

TỔ CHỨC HÀNG HẢI QUỐC TẾ
INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION



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

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE CONTROL AND
MANAGEMENT OF SHIPS' BALLAST WATER AND SEDIMENTS, 2004**



ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM
VIETNAM REGISTER

HÀ NỘI, 12.2006

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

CÁC THÀNH VIÊN CỦA CÔNG ƯỚC NÀY

THEO điều 196(1) của Công ước Liên hiệp quốc về luật biển (UNCLOS), trong đó qui định rằng "Các quốc gia phải tiến hành các biện pháp cần thiết để ngăn ngừa, giảm bớt và kiểm soát ô nhiễm môi trường biển phát sinh từ việc sử dụng các công nghệ theo sự kiểm soát hoặc luật pháp của các quốc gia đó, hoặc việc đưa một cách vô tình hay cố ý các sinh vật biển, chủng loài hoặc loài mới, tới một vùng biển khác mà chúng có thể gây ra các thay đổi nghiêm trọng và có hại cho các vùng đó,"

LƯU Ý các mục đích của Công ước về Đa dạng Sinh học (CBD), 1992 và việc vận chuyển và đưa các thủy sinh vật và mầm bệnh có hại thông qua nước dