chứng rõ ràng để tin là:

(a) điều kiện của tàu hoặc thiết bị của nó về căn bản không tương ứng với các chi tiết của Giấy chứng nhận; hoặc

(b) thuyền trưởng hoặc thuyền viên không quen với các quy trình thiết yếu trên tàu liên quan đến việc quản lý nước dẫn tàu hoặc không thực thi các quy trình đó;

thì có thể bị tiến hành kiểm tra chi tiết.

3 Trong các trường hợp nói tại đoạn 2 của Điều này, Thành viên công ước đang thực hiện kiểm tra sẽ thực hiện các bước để đảm bảo là tàu sẽ không xả nước dẫn tàu cho đến khi có thể làm như vậy mà không đe dọa nguy hại đến môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên.

Điều 10 *Phát hiện vi phạm và Kiểm soát tàu*

1 Các Thành viên Công ước phải hợp tác để phát hiện các vi phạm và thi hành các điều khoản của Công ước này.

2 Nếu một tàu bị phát hiện là vi phạm Công ước này, quốc gia Thành viên công ước mà tàu mang cờ và/hoặc Thành viên có cảng hoặc bên ngoài khơi mà tàu đang hoạt động có thể áp dụng bổ sung thêm bất cứ biện pháp trừng phạt nào như đã mô tả tại Điều 8 hoặc bất cứ hành động nào như đã mô tả tại Điều 9 để cảnh báo, lưu giữ hoặc tổng đuổi tàu. Tuy nhiên, quốc gia Thành viên có cảng hoặc bên ngoài khơi mà tàu đang hoạt động có thể đồng ý cho phép tàu như vậy được rời cảng hoặc bên ngoài khơi vì mục đích thải nước dẫn tàu hoặc hành trình đến cơ sở sửa chữa thích hợp gần nhất hoặc nơi có phương tiện tiếp nhận với điều kiện là việc làm như thế không tạo ra mối đe dọa nguy hại cho môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên.

3 Nếu việc lấy mẫu mô tả ở Điều 9.1(c) đem lại kết quả hoặc hỗ trợ thêm cho thông tin nhận được từ cảng hoặc bên ngoài khơi khác, chỉ ra rằng tàu gây ra mối đe dọa đến môi trường, sức khỏe con người, tài sản và tài nguyên thì quốc gia Thành viên công ước có vùng nước mà tàu đang hoạt động phải cấm tàu đó không được xả nước dẫn tàu cho đến khi mối đe dọa đó được loại bỏ.

4 Một quốc gia Thành viên công ước cũng có thể kiểm tra một tàu khi nó vào cảng hoặc các bến xa bờ thuộc chủ quyền của Thành viên đó, nếu Thành

viên khác yêu cầu điều tra với đầy đủ bằng chứng là tàu đang hoạt động hoặc đã hoạt động có vi phạm điều khoản trong Công ước này. Kết luận điều tra như vậy phải được gửi cho quốc gia Thành viên yêu cầu điều tra và cho cơ quan có thẩm quyền của Chính quyền hành chính của tàu có liên quan với mục đích để có biện pháp khắc phục thích hợp.

Điều 11 *Thông báo hành động kiểm soát*

1 Nếu một cuộc kiểm tra được tiến hành theo Điều 9 hoặc 10 chỉ ra có sự vi phạm Công ước này thì tàu phải được thông báo. Một báo cáo phải được chuyển tiếp cho Chính quyền hành chính bao gồm cả các chứng cứ về sự vi phạm.

2 Trong trường hợp thực hiện hành động theo Điều 9.3, 10.2 hoặc 10.3, sỹ quan tiến hành hành động như vậy phải thông báo bằng văn bản ngay lập tức cho Chính quyền hành chính của tàu có liên quan hoặc nếu điều này không thể thực hiện được thì thông báo cho cơ quan lãnh sự hoặc đại diện ngoại giao của tàu có liên quan về tất cả những hoàn cảnh mà trong đó hành động như vậy được cho là cần thiết. Ngoài ra còn phải thông báo cho tổ chức đã được công nhận, là đơn vị chịu trách nhiệm cấp các giấy chứng nhận.

3 Chính quyền của quốc gia có cảng liên quan ngoài việc thông báo cho các bên được đề cập tại đoạn 2 còn phải thông báo cho cảng tới tất cả các thông tin liên quan đến sự vi phạm nếu không thể thực hiện được hành động như đã mô tả tại Điều 9.3, 10.2 hoặc 10.3 hoặc nếu cho phép tàu hành trình đến cảng tới.

Điều 12 *Làm chậm trễ không hợp lý đối với tàu*

1 Phải áp dụng mọi nỗ lực có thể được để tránh bắt giữ tàu vô cớ hoặc trì hoãn tàu một cách bất hợp lý theo Điều 7.2, 8, 9 hoặc 10.

2 Nếu bị bắt giữ hoặc trì hoãn bất hợp lý theo Điều 7.2, 8,9 hoặc 10 thì tàu có quyền được bồi thường cho bất kỳ tổn thất, thiệt hại nào do nguyên nhân đó gây ra.

Điều 13 *Trợ giúp kỹ thuật, Hợp tác và Hợp tác khu vực*

1 Các Thành viên cam kết hỗ trợ trực tiếp hoặc thông qua Tổ chức và các cơ quan quốc tế khác, tùy cách nào phù hợp, cho các Thành viên khác khi họ có

yêu cầu trợ giúp kỹ thuật để về kiểm soát và quản lý nước dãn hoặc chất cặn thải của tàu:

- (a) đào tạo nhân lực;
- (b) đảm bảo khả năng sẵn sàng của công nghệ, thiết bị và các phương tiện liên quan;
- (c) đề xướng các chương trình phát triển và nghiên cứu chung; và
- (d) triển khai các hành động khác, nhằm thực thi có hiệu quả Công ước này cũng như những hướng dẫn có liên quan mà Tổ chức xây dựng nên.

2 Tùy thuộc vào luật, các quy định và chính sách quốc gia của mình, các Thành viên cam kết hợp tác tích cực trong việc chuyển giao công nghệ về kiểm soát và quản lý nước dãn và các chất cặn thải của tàu.

3 Để đẩy mạnh các mục tiêu của Công ước này, các Thành viên có lợi ích chung về bảo vệ môi trường, sức khỏe con người, tài sản và tài nguyên trong một khu vực địa lý nhất định, đặc biệt các Thành viên nằm bên các biển kín và bán kín, lưu tâm đến đặc điểm đặc trưng khu vực, sẽ nỗ lực để tăng cường hợp tác khu vực, kể cả thông qua việc ký kết các hiệp định khu vực phù hợp với Công ước này. Các Thành viên phải cố gắng để hợp tác với các Thành viên khác về thỏa thuận khu vực nhằm phát triển hài hòa các quy trình, thủ tục.

Điều 14 *Trao đổi thông tin*

1 Mỗi Thành viên phải báo cáo Tổ chức và nếu phù hợp phải sẵn sàng cung cấp cho các Thành viên khác những thông tin dưới đây:

- (a) bất cứ yêu cầu và quy trình nào liên quan đến việc quản lý nước dãn kể cả các luật, quy định và hướng dẫn của mình để thực thi Công ước này;
- (b) khả năng sẵn có và vị trí của các thiết bị tiếp nhận cho việc thải bỏ nước dãn và các chất cặn thải an toàn về mặt môi trường; và
- (c) bất cứ các yêu cầu nào về thông tin từ một tàu mà không thể tuân thủ các điều khoản của Công ước này vì các lý do được mô tả tại quy định A-3 và B-4 của Phụ lục.

2 Tổ chức phải thông báo cho các Thành viên biết đã nhận được bất kỳ tài liệu nào theo quy định của Điều này và phải gửi cho tất cả các Thành viên các

thông báo nào mà Tổ chức nhận được theo các tiêu mục 1(b) và (c) của Điều này.

Điều 15 *Giải quyết tranh chấp*

Các Thành viên phải giải quyết bất cứ tranh chấp nào giữa họ với nhau về việc giải thích hoặc áp dụng Công ước này bằng con đường đàm phán, tìm hiểu, điều đình, hòa giải, trọng tài, phán quyết của toà, phải sử dụng các cơ quan khu vực hoặc thu xếp hoặc các biện pháp hoà bình khác mà họ chọn lựa.

Điều 16 *Mối quan hệ với Luật quốc tế và các Thỏa thuận khác*

Công ước này không có bất cứ điều gì làm ảnh hưởng đến quyền hạn và nghĩa vụ của bất cứ quốc gia nào theo luật tập quán quốc tế như đã phản ánh trong Công ước của Liên hợp quốc về luật biển

Điều 17 *Ký kết, phê chuẩn, chấp thuận, thông qua và tham gia*

1 Công ước này sẽ được đề tại Trụ sở chính của Tổ chức từ ngày 1 tháng 6 năm 2004 tới 31 tháng 5 năm 2005 để bất kỳ Quốc gia nào cũng có thể ký kết và sau đó vẫn tiếp tục đề nghị cho việc ký kết tham gia của bất cứ Quốc gia nào.

2 Các quốc gia có thể trở thành Thành viên của Công ước bằng cách:

(a) ký kết mà không đặt điều kiện về phê chuẩn, chấp thuận hoặc thông qua; hoặc

(b) ký kết có đặt điều kiện về phê chuẩn, chấp thuận hoặc thông qua, sau đó thì phê chuẩn, chấp thuận hoặc thông qua; hoặc

(c) tham gia

3 Việc phê chuẩn, chấp thuận, thông qua hoặc tham gia phải được thực hiện bằng cách đệ trình cho Tổng thư ký của Tổ chức một văn kiện

4 Nếu một Quốc gia bao gồm hai hoặc nhiều vùng lãnh hải trong đó áp dụng các hệ thống luật khác nhau liên quan đến các vấn đề được đề cập trong Công ước này, thì có thể vào thời điểm ký kết, phê chuẩn, chấp thuận, thông qua hoặc tham gia, công bố là Công ước này sẽ áp dụng cho tất cả các vùng lãnh hải hoặc chỉ cho một hoặc nhiều vùng lãnh hải và có thể sửa đổi tuyên bố này bằng cách đệ trình một tuyên bố khác vào bất cứ thời gian nào.

5 Bất cứ tuyên bố nào như vậy phải được thông báo bằng văn bản cho Người nhận và phải tuyên bố rõ ràng chính xác vùng hoặc các vùng lãnh hải nào áp dụng Công ước này.

Điều 18 *Hiệu lực*

1 Công ước này sẽ có hiệu lực sau 12 tháng kể từ ngày có từ 30 quốc gia trở lên, với tổng dung tích đội tàu buôn của họ chiếm không dưới 35 % tổng dung tích đội tàu buôn thế giới, ký kết không có bảo lưu như là phê chuẩn, chấp thuận hoặc tham gia, hoặc đã đệ trình văn kiện cần thiết phê chuẩn, chấp thuận, thông qua hoặc tham gia theo Điều 17.

2 Đối với các quốc gia đã đệ trình văn kiện về phê chuẩn, chấp thuận, thông qua hoặc tham gia đối với Công ước này sau ngày thỏa mãn các yêu cầu để có hiệu lực nhưng trước ngày có hiệu lực thì việc phê chuẩn, chấp thuận, thông qua hoặc tham gia sẽ có hiệu lực vào ngày có hiệu lực của Công ước hoặc sau đó 3 tháng kể từ ngày đệ trình văn kiện, lấy ngày muộn hơn.

3 Văn kiện phê chuẩn, chấp thuận, thông qua hoặc tham gia nào đó được đệ trình sau ngày Công ước này có hiệu lực sẽ có hiệu lực sau đó 3 tháng kể từ ngày đệ trình.

4 Sau ngày mà một sửa đổi cho Công ước này được coi là đã được chấp thuận theo Điều 19, bất cứ văn kiện phê chuẩn, chấp thuận, thông qua hoặc tham gia nào đó đệ trình sẽ phải áp dụng Công ước sửa đổi.

Điều 19 *Sửa đổi*

1 Công ước này có thể được sửa đổi theo một trong các thủ tục được quy định trong các đoạn dưới đây.

2 Sửa đổi sau khi được xem xét trong phạm vi Tổ chức:

(a) Bất cứ quốc gia nào cũng có thể đề xuất sửa đổi Công ước này. Sửa đổi được đề xuất phải được đệ trình cho Tổng thư ký, tiếp theo Tổng thư ký sẽ gửi đề xuất đó cho các Thành viên của Công ước và các Thành viên của Tổ chức ít nhất là 6 tháng trước khi đưa ra xem xét.

(b) Một sửa đổi được đề xuất và sao gửi như trên phải được chuyển đến Ủy ban để xem xét. Các Thành viên của Công ước, không kể có phải là

Thành viên của Tổ chức hay không, đều có quyền tham gia vào quá trình công việc của Ủy ban để xem xét và thông qua sửa đổi.

(c) Các sửa đổi sẽ được thông qua khi được đa số hai phần ba Thành viên có mặt và tham gia bỏ phiếu chấp thuận trong Ủy ban với điều kiện là ít nhất một phần ba các Thành viên phải có mặt tại thời điểm bỏ phiếu.

(d) Các sửa đổi được thông qua theo tiêu đoạn (c) sẽ được Tổng thư ký gửi tới các Thành viên để chấp thuận.

(e) Một sửa đổi sẽ được coi là đã được chấp thuận trong các trường hợp sau:

(i) Sửa đổi một điều của Công ước sẽ được coi là được chấp thuận vào ngày mà hai phần ba các Thành viên có thông báo cho Tổng thư ký về sự chấp thuận của mình.

(ii) Sửa đổi một Phụ lục sẽ được coi là đã được chấp thuận sau 12 tháng kể từ ngày thông qua hoặc những ngày khác được Ủy ban xác định. Tuy nhiên, nếu vào ngày đó có nhiều hơn một phần ba số Thành viên của Công ước thông báo cho Tổng thư ký là họ phản đối sửa đổi thì coi như là sửa đổi đó chưa được chấp thuận.

(f) Một sửa đổi sẽ có hiệu lực theo các điều kiện sau:

(i) Sửa đổi một điều của Công ước này sẽ có hiệu lực đối với các Thành viên khi họ có tuyên bố chấp thuận sửa đổi đó 6 tháng sau ngày mà sửa đổi đó được coi là đã được chấp thuận theo tiêu mục (e)(i).

(ii) Sửa đổi cho một Phụ lục sẽ có hiệu lực đối với tất cả các Thành viên 6 tháng sau ngày mà sửa đổi đó được coi là đã được chấp thuận ngoại trừ Thành viên nào đã có:

(1) thông báo phản đối của mình đối với Phụ lục theo tiêu mục (e)(ii) và không hủy bỏ phản đối đó; hoặc

(2) trước khi sửa đổi như vậy có hiệu lực, thông báo cho Tổng thư ký là sửa đổi đó sẽ chỉ có hiệu lực đối với Thành viên đó sau khi có thông báo chấp thuận của mình tiếp theo.

(g) (i) Một Thành viên đã có thông báo phản đối theo tiêu mục (f)(ii)(1), sau đó có thể thông báo lại cho Tổng thư ký là mình chấp thuận sửa đổi đó. Sửa đổi như vậy sẽ có hiệu lực cho Thành viên đó 6 tháng sau ngày thông báo chấp thuận của họ hoặc sau ngày mà sửa đổi đó có hiệu lực, lấy ngày muộn hơn.

(ii) Một Thành viên đã có thông báo như nói trong tiêu mục (f) (ii) (2) cho Tổng Thư ký về việc mình chấp thuận sửa đổi thì sửa đổi đó sẽ có hiệu lực đối với Thành viên này 6 tháng sau ngày của thông báo chấp thuận, hoặc ngày mà sửa đổi có hiệu lực, lấy ngày muộn hơn.

3 Sửa đổi bằng Hội nghị:

(a) Theo yêu cầu của một Thành viên, với điều kiện ít nhất một phần ba số các Thành viên tán thành thì Tổ chức sẽ triệu tập một Hội nghị các Thành viên để xem xét các sửa đổi của Công ước này.

(b) Một sửa đổi được Hội nghị như vậy thông qua với đa số hai phần ba các Thành viên có mặt và tham gia bỏ phiếu sẽ được Tổng thư ký gửi cho tất cả Thành viên để chấp thuận.

(c) Nếu Hội nghị không có quyết định nào khác thì sửa đổi đó sẽ được coi là đã được chấp thuận và sẽ có hiệu lực theo các thủ tục được nêu tại các mục 2(e) và (f) tương ứng.

4 Bất cứ Thành viên nào từ chối chấp thuận một sửa đổi của Phụ lục được coi là không phải Thành viên chỉ khi xem xét việc áp dụng sửa đổi đó.

5 Bất cứ thông báo nào theo Điều này phải được thực hiện bằng văn bản cho Tổng thư ký.

6 Tổng thư ký sẽ thông báo cho các Thành viên Công ước và các Thành viên của Tổ chức về:

(a) bất cứ sửa đổi nào có hiệu lực và ngày có hiệu lực nói chung và cho từng Thành viên; và

(b) bất cứ thông báo nào đã được đưa ra theo Điều khoản này.

Điều 20 *Hủy bỏ*

1 Công ước này có thể bị hủy bỏ bởi bất kỳ Thành viên nào vào bất kỳ thời gian nào sau thời hạn 2 năm kể từ ngày Công ước này có hiệu lực đối với Thành viên đó.

2 Việc hủy bỏ phải được thực hiện bằng văn bản thông báo cho Phòng Lưu trữ và có hiệu lực 1 năm sau khi nhận được văn bản thông báo hủy bỏ hoặc sau thời hạn muộn hơn như đã đề cập trong văn bản thông báo đó.

Điều 21 *Lưu giữ*

1 Công ước này sẽ được Tổng thư ký lưu giữ, Tổng thư ký sẽ chuyển bản sao được chứng nhận của Công ước này cho tất cả các Quốc gia đã ký Công ước hoặc tham gia Công ước này.

2 Ngoài các chức năng được chỉ ra ở các phần khác trong Công ước này, Tổng thư ký phải:

(a) thông báo cho tất cả các Quốc gia đã ký kết Công ước này hoặc tham gia Công ước về việc:

(i) có thêm Thành viên ký kết hoặc gửi văn kiện phê chuẩn, chấp thuận, phê chuẩn hoặc tham gia và ngày ký hay gửi văn kiện đó;

(ii) ngày có hiệu lực của Công ước này; và

(iii) lưu giữ bất kỳ văn kiện nào về từ bỏ Công ước cùng với ngày nhận được văn kiện đó và ngày mà việc từ bỏ có hiệu lực; và

(iv) ngay sau khi Công ước này có hiệu lực, phải chuyển văn bản của Công ước tới Tổng thư ký Liên hiệp quốc để đăng ký và công bố phù hợp với Điều 102 của Hiến chương Liên hiệp quốc.

Điều 22 *Ngôn ngữ*

Công ước này được lập thành một bản gốc bằng tiếng Ả-rập, Trung Quốc, Anh, Pháp, Nga và Tây Ban Nha, mỗi văn bản có tính xác thực tương đương.

THỰC HIỆN TẠI LONDON ngày mười ba tháng hai năm hai nghìn lẻ bốn.

TRƯỚC SỰ CHỨNG KIẾN TẠI CHỖ, những người ký tên dưới đây, là những người được Chính phủ nước mình chính thức ủy quyền cho mục đích này, đã ký Công ước này.

PHỤ LỤC

CÁC QUY ĐỊNH VỀ VIỆC KIỂM SOÁT VÀ QUẢN LÝ NƯỚC DẪN VÀ CÁC CHẤT CẶN THẢI CỦA TÀU

PHẦN A - CÁC ĐIỀU KHOẢN CHUNG

Quy định A-1 *Các định nghĩa*

Nhằm mục đích của Phụ lục này:

1 “Ngày kỷ niệm” được hiểu là ngày và tháng của từng năm tương ứng với ngày hết hạn của Giấy chứng nhận.

2 “Sức chứa nước dẫn tàu” nghĩa là tổng thể tích chứa của bất cứ két, không gian hoặc các khoang nào trên tàu được sử dụng để chở, xếp hoặc xả nước dẫn bao gồm cả các két đa năng, không gian hoặc khoang được thiết kế cho phép chở nước dẫn.

3 “Công ty” nghĩa là chủ tàu hoặc bất cứ tổ chức hoặc cá nhân nào như người quản lý hoặc người thuê tàu trần, người được coi là đảm nhận trách nhiệm vận hành con tàu từ chủ tàu và khi đã nhận trách nhiệm như vậy thì người đó đã đồng ý tiếp nhận toàn bộ các nhiệm vụ và trách nhiệm đặt ra theo Bộ luật quản lý an toàn quốc tế¹.

4 “Đã đóng” đối với một con tàu nghĩa là một giai đoạn đóng tàu mà:

- .1 ky tàu được đặt; hoặc
- .2 bắt đầu có thể nhận biết được về việc đóng một con tàu cụ thể
- .3 phần đã lắp ráp con tàu bao gồm ít nhất 50 tấn hoặc 1 phần trăm trọng lượng dự tính của tổng vật liệu đóng tàu, lấy cái nào nhỏ hơn; hoặc
- .4 tàu có hoán cải lớn.

5 “Hoán cải lớn” được hiểu là việc hoán cải của một tàu:

- .1 có sự thay đổi sức chứa nước dẫn tàu từ 15% hoặc lớn hơn, hoặc
- .2 có sự thay đổi kiểu tàu, hoặc

¹ Tham khảo Bộ luật ISM được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết A.741(18) cùng sửa đổi

.3 theo quan điểm của Chính quyền hành chính, dự kiến có thể kéo dài tuổi thọ của tàu mười năm trở lên, hoặc

.4 dẫn đến sự thay đổi hệ thống nước dẫn tàu ngoài việc thay đổi khoang tương tự. Việc hoán cải của một tàu thỏa mãn các điều khoản của quy định D-1 sẽ không được coi là hoán cải lớn theo mục đích của Phụ lục này.

6 “Từ bờ gần nhất” nghĩa là từ đường cơ sở mà từ đó lãnh hải của một vùng lãnh thổ được thiết lập phù hợp với luật quốc tế, ngoại trừ “từ bờ gần nhất” ngoài khơi bờ biển phía đông bắc Australia, vì mục đích của Công ước này, sẽ được hiểu là từ một đường xuất phát một điểm trên bờ biển của Australia có tọa độ

vĩ độ 11⁰⁰' S, kinh độ 142⁰⁸' E

đến một điểm có tọa độ vĩ độ 11⁰³⁵' S, kinh độ 141⁰⁵⁵' E

từ đó đến một điểm có tọa độ vĩ độ 10⁰⁰' S, kinh độ 142⁰⁰⁰' E

từ đó đến một điểm có tọa độ vĩ độ 9⁰⁰' S, kinh độ 143⁰⁵²' E

từ đó đến một điểm có tọa độ vĩ độ 9⁰⁰' S, kinh độ 144⁰³⁰' E

từ đó đến một điểm có tọa độ vĩ độ 10⁰⁴¹' S, kinh độ 145⁰⁰⁰' E

từ đó đến một điểm có tọa độ vĩ độ 13⁰⁰⁰' S, kinh độ 145⁰⁰⁰' E

từ đó đến một điểm có tọa độ vĩ độ 15⁰⁰⁰' S, kinh độ 146⁰⁰⁰' E

từ đó đến một điểm có tọa độ vĩ độ 17⁰³⁰' S, kinh độ 147⁰⁰⁰' E

từ đó đến một điểm có tọa độ vĩ độ 21⁰⁰⁰' S, kinh độ 152⁰⁵⁵' E

từ đó đến một điểm có tọa độ vĩ độ 24⁰³⁰' S, kinh độ 154⁰⁰⁰' E

từ đó đến một điểm trên bờ biển của Australia

có tọa độ vĩ độ 24⁰⁴²' S, kinh độ 153⁰¹⁵' E

7 “Hoạt chất” được hiểu là chất hoặc sinh vật, kể cả virus hoặc nấm mà có tác động chung hoặc riêng biệt lên hoặc chống lại các sinh vật thủy sinh độc hại hoặc các tác nhân gây bệnh.

Quy định A-2 *Khả năng áp dụng chung*

Trừ khi có những quy định cụ thể khác, việc xả nước dẫn tàu sẽ chỉ được tiến hành thông qua việc Quản lý nước dẫn tàu phù hợp với các điều khoản của Phụ lục này.

Quy định A-3

Ngoại lệ

Các yêu cầu của quy định B-3 hoặc bất kỳ biện pháp nào được một Thành viên thông qua theo Điều 2.3 và Phần C, sẽ không được áp dụng cho:

1 việc hút hoặc xả nước dẫn và các chất cặn thải cần thiết vì mục đích bảo đảm an toàn của tàu trong tình huống khẩn cấp hoặc cứu sinh mạng người trên biển; hoặc

2 xả do sự cố hoặc nước dẫn và các chất cặn thải chảy ra do hư hỏng của tàu hoặc thiết bị của tàu:

.1 miễn là đã thực hiện tất cả các biện pháp ngăn chặn hợp lý trước và sau sự cố hư hỏng hoặc phát hiện hư hỏng hoặc xả vì mục đích ngăn ngừa hoặc giảm thiểu việc xả; và

.2 trừ khi chủ tàu, Công ty hoặc sỹ quan trực ca chủ ý hoặc thiếu thận trọng gây ra hư hỏng; hoặc

3. việc hút và xả nước dẫn hoặc các chất cặn thải khi đang thực hiện vì mục đích tránh hoặc giảm thiểu sự cố ô nhiễm từ tàu; hoặc

4. việc hút và xả sau đó cùng nước dẫn và các chất cặn thải khi biển động; hoặc

5 việc xả nước dẫn và các chất cặn thải từ một tàu tại cùng địa điểm nơi mà toàn bộ nước dẫn và các chất cặn thải đó được tạo ra và miễn là không trộn với nước dẫn và các chất cặn thải không quản lý được từ các khu vực khác. Nếu có hỗn hợp thì nước dẫn lấy từ các khu vực khác là đối tượng của việc quản lý nước dẫn theo Phụ lục này.

Quy định A-4

Miễn trừ

1 Trong vùng nước thuộc quyền tài phán của mình, một Thành viên hoặc các Thành viên có thể cho phép các miễn trừ đối với bất cứ yêu cầu nào để áp dụng các quy định B-3 hoặc C-1 ngoài những miễn giảm khác có trong Công ước này nhưng chỉ khi những miễn trừ đó:

.1 được cấp cho một tàu hoặc các tàu thực hiện một chuyến hành trình hoặc các chuyến hành trình giữa các cảng hoặc các địa điểm cụ thể; hoặc cho một tàu hoạt động chuyên biệt giữa các cảng hoặc địa điểm cụ thể;

- .2 có hiệu lực trong thời hạn không quá 5 năm tùy thuộc vào việc đánh giá trung gian;
- .3 cho phép các tàu không pha lẫn nước dẫn và các chất cặn thải khác hoạt động giữa các cảng hoặc địa điểm cụ thể ở đoạn 1.1; và
- .4 chấp nhận dựa vào các Hướng dẫn về đánh giá rủi ro được Tổ chức xây dựng.

2 Các miễn trừ cho phép theo đoạn 1 sẽ không có hiệu lực cho đến khi sau khi trao đổi liên lạc với Tổ chức và chuyển giao thông tin có liên quan cho các Thành viên.

3 Bất cứ các miễn trừ nào cho phép theo quy định này phải không được làm hư hại hoặc hư hỏng môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên của các Quốc gia lân cận hoặc Quốc gia khác. Bất cứ quốc gia nào mà Thành viên xác định là có thể bị ảnh hưởng bất lợi cần phải được hỏi ý kiến, nhằm giải quyết bất kỳ những quan ngại nào đã được xác định.

4 Bất cứ miễn trừ nào cho phép theo quy định này phải được ghi chép vào nhật ký nước dẫn.

Quy định A-5 *Tuân thủ tương đương*

Việc tuân thủ tương đương Phụ lục này cho du thuyền được sử dụng cho mục đích duy nhất về giải trí hoặc thi đấu hoặc các phương tiện được sử dụng chủ yếu cho tìm kiếm và cứu nạn, có tổng chiều dài nhỏ hơn 50m và có dung tích chứa nước dẫn tối đa là 8 m³ sẽ do Chính quyền hành chính quyết định, có tính đến những Hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.

PHẦN B - CÁC YÊU CẦU VỀ QUẢN LÝ VÀ KIỂM SOÁT ĐỐI VỚI TÀU

Quy định B-1 *Kế hoạch quản lý nước dẫn tàu*

Mỗi tàu đều phải có kế hoạch Quản lý nước dẫn và thực thi Kế hoạch đó. Bản kế hoạch đó phải được Chính quyền hành chính phê duyệt, có xem xét đến các Hướng dẫn được Tổ chức xây dựng. Mỗi tàu phải có Kế hoạch quản lý nước dẫn riêng biệt, và ít nhất phải:

- 1 quy định chi tiết các quy trình an toàn cho tàu và thuyền viên liên quan đến việc quản lý nước dẫn theo yêu cầu của Công ước;
- 2 đưa ra mô tả chi tiết các hành động phải được thực hiện để thực thi các yêu cầu quản lý nước dẫn và các thực tiễn quản lý nước dẫn bổ sung như được nêu ra trong Công ước này;
- 3 quy định chi tiết các quy trình cho việc thanh thải các chất cặn thải:
 - .1 trên biển; và
 - .2 lên bờ;
- 4 bao gồm các quy trình cho việc phối hợp quản lý nước dẫn trên tàu bao hàm việc xả ra biển với các cơ quan của Quốc gia vào vùng nước của họ mà việc xả như thế sẽ được thực hiện;
- 5 chỉ định sỹ quan trên tàu chịu trách nhiệm bảo đảm là kế hoạch được thực thi thích đáng;
- 6 bao gồm các yêu cầu báo cáo đối với tàu được quy định trong Công ước này; và
- 7 viết bằng ngôn ngữ làm việc của tàu. Nếu ngôn ngữ sử dụng không phải là tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha thì phải có một bản dịch ra một trong những ngôn ngữ đó.

Quy định B-2 *Nhật ký nước dẫn*

- 1 Mỗi tàu phải có một nhật ký nước dẫn trên tàu mà có thể là một hệ thống ghi chép điện tử hoặc có thể kết hợp với một nhật ký hoặc hệ thống khác và nó phải chứa đựng ít nhất những thông tin được mô tả trong Phụ bản II.

2 Các ghi chép nhật ký nước dẫn phải được giữ trên tàu ít nhất hai năm sau khi thực hiện ghi chép cuối cùng và sau đó Công ty phải quản lý tiếp nhật ký đó cho giai đoạn tối thiểu là 3 năm.

3 Trong trường hợp xả nước dẫn theo các quy định A-3, A-4, hoặc B-3.6 hoặc trong trường hợp xả nước dẫn do sự cố hoặc ngoại lệ khác mà không được miễn trừ theo Công ước này thì phải được ghi chép trong nhật ký nước dẫn để mô tả các tình huống và lý do của việc xả đó.

4 Nhật ký nước dẫn phải sẵn sàng để kiểm tra vào tất cả những thời điểm hợp lý và trong trường hợp một tàu mất chủ động được kéo thì nhật ký có thể được giữ trên tàu lai kéo.

5 Từng hoạt động liên quan đến nước dẫn phải được ghi chép đầy đủ, kịp thời vào nhật ký nước dẫn. Mỗi ghi chép phải được sỹ quan chịu trách nhiệm về công việc có liên quan ký và kết thúc mỗi trang nhật ký phải được thuyền trưởng ký. Phải ghi chép nhật ký nước dẫn bằng ngôn ngữ làm việc trên tàu. Nếu ngôn ngữ làm việc không phải là tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha thì việc ghi chép đó phải được dịch ra một trong những ngôn ngữ đó. Việc sử dụng ngôn ngữ chính thức của Quốc gia mà tàu treo cờ để ghi chép nhật ký sẽ là phổ biến trong trường hợp có tranh chấp hoặc không nhất quán.

6 Các sỹ quan được một Thành viên ủy quyền thích đáng có thể kiểm tra nhật ký nước dẫn trên tàu bất cứ tàu nào mà quy định này được áp dụng thời gian tàu ở trong cảng hoặc bến ngoài khơi của mình và có thể sao chụp bất cứ ghi chép nào và yêu cầu thuyền trưởng chứng nhận bản sao đó là bản sao thật. Bất cứ bản sao nào được chứng nhận như vậy đều được chấp nhận trong bất kỳ quá trình tố tụng nào, là chứng cứ về những thực tế đã nêu trong ghi chép. Việc kiểm tra nhật ký nước dẫn và lấy các bản sao chụp được chứng nhận phải được thực hiện càng nhanh càng tốt để không gây ra sự chậm trễ không chính đáng cho tàu.

Quy định B-3 *Quản lý nước dẫn đối với các tàu*

1 Tàu được đóng trước 2009:

- .1 với tổng dung tích chứa nước dẫn từ 1500 đến 5000 m³, phải tiến hành quản lý nước dẫn, ít nhất là đáp ứng tiêu chuẩn được mô tả ở quy định D-1 hoặc D-2 cho đến 2014, sau thời gian đó phải đáp ứng ít nhất tiêu chuẩn được mô tả ở quy định D-2;
 - .2 với tổng dung tích chứa nước dẫn nhỏ hơn 1500 hoặc lớn hơn 5000 m³, phải tiến hành quản lý nước dẫn, ít nhất là đáp ứng tiêu chuẩn được mô tả trong quy định D-1 hoặc quy định D-2 cho đến 2016, sau thời gian đó phải đáp ứng ít nhất tiêu chuẩn được mô tả trong quy định D-2.
- 2 Một tàu thuộc phạm vi áp dụng đoạn 1 nói trên phải tuân thủ đoạn 1 không chậm hơn lần kiểm tra trung gian hoặc cập mới lần đầu tiên bất cứ lần đầu nào xảy ra sau ngày kỷ niệm bàn giao tàu trong năm tuân thủ tiêu chuẩn áp dụng cho tàu.
 - 3 Một tàu được đóng vào hoặc sau 2009 với tổng dung tích chứa nước dẫn nhỏ hơn 5000 m³ phải tiến hành quản lý nước dẫn, ít nhất là đáp ứng tiêu chuẩn được mô tả tại quy định D-2.
 - 4 Một tàu được đóng vào hoặc sau 2009 nhưng trước 2012 với tổng dung tích chứa nước dẫn 5000 m³ hoặc lớn hơn phải tiến hành quản lý nước dẫn phù hợp với đoạn 1.2.
 - 5 Một tàu được đóng vào hoặc sau 2012 với tổng dung tích chứa nước dẫn 5000 m³ hoặc lớn hơn phải tiến hành quản lý nước dẫn ít nhất là đáp ứng tiêu chuẩn được mô tả trong quy định D-2.
 - 6 Các yêu cầu của quy định này không được áp dụng cho các tàu xả nước dẫn lên phương tiện tiếp nhận được thiết kế theo các Hướng dẫn được Tổ chức xây dựng cho loại phương tiện này.
 - 7 Các biện pháp quản lý nước dẫn khác cũng có thể được chấp thuận như là biện pháp thay thế cho các yêu cầu được mô tả trong các đoạn 1 đến 5, miễn rằng các biện pháp đó bảo đảm ít nhất là cùng mức bảo vệ môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên và được Ủy ban phê chuẩn về nguyên tắc.

Quy định B-4

Trao đổi nước dẫn

1 Một tàu đang tiến hành trao đổi nước dần thỏa mãn tiêu chuẩn trong quy định D-1 phải:

.1 bất cứ khi nào có thể, tiến hành việc trao đổi nước dần như vậy cách bờ gần nhất ít nhất 200 hải lý và ở vùng nước có độ sâu ít nhất là 200 m, có tính đến các Hướng dẫn do Tổ chức xây dựng;

.2 trong các trường hợp tàu không thể tiến hành trao đổi nước dần theo đoạn 1.1, việc trao đổi nước dần như thế phải được tiến hành theo các Hướng dẫn được mô tả trong đoạn 1.1 và phải thực hiện càng xa bờ gần nhất càng tốt và trong tất cả các trường hợp phải cách bờ gần nhất ít nhất là 50 hải lý và ở vùng nước có độ sâu ít nhất là 200m.

2 Trong các vùng biển mà khoảng cách từ bờ gần nhất hoặc độ sâu không thỏa mãn các thông số được mô tả tại đoạn 1.1 hoặc 1.2, Quốc gia có cảng có thể chỉ định các khu vực, nếu thích hợp phải tham khảo ý kiến với Quốc gia lân cận hoặc Quốc gia khác để tàu có thể tiến hành trao đổi nước dần, cần lưu tâm đến các Hướng dẫn được nói tại đoạn 1.1.

3 Không được đòi hỏi một tàu phải đi lệch đường đi dự định của mình hoặc chậm trễ chuyên hành trình để tuân thủ bất cứ yêu cầu cụ thể nào của đoạn 1.

4 Nếu thích hợp, một tàu đang tiến hành trao đổi nước dần không bắt buộc tuân thủ các đoạn 1 hoặc 2 nếu thuyền trưởng quyết định một cách hợp lý là việc trao đổi như vậy có thể đe dọa đến an toàn hoặc ổn định của tàu, của thuyền viên hoặc của hành khách bởi vì thời tiết bất lợi, thiết kế hoặc sức bền tàu, sai sót thiết bị hoặc bất cứ điều kiện khác thường nào khác.

5 Khi một tàu được yêu cầu tiến hành trao đổi nước dần và không làm như thế phù hợp với quy định này thì các lý do phải được ghi vào nhật ký nước dần.

Quy định B-5 *Quản lý các chất cặn thải đối với tàu*

1 Tất cả các tàu phải loại bỏ và thanh thải các Chất cặn thải từ các khoang được thiết kế để chứa nước dần phù hợp các điều khoản của kế hoạch quản lý nước dần của tàu.

2 Nếu không làm ảnh hưởng đến an toàn hoặc hiệu quả khai thác, các tàu được mô tả ở quy định B-3.3 đến B-3.5 nên được thiết kế và đóng với quan điểm

giảm thiểu sự hình thành và lắng đọng các chất cặn thải không mong muốn, thuận tiện cho việc loại bỏ chất cặn thải và cung cấp lối tiếp cận an toàn cho phép loại bỏ và lấy mẫu chất cặn thải, lưu tâm đến các Hướng dẫn được Tổ chức xây dựng. Các tàu được mô tả trong quy định B-3.1 trong chùng mục có thể được nên tuân thủ đoạn này.

Quy định B-6 *Các nhiệm vụ của Sĩ quan và thuyền viên*

Các sỹ quan và thuyền viên phải làm quen các nhiệm vụ của mình trong việc thực thi quản lý nước dẫn cụ thể cho tàu mà mình đang làm việc và thích hợp với nhiệm vụ của mình phải làm quen với kế hoạch quản lý nước dẫn của tàu.

PHẦN C – CÁC YÊU CẦU ĐẶC BIỆT TẠI CÁC KHU VỰC NHẤT ĐỊNH

Quy định C-1 *Các biện pháp bổ sung*

1 Nếu một Thành viên riêng lẻ hoặc cùng với các Thành viên khác xác định rằng cần có các biện pháp bổ sung cho những quy định ở Phần B để ngăn ngừa, giảm nhẹ hoặc loại trừ việc lan truyền các sinh vật thủy sinh độc hại và tác nhân gây bệnh qua nước dẫn và các chất cặn thải của tàu thì, nhất quán với luật quốc tế, Thành viên hoặc các Thành viên đó có thể đòi hỏi các tàu đáp ứng một tiêu chuẩn hoặc yêu cầu cụ thể.

2 Trước khi đưa ra các tiêu chuẩn hoặc yêu cầu theo đoạn 1, một Thành viên hoặc các Thành viên nên tham khảo ý kiến với các Quốc gia lân cận hoặc Quốc gia khác mà họ có thể bị ảnh hưởng bởi các tiêu chuẩn hoặc yêu cầu như thế.

3 Một Thành viên hoặc các Thành viên muốn đưa ra các biện pháp bổ sung phù hợp với đoạn 1 phải:

- .1 lưu tâm đến các Hướng dẫn được Tổ chức đưa ra.
- .2 trao đổi ý định của mình thiết lập (các) biện pháp bổ sung với Tổ chức ít nhất 6 tháng, trừ các tình huống khẩn cấp hoặc bệnh dịch, trước khi ngày dự kiến thực thi các biện pháp. Việc trao đổi như thế phải bao gồm:

- .1 phối hợp tỉ mỉ mà (các) biện pháp bổ sung được áp dụng;

.2 tính cần thiết và lý do để áp dụng (các) biện pháp bổ sung và bất cứ khi nào có thể thì trình bày cả những lợi ích;

.3 mô tả (các) biện pháp bổ sung; và

.4 bất cứ sự thu xếp nào mà có thể đưa ra để thuận tiện cho các tàu tuân thủ (các) biện pháp bổ sung.

.3 trong chừng mực theo yêu cầu của phong tục tập quán luật quốc tế như được phản ánh trong Công ước Liên hợp quốc về luật biển, khi thích hợp, phải được sự phê chuẩn của Tổ chức.

4 Một Thành viên hoặc các Thành viên khi đưa ra các biện pháp bổ sung như vậy, phải cố gắng cung cấp mọi dịch vụ, có thể bao gồm nhưng không chỉ giới hạn tới mức, thông báo cho người hàng hải tại các khu vực về các tuyến đường hay cảng sẵn có hoặc thay thế nhằm giảm nhẹ gánh nặng trách nhiệm cho tàu.

5 Bất cứ biện pháp bổ sung nào được một Thành viên hoặc các Thành viên thông qua phải không được làm ảnh hưởng đến an toàn và an ninh của tàu và trong bất cứ hoàn cảnh nào cũng không được mâu thuẫn với bất kỳ công ước nào khác mà tàu phải tuân theo.

6 Một Thành viên hoặc các Thành viên đưa ra các biện pháp bổ sung có thể miễn đòi hỏi thi hành các biện pháp đó trong một thời gian hoặc trong các hoàn cảnh đặc biệt khi họ cho là thích hợp.

Quy định C-2 *Các cảnh báo liên quan đến việc thải nước bẩn trong các khu vực nhất định và các biện pháp của Quốc gia tàu mang cờ liên quan*

1. Một Thành viên phải cố gắng thông báo cho người hàng hải ở các khu vực thuộc quyền tài phán của mình nơi các tàu không nên hút lên tàu nước bẩn do những điều kiện mà mình đã biết. Thành viên phải đưa vào trong thông báo việc phối hợp chi tiết tại khu vực hoặc các khu vực như vậy và khi có thể được, thì cả thông tin về địa điểm của bất cứ khu vực hoặc các khu vực thay thế cho việc hút nước bẩn lên tàu. Các cảnh báo có thể được ban hành cho các khu vực:

.1 được biết là có sự bùng phát, gia tăng mạnh mẽ hoặc mật độ các sinh vật thủy sinh độc hại và các tác nhân gây bệnh (như hoa tảo độc) mà có khả năng là liên quan đến việc hút lên hoặc xả nước dẫn;

.2 gần cửa cống nước thải; hoặc

.3 nếu dòng triều nhỏ hoặc những thời điểm mà dòng triều được biết là quá đục.

Quy định C-3 *Trao đổi thông tin*

Tổ chức phải sẵn sàng cung cấp những thông tin mà mình được trao đổi theo các quy định C-1 và C-2, thông qua bất cứ biện pháp nào thích hợp.

PHẦN D - CÁC TIÊU CHUẨN CHO VIỆC QUẢN LÝ NƯỚC DẪN

Quy định D-1 *Tiêu chuẩn trao đổi nước dẫn*

- 1 Các tàu khi trao đổi nước dẫn phù hợp với quy định này phải thực hiện có hiệu quả đối với tối thiểu là 95% khối lượng nước dẫn của tàu.
- 2 Đối với các tàu trao đổi nước dẫn bằng phương pháp bơm, phải bơm thông qua ba lần thể tích của từng két nước dẫn để được coi là đáp ứng tiêu chuẩn được nói tại đoạn 1. Bơm thông qua nhỏ hơn 3 lần thể tích có thể được chấp thuận miễn là tàu có thể chứng minh được là thỏa mãn ít nhất 95% thể tích nước dẫn trao đổi.

Quy định D-2 *Tiêu chuẩn thực hiện trao đổi nước dẫn*

- 1 Các tàu đang thực hiện quản lý nước dẫn phù hợp với quy định này phải xả ra ít hơn 10 sinh vật sống có kích thước nhỏ nhất lớn hơn hoặc bằng 50 micro mét được trong 1m³ nước dẫn, và 10 sinh vật sống có kích thước nhỏ nhất nhỏ hơn 50 micromet nhưng bằng hoặc lớn hơn 10 micro mét trong 1 millilitre nước dẫn; và chỉ báo vi khuẩn xả qua nước dẫn phải không được vượt quá mức độ như cụ thể được mô tả ở đoạn 2.
- 2 Chỉ báo vi khuẩn với tư cách là tiêu chuẩn sức khỏe con người phải bao gồm:
 - .1 Vi khuẩn độc hại gây bệnh dịch tả *Vibrio cholerae* (O1 và O139) với nhỏ hơn 1 đơn vị định hình cụm khuẩn (cfu) trên 100 millilitre hoặc nhỏ hơn 1 cfu trên 1 gam (khối lượng nước) mẫu sinh vật phù du;
 - .2 Vi khuẩn hình gậy trong dạ dày loại *Escherichia* nhỏ hơn 250 cfu trên 100 millilitre;
 - .3 Vi khuẩn đường ruột Enterococci nhỏ hơn 100 cfu trên 100 millilitre.

Quy định D-3 *Các yêu cầu phê duyệt đối với hệ thống quản lý nước dẫn*

- 1 Ngoại trừ những gì đã mô tả ở đoạn 2, các hệ thống quản lý nước dẫn được sử dụng tuân thủ theo Công ước này phải được Chính quyền hành chính phê duyệt, có tính đến đến các Hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.

2 Các hệ thống quản lý nước dẫn sử dụng các hoạt chất hoặc các chế phẩm có chứa một hoặc nhiều hoạt chất, tuân thủ theo Công ước này phải được Tổ chức phê duyệt dựa trên quy trình do Tổ chức xây dựng nên. Quy trình này phải mô tả việc phê duyệt và thu hồi phê duyệt các hoạt chất và cách thức được đề xuất để áp dụng các chất đó. Khi thu hồi phê duyệt, phải cấm sử dụng chất hoặc các hoạt chất có liên quan trong vòng 1 năm sau ngày thu hồi phê duyệt đó.

3 Các hệ thống quản lý nước dẫn được sử dụng tuân thủ Công ước này, nói chung phải an toàn cho tàu, thiết bị và thuyền viên của tàu.

Quy định D-4 *Các công nghệ xử lý nước dẫn nguyên mẫu*

1 Đối với bất kỳ tàu nào, trước ngày mà tiêu chuẩn tại quy định D-2 có thể có hiệu lực, nếu không có gì khác, nhưng lại tham gia một chương trình được Tổ chức phê chuẩn, nhằm mục đích thử nghiệm và đánh giá triển vọng của các công nghệ xử lý nước dẫn, thì tiêu chuẩn ở quy định D-2 sẽ không áp dụng cho tàu đó trong vòng 5 năm kể từ ngày mà tàu đó được yêu cầu tuân thủ tiêu chuẩn kia.

2 Đối với bất kỳ tàu nào, sau ngày mà tiêu chuẩn ở quy định D-2 đã có hiệu lực đối với chúng, mà lại tham gia một chương trình được Tổ chức phê chuẩn, có tính đến các Hướng dẫn được Tổ chức xây dựng, nhằm mục đích thử nghiệm và đánh giá triển vọng của các công nghệ xử lý nước dẫn với tiềm năng đưa đến các công nghệ xử lý đạt được tiêu chuẩn cao hơn ở quy định D-2, thì tiêu chuẩn ở quy định D-2 sẽ ngừng áp dụng cho tàu đó trong 5 năm kể từ ngày lắp đặt công nghệ như vậy.

3 Khi thiết lập và thực hiện bất cứ chương trình nào để thử nghiệm và đánh giá triển vọng của công nghệ xử lý nước dẫn, các Thành viên phải:

- .1 lưu tâm đến các Hướng dẫn được Tổ chức xây dựng, và
- .2 chỉ cho phép số lượng tàu tối thiểu cần thiết tham gia để thử nghiệm có hiệu quả các công nghệ như vậy.

4 Trong toàn bộ giai đoạn thử nghiệm và đánh giá, hệ thống được vận hành một cách nhất quán và như thiết kế.

Quy định D-5 *Xem xét lại các tiêu chuẩn bởi Tổ chức*

1 Tại cuộc họp của Ủy ban tổ chức không muộn hơn ba năm trước ngày có hiệu lực sớm nhất của tiêu chuẩn đưa ra ở quy định D-2, Ủy ban sẽ tiến hành xem xét lại bao gồm cả việc xác định liệu có các công nghệ thích hợp để đạt được tiêu chuẩn hay không, đánh giá các tiêu chuẩn ở đoạn 2 và đánh giá hiệu quả kinh tế xã hội một cách cụ thể liên quan đến nhu cầu phát triển của các nước đang phát triển, đặc biệt các Quốc gia đảo nhỏ đang phát triển. Khi thích hợp, Ủy ban cũng sẽ định kỳ xem xét lại để kiểm tra các yêu cầu áp dụng cho các tàu được mô tả ở quy định B-3.1 cũng như bất cứ khía cạnh nào khác của việc quản lý nước dẫn được chỉ ra trong Phụ lục này, bao gồm cả bất kỳ Hướng dẫn nào của Tổ chức.

2 Việc xem xét lại các công nghệ thích hợp như thế cũng sẽ tính đến:

- .1 các xem xét về an toàn liên quan đến tàu và thuyền viên;
- .2 khả năng chấp nhận về môi trường, nghĩa là không gây tác động về môi trường lớn hoặc nhiều hơn là chúng giải quyết;
- .3 tính thực tiễn, nghĩa là khả năng tương thích với thiết kế và hoạt động của tàu;
- .4 hiệu quả chi phí, nghĩa là tính kinh tế; và
- .5 hiệu quả sinh học về mặt loại bỏ hoặc coi là không tồn tại các sinh vật thủy sinh độc hại và tác nhân gây bệnh khác trong nước dẫn.

3 Ủy ban có thể thành lập một nhóm hoặc các nhóm để tiến hành (các) xem xét lại được mô tả ở đoạn 1. Ủy ban sẽ xác định kết cấu, Điều khoản tham chiếu và các vấn đề cụ thể mà một nhóm được thành lập như vậy sẽ phải giải quyết. Các nhóm như vậy có thể xây dựng và đề xuất kiến nghị cho việc sửa đổi Phụ lục này để các Thành viên xem xét. Chỉ các Thành viên mới được tham gia vào việc xây dựng các kiến nghị và các quyết định sửa đổi cho Ủy ban.

4 Dựa vào các xem xét lại được mô tả ở quy định này, nếu các Thành viên quyết định thông qua các sửa đổi cho Phụ lục này thì các sửa đổi đó sẽ được thông qua và có hiệu lực phù hợp với các quy trình trong Điều 19 của Công ước này.

PHẦN E - CÁC YÊU CẦU VỀ KIỂM TRA VÀ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỐI VỚI VIỆC QUẢN LÝ NƯỚC DẪN

Quy định E-1 *Các kiểm tra*

1 Các tàu có tổng dung tích từ 400 GT trở lên mà Công ước này áp dụng, kể cả các công trình nổi, FSU và FPSO sẽ là đối tượng giám định cụ thể như dưới đây:

.1 Giám định ban đầu trước khi tàu được đưa vào khai thác hoặc trước khi Giấy chứng nhận như yêu cầu tại quy định E-2 hoặc E-3 được cấp lần đầu tiên. Giám định này sẽ thẩm tra kế hoạch quản lý nước dẫn được yêu cầu bởi quy định B-1 và bất kỳ cấu trúc, thiết bị, hệ thống, máy móc, bố trí và tài liệu hoặc các quy trình tuân thủ đầy đủ các yêu cầu của Công ước này.

.2 Giám định tái cấp tại thời hạn do Chính quyền hành chính quy định nhưng không được vượt quá 5 năm, trừ khi quy định E-5.2, E-5.5, E-5.6 hoặc E-5.7 được áp dụng. Giám định này sẽ thẩm tra kế hoạch quản lý nước dẫn được yêu cầu bởi quy định B-1 và bất kỳ cấu trúc liên kết, thiết bị, hệ thống, máy móc, bố trí và tài liệu hoặc các quy trình nào tuân thủ đầy đủ các yêu cầu của Công ước này.

.3 Giám định trung gian trong vòng 3 tháng trước hoặc sau ngày Kỷ niệm lần hai hoặc trong vòng ba tháng trước hoặc sau ngày Kỷ niệm lần ba của Giấy chứng nhận, được tiến hành ở trong những kiểm tra hàng năm được nói ở đoạn 1.4. Giám định trung gian để bảo đảm là thiết bị, các hệ thống liên kết và các quy trình về quản lý nước dẫn tuân thủ đầy đủ các yêu cầu áp dụng của Phụ lục này và đang ở trạng thái làm việc tốt. Các giám định trung gian sẽ được xác nhận vào Giấy chứng nhận được cấp theo quy định E-2 hoặc E-3.

.4 Kiểm tra thường niên trong vòng 3 tháng trước hoặc sau mỗi ngày Kỷ niệm, bao gồm việc kiểm tra chung về kết cấu, bất cứ thiết bị nào, các hệ thống, máy móc, việc bố trí và tài liệu hoặc quy trình liên kết với kế hoạch quản lý nước dẫn được yêu cầu bởi quy định B-1 để bảo đảm là chúng đã được bảo dưỡng phù hợp với đoạn 9 và vẫn trong tình trạng thỏa mãn cho hoạt động của

tàu đang dự định. Giám định thường niên như thế sẽ được xác nhận vào Giấy chứng nhận, cấp theo quy định E-2 hoặc E-3.

.5 Giám định bổ sung hoặc toàn bộ hoặc một phần tùy từng tình huống sẽ được thực hiện sau khi có sự thay đổi, thay thế hoặc sửa chữa quan trọng về cấu trúc, thiết bị, hệ thống, máy móc, các bố trí và vật liệu cần thiết để đạt tới việc tuân thủ đầy đủ Công ước này. Tất cả những giám định như vậy nhằm bảo đảm rằng bất cứ sự thay đổi, thay thế hoặc sửa chữa đáng kể nào đều được thực hiện có hiệu quả với mục đích là tàu tuân thủ các yêu cầu của Công ước này. Những giám định như vậy sẽ được xác nhận vào Giấy chứng nhận được cấp theo quy định E-2 hoặc E-3.

2 Chính quyền hành chính sẽ thiết lập các biện pháp thích hợp đối với các tàu không là đối tượng theo các điều khoản của đoạn 1 để bảo đảm là các điều khoản áp dụng của Công ước này được tuân thủ.

3 Các giám định tàu vì mục đích xác nhận các điều khoản của Công ước này sẽ được thực hiện bởi các sỹ quan của Chính quyền hành chính. Tuy nhiên, Chính quyền hành chính có thể giao việc kiểm tra đó cho các đăng kiểm viên được chỉ định theo mục đích này hoặc cho các tổ chức được Chính quyền hành chính công nhận.

4 Một Chính quyền hành chính chỉ định giám định viên hoặc các tổ chức được công nhận để tiến hành giám định như mô tả ở đoạn 3 ít nhất phải trao quyền hành hợp pháp cho các giám định viên hoặc tổ chức được công nhận² để:

.1 yêu cầu tàu mà họ đang kiểm tra tuân thủ các điều khoản của Công ước này và

.2 thực hiện kiểm tra và thanh tra nếu có yêu cầu của cơ quan phù hợp của một quốc gia có cảng là Thành viên.

5 Chính quyền hành chính sẽ thông báo cho Tổ chức về quyền hạn được ủy quyền cho Giám định viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận để luân chuyển cho các Thành viên về thông tin các cán bộ của mình.

² Tham khảo các hướng dẫn được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết A.739(18) cũng như các sửa đổi của Tổ chức và các đặc điểm kỹ thuật được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết A.789(19) cũng như các sửa đổi của Tổ chức.

6 Khi Chính quyền hành chính, giám định viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận xác định là việc quản lý nước dẫn của tàu không phù hợp với các chi tiết của Giấy chứng nhận được yêu cầu theo quy định E-2 hoặc E-3 hoặc là tàu đó không thích hợp để hành trình ra biển không có sự hiện diện môi đe dọa cho môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc nguồn tài nguyên thì giám định viên hoặc tổ chức được công nhận ngay lập tức phải bảo đảm đưa ra các hành động khắc phục để tàu tuân thủ. Giám định viên hoặc tổ chức sẽ được thông báo ngay lập tức và việc làm đó nhằm bảo đảm là Giấy chứng nhận không được cấp hoặc bị thu hồi một cách chính đáng. Nếu tàu đang ở trong cảng của một Thành viên khác thì phải thông báo ngay lập tức cho các cơ quan thích hợp của quốc gia có cảng. Khi một sỹ quan của Chính quyền hành chính, một giám định viên được chỉ định hoặc một tổ chức được công nhận đã thông báo cho các cơ quan thích hợp của quốc gia có cảng thì Chính phủ của quốc gia có cảng liên quan sẽ hỗ trợ những gì cần thiết cho sỹ quan, giám định viên hoặc tổ chức đó để thực hiện nghĩa vụ của họ theo quy định này, kể cả bất kỳ hành động nào được mô tả ở Điều 9.

7 Bất cứ khi nào tai nạn xảy ra đối với tàu hoặc một khiếm khuyết được phát hiện có ảnh hưởng lớn đến khả năng của tàu để tiến hành quản lý nước dẫn phù hợp với Công ước này, chủ tàu, người khai thác hoặc những người có nhiệm vụ khác của tàu sẽ phải báo cáo vào cơ hội sớm nhất cho Chính quyền hành chính, tổ chức được công nhận hoặc giám định viên được chỉ định chịu trách nhiệm về cấp Giấy chứng nhận có liên quan, họ sẽ yêu cầu tiến hành điều tra để xác định liệu việc giám định theo yêu cầu ở đoạn 1 có cần thiết không. Nếu tàu ở trong cảng của một Thành viên khác, thì chủ tàu, người khai thác hoặc người chịu trách nhiệm khác cũng sẽ phải báo cáo ngay lập tức cho các cơ quan thích hợp của quốc gia có cảng và giám định viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận bảo đảm chắc chắn là phải có một báo cáo như thế được thực hiện.

8 Trong mọi trường hợp, Chính quyền hành chính có liên quan sẽ bảo đảm việc hoàn tất cũng như tính hiệu quả của công tác giám định và có trách nhiệm bảo đảm các thu xếp cần thiết để thỏa mãn trách nhiệm này.

9 Điều kiện của tàu cùng trang thiết bị, các hệ thống và quá trình thực hiện sẽ được duy trì để phù hợp với các điều khoản của Công ước này nhằm bảo đảm là về mọi phương diện, con tàu đều đủ điều kiện để chạy biển mà không đe dọa môi trường, sức khỏe con người, tài sản và các tài nguyên.

10 Sau khi bất kỳ một giám định nào đối với tàu theo đoạn 1, thì mọi thay đổi về cấu trúc, thiết bị, máy móc, lắp ráp, bố trí hoặc tài liệu liên quan đến kế hoạch quản lý nước dần theo yêu cầu ở quy định B-1, nằm trong giới hạn của giám định này đều bị Chính quyền hành chính phạt, ngoại trừ việc thay thế trực tiếp các thiết bị và những phần lắp ráp đó.

Quy định E-2 *Cấp hoặc xác nhận Giấy chứng nhận*

1 Chính quyền hành chính bảo đảm là một tàu mà quy định E-1 được áp dụng cho nó sẽ được cấp Giấy chứng nhận sau khi hoàn thành việc giám định theo quy định E-1. Một Giấy chứng nhận được cấp theo quyền hạn của một Thành viên sẽ được các Thành viên khác chấp thuận cho mọi mục đích theo Công ước này, được xem như là có cùng giá trị với Giấy chứng nhận do chính họ cấp.

2 Các Giấy chứng nhận sẽ được cấp hoặc xác nhận hoặc bởi Chính quyền hành chính hoặc bởi người hoặc tổ chức được Chính quyền hành chính ủy quyền cấp hoặc xác nhận. Trong mọi trường hợp, Chính quyền hành chính phải hoàn toàn chịu trách nhiệm về Giấy chứng nhận đó.

Quy định E-3 *Cấp hoặc xác nhận Giấy chứng nhận bởi Thành viên khác*

1 Theo yêu cầu của Chính quyền hành chính, một Thành viên khác có thể buộc một con tàu phải giám định và nếu thấy tàu tuân thủ các điều khoản của Công ước này thì Thành viên đó sẽ cấp hoặc ủy quyền cấp Giấy chứng nhận cho tàu, và khi thích hợp sẽ xác nhận hoặc ủy quyền xác nhận Giấy chứng nhận của tàu theo quy định của Phụ lục này.

2 Bản sao Giấy chứng nhận và bản sao biên bản giám định phải được gửi càng sớm càng tốt cho Chính quyền hành chính đã yêu cầu giám định.

3 Một Giấy chứng nhận được cấp theo hình thức như vậy phải được ghi là đã cấp theo yêu cầu của Chính quyền hành chính, có hiệu lực và được thừa nhận như Giấy chứng nhận được Chính quyền hành chính cấp.

4 Giấy chứng nhận không được cấp cho tàu treo cờ của Quốc gia không phải là Thành viên Công ước.

Quy định E-4 *Mẫu Giấy chứng nhận*

Giấy chứng nhận phải được lập bằng ngôn ngữ chính thức của Thành viên cấp giấy, theo mẫu như nêu trong Phụ bản I. Nếu ngôn ngữ được dùng không phải là tiếng Anh, tiếng Pháp hoặc tiếng Tây Ban Nha thì nội dung của Giấy chứng nhận phải có phần dịch ra một trong những thứ tiếng này.

Quy định E-5 *Thời hạn và hiệu lực của Giấy chứng nhận*

1 Một Giấy chứng nhận được cấp với thời hạn do Chính quyền hành chính quy định nhưng không quá 5 năm.

2 Đối với việc giám định cấp mới:

.1 Bất kể các yêu cầu ở đoạn 1, khi giám định cấp mới được hoàn thành trong vòng ba tháng trước ngày hết hạn Giấy chứng nhận hiện có, Giấy chứng nhận mới sẽ có giá trị kể từ ngày hoàn thành việc giám định cấp mới đến thời điểm không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có.

.2 Nếu giám định cấp mới được hoàn thành sau ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có, Giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực từ ngày hoàn thành kiểm tra cấp mới đến thời hạn không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có.

.3 Nếu giám định cấp mới được hoàn thành quá ba tháng trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có, Giấy chứng nhận mới sẽ có giá trị từ ngày hoàn thành việc giám định cấp mới đến thời hạn không quá 5 năm kể từ ngày hoàn thành giám định cấp mới đó.

3 Nếu Giấy chứng nhận được cấp với thời hạn ngắn hơn 5 năm, Chính quyền hành chính có thể gia hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận với thời hạn tối đa vượt quá ngày hết hạn của Giấy chứng nhận như đã nêu tại đoạn 1 với điều

kiện các giám định nêu ở quy định E-1.1.3 áp dụng cho Giấy chứng nhận được cấp với thời hạn 5 năm được thực hiện thích hợp.

4 Nếu giám định cấp mới đã hoàn thành và Giấy chứng nhận mới chưa được cấp hoặc chưa có trên tàu vào trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có thì nhà chức trách hoặc tổ chức được Chính quyền hành chính ủy quyền có thể xác nhận vào Giấy chứng nhận hiện có và Giấy chứng nhận có xác nhận như vậy phải được công nhận có giá trị với thời hạn bổ sung không quá 5 tháng kể từ ngày hết hạn.

5 Nếu tàu vào thời điểm hết hạn của Giấy chứng nhận không ở cảng để giám định thì Chính quyền hành chính có thể gia hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận nhưng việc gia hạn đó chỉ để cho phép tạo điều kiện cho tàu hoàn thành chuyến đi tới cảng giám định và chỉ trong những trường hợp làm điều đó là hợp lý và thích hợp. Không được gia hạn quá ba tháng cho bất kỳ Giấy chứng nhận nào và tàu được gia hạn như vậy, khi đến cảng mà tại đó tàu được giám định, sẽ không được sử dụng sự gia hạn như vậy để rời cảng mà không có Giấy chứng nhận mới trên tàu. Nếu giám định cấp mới được hoàn thành, Giấy chứng nhận mới sẽ có thời hạn hiệu lực không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có trước khi việc gia hạn được thực hiện.

6 Giấy chứng nhận được cấp cho tàu thực hiện các chuyến đi ngắn chưa được gia hạn theo những điều khoản nêu trên của quy định này có thể được Chính quyền hành chính gia hạn đến một tháng tính từ ngày hết hạn. Nếu đợt giám định cấp mới được hoàn thành, Giấy chứng nhận mới sẽ có thời hạn hiệu lực không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có trước khi việc gia hạn được thực hiện.

7 Tùy theo Chính quyền hành chính quyết định, trong những trường hợp đặc biệt, Giấy chứng nhận mới không nhất thiết phải tính thời hạn hiệu lực từ ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có như yêu cầu ở đoạn 2.2, 5 hoặc 6 của quy định này. Trong những trường hợp đặc biệt như vậy, Giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực không quá 5 năm kể từ ngày hoàn thành việc giám định cấp mới.

8 Nếu một giám định thường niên được hoàn thành trước thời hạn nêu ở quy định E-1 thì:

.1 ngày đến hạn nêu trong Giấy chứng nhận phải được sửa đổi bằng việc xác nhận tới một thời điểm không quá 3 tháng kể từ ngày hoàn thành giám định;

.2 Giám định thường niên hoặc trung gian sau đó theo yêu cầu của quy định E-1 được thực hiện tại những thời điểm theo quy định này, tính theo ngày đến hạn mới;

.3 ngày hết hạn có thể vẫn giữ nguyên, với điều kiện phải tiến hành một hoặc nhiều giám định thường niên sao cho khoảng thời gian tối đa giữa hai lần giám định liên tiếp theo quy định E-1 không bị vượt quá.

9 Giấy chứng nhận được cấp theo quy định E-2 hoặc E-3 sẽ bị mất hiệu lực trong bất kỳ trường hợp nào dưới đây:

.1 nếu cấu trúc, thiết bị, hệ thống, máy móc, bố trí và nguyên liệu cần thiết để tuân thủ đầy đủ Công ước này bị thay đổi, thay thế hoặc sửa chữa nghiêm trọng và Giấy chứng nhận không được xác nhận theo yêu cầu của Phụ lục này;

.2 khi tàu chuyển sang mang cờ của Quốc gia khác. Chỉ cấp Giấy chứng nhận mới cho tàu khi Thành viên cấp Giấy chứng nhận mới hoàn toàn thỏa mãn rằng tàu phù hợp với các yêu cầu của quy định E-1. Trong trường hợp chuyển cờ giữa các Thành viên, nếu được yêu cầu trong vòng 3 tháng sau khi chuyển cờ thì Thành viên mà tàu treo cờ trước đó phải chuyển cho Chính quyền hành chính bản sao Giấy chứng nhận có trên tàu trước lúc chuyển cờ và những bản sao biên bản giám định có liên quan khác, càng sớm càng tốt;

.3 nếu những giám định có liên quan không được hoàn thành trong thời hạn nêu trong quy định E-1.1; hoặc

.4 nếu Giấy chứng nhận không được xác nhận phù hợp với quy định E-1.1.

**MẪU GIẤY CHỨNG NHẬN QUỐC TẾ VỀ QUẢN LÝ NƯỚC DẪN
GIẤY CHỨNG NHẬN QUỐC TẾ VỀ QUẢN LÝ NƯỚC DẪN**

Được cấp theo quy định của Công ước quốc tế về kiểm soát và quản lý nước dẫn và các chất cặn thải của tàu (dưới đây gọi tắt là “Công ước”) theo thẩm quyền của Chính phủ:

.....
(tên chính thức đầy đủ của Quốc gia)

Bởi
(tên chính thức đầy đủ của người có thẩm quyền hoặc tổ chức được ủy quyền phù hợp với các quy định của Công ước)

Đặc điểm tàu²

Tên tàu

Số đăng ký hoặc hô hiệu

Cảng đăng ký

Tổng dung tích

Số IMO³

Ngày đóng

Thể tích nước dẫn (tính bằng m³)

Chi tiết về (các) phương pháp quản lý nước dẫn được sử dụng

Phương pháp quản lý nước dẫn đã sử dụng

Ngày lắp đặt (nếu có)

Tên nhà sản xuất (nếu có)

Phương pháp cơ bản quản lý nước dẫn được lắp đặt trên tàu:

phù hợp với quy định D-1

² Đặc tính tàu có thể lựa chọn bố trí theo các ô nằm ngang.

³ Hệ số phân biệt IMO của tàu được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết A.600(15)

- phù hợp với quy định D-2
(mô tả)
- tàu là đối tượng điều chỉnh theo quy định D-4

CHỨNG NHẬN RẰNG:

- 1 Tàu đã được giám định theo quy định E-1 Phụ lục của Công ước; và
- 2 Đợt giám định cho thấy việc quản lý nước dằn trên tàu tuân thủ Phụ lục của Công ước.

Giấy chứng nhận này có hiệu lực đến tùy thuộc vào các giám định theo quy định E-1 của Phụ lục Công ước.

Ngày hoàn thành giám định để cấp giấy chứng nhận này : ngày/tháng/năm

Cấp tại

(Địa điểm cấp giấy chứng nhận)

(Ngày cấp)

(Giấy chứng nhận)

(Chữ ký của người có thẩm quyền cấp)

(Đóng dấu của cơ quan cấp giấy, nếu phù hợp)

Địa điểm giám định

Ngày giám định

(Đóng dấu hoặc dán tem, nếu phù hợp)

Giám định thường niên :

Chữ ký

(Chữ ký của người có thẩm quyền)

Địa điểm giám định

Ngày giám định

(Đóng dấu hoặc dán tem, nếu phù hợp)

GIÁM ĐỊNH THƯỜNG NIÊN/TRUNG GIAN
THEO QUY ĐỊNH E-5.8.3

CHÚNG NHẬN RẰNG, tại lần giám định thường niên/trung gian* theo quy định E-5.8.3 của Phụ lục theo Công ước, tàu thỏa mãn các điều khoản tương ứng của Công ước:

Chữ ký

(Chữ ký của người có thẩm quyền)

Địa điểm giám định

Ngày giám định

(Đóng dấu hoặc dán tem, nếu phù hợp)

* Gạch bỏ khi phù hợp

**XÁC NHẬN GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN NẾU HIỆU LỰC
CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN NHỎ HƠN 5 NĂM MÀ ÁP DỤNG
QUY ĐỊNH E-5.3**

Tàu tuân thủ các điều khoản tương ứng của Công ước, và theo quy định E-5.3 của Phụ lục cho Công ước, Giấy chứng nhận này sẽ được chấp thuận là có hiệu lực cho đến

Chữ ký

(Chữ ký của người có thẩm quyền)

Địa điểm

Ngày

(Đóng dấu hoặc dán tem, nếu phù hợp)

**XÁC NHẬN KHI HOÀN THÀNH VIỆC GIÁM ĐỊNH CẤP MỚI
VÀ ÁP DỤNG QUY ĐỊNH E-5.4**

Tàu tuân thủ các điều khoản tương ứng của Công ước và theo quy định E-5.4 của Phụ lục cho Công ước, Giấy chứng nhận này sẽ được chấp thuận là có hiệu lực cho đến

Chữ ký

(Chữ ký của người có thẩm quyền)

Địa điểm

Ngày

(Đóng dấu hoặc dán tem, nếu phù hợp)

XÁC NHẬN GIA HẠN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN CHO ĐẾN KHI TÀU VỀ ĐẾN CẢNG GIÁM ĐỊNH HOẶC CHO MỘT THỜI HẠN ĐƯỢC MIỄN TRỪ KHI ÁP DỤNG QUY ĐỊNH E.5.5 HOẶC E-5.6

Theo quy định E-5.5 hoặc E-5.6 * của Phụ lục cho Công ước, Giấy chứng nhận này được chấp thuận là có hiệu lực cho đến

Chữ ký

(Chữ ký của người có thẩm quyền)

Địa điểm

Ngày

(Đóng dấu hoặc dán tem, nếu phù hợp)

XÁC NHẬN VỀ NGÀY ĐẾN HẠN SỚM KHI ÁP DỤNG QUY ĐỊNH E-5.8

Theo quy định E-5.8 của Phụ lục cho Công ước, ngày đến hạn mới là

Chữ ký

(Chữ ký của người có thẩm quyền)

Địa điểm

Ngày

* Gạch bỏ khi phù hợp

(Đóng dấu hoặc dán tem, nếu phù hợp)

Theo quy định E.5-8 của Phụ lục cho Công ước, ngày đến hạn mới là
.....

Chữ ký

(Chữ ký của người có thẩm quyền)

Địa điểm

Ngày

(Đóng dấu hoặc dán tem, nếu phù hợp)

MẪU NHẬT KÝ NƯỚC DẪN

CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ VỀ KIỂM SOÁT VÀ QUẢN LÝ NƯỚC DẪN VÀ CÁC CẶN THẢI NƯỚC DẪN CỦA TÀU

Thời hạn Từ: Đến:

Tên tàu

Số IMO

Tổng dung tích

Quốc tịch

Tổng dung tích nước dẫn (tính bằng m³)

Tàu được cung cấp kế hoạch quản lý nước dẫn

Sơ đồ các két chứa nước dẫn trên tàu:

1 Giới thiệu

Theo quy định B-2 của Phụ lục của Công ước quốc tế về kiểm soát và quản lý nước dẫn và các cặn thải nước dẫn của tàu, nhật ký được thực hiện cho từng hoạt động nước dẫn. Điều này bao gồm cả việc xả trên biển và xả phương tiện thu gom.

2 Nước dẫn và quản lý nước dẫn

“Nước dẫn” được hiểu là nước cùng với các phân tử lơ lửng của nó được bơm lên tàu để điều chỉnh cân bằng tàu, độ chúi, độ nghiêng, mớn nước, ổn định hoặc sức bền của tàu. Quản lý nước dẫn sẽ theo kế hoạch quản lý nước dẫn được phê duyệt và có tính đến những Hướng dẫn³ của Tổ chức.

3 Ghi chép Nhật ký nước dẫn

Phải thực hiện việc ghi chép Nhật ký nước dẫn về mỗi trường hợp dưới đây:

3.1 Khi bơm nước dẫn lên tàu:

- .1 Ngày, thời gian và địa điểm của cảng hay của phương tiện thu nhận nước dẫn (cảng hoặc kinh/vĩ độ), độ sâu nếu ở ngoài cảng
- .2 Khối lượng nước dẫn dự tính được bơm lên tàu, tính bằng mét khối
- .3 Chữ ký của sỹ quan chịu trách nhiệm về công việc này.

3.2 Mỗi khi nước dẫn được tuần hoàn hoặc xử lý vì mục đích quản lý nước dẫn:

- .1 Ngày và thời gian tiến hành
 - .2 Dự kiến khối lượng nước dẫn được tuần hoàn hoặc xử lý (tính bằng m³)
 - .3 Việc tiến hành có theo kế hoạch quản lý nước dẫn không
 - .4 Chữ ký của sỹ quan chịu trách nhiệm về công việc này.
-

3.3 Khi nước dẫn được xả ra biển:

- .1 Ngày, thời gian và địa điểm xả (cảng hoặc kinh vĩ độ)
- .2 Dự kiến khối lượng xả tính bằng m³ cộng với khối lượng còn lại tính bằng m³
- .3 Kế hoạch quản lý nước dẫn đã được phê duyệt có được thực thi trước khi xả không
- .4 Chữ ký của sỹ quan chịu trách nhiệm về công việc này.

3.4 Khi nước dẫn được bơm lên phương tiện thu gom:

- .1 Ngày, thời gian và địa điểm thu nhận
- .2 Ngày, thời gian và địa điểm bơm xả
- .3 Cảng hoặc phương tiện
- .4 Dự kiến khối lượng bơm xả hoặc bơm lên tàu (tính bằng m³)
- .5 Kế hoạch quản lý nước dẫn đã được phê duyệt có được thực thi trước khi xả không
- .6 Chữ ký của sỹ quan chịu trách nhiệm về công việc này.

3.5 Bơm hút hoặc xả nước dẫn do sự cố hoặc do các ngoại lệ khác

- .1 Ngày và thời gian xảy ra
- .2 Cảng hoặc vị trí tàu tại thời điểm xảy ra
- .3 Khối lượng nước dẫn ước tính được xả ra
- .4 Các tình huống khi hút, xả, rò rỉ hoặc mất nước dẫn, lý do và các ghi chú, nhân xét chung .
- .5 Kế hoạch quản lý nước dẫn đã được phê duyệt có được thực thi trước khi xả không
- .6 Chữ ký của sỹ quan chịu trách nhiệm về công việc này.

3.6 Quy trình vận hành bổ sung và các ghi chú tổng quan

4 **Thể tích nước dẫn**

Thể tích nước dẫn trên tàu phải được ước tính bằng mét khối. Nhật ký nước dẫn phải bao gồm nhiều thông tin tham khảo về dung lượng nước dẫn ước tính. Cũng phải thừa nhận rằng độ chính xác của việc ước tính khối lượng nước dẫn phụ thuộc vào các cách tính khác nhau

GHI CHÉP CÁC HOẠT ĐỘNG VỀ NƯỚC DẪN

MẪU TRANG NHẬT KÝ NƯỚC DẪN

Tên tàu:

Số đăng ký hoặc hồ hiệu:

Ngày	Hạng mục (Số)	Ghi chép các công việc/ chữ ký của sỹ quan chịu trách nhiệm

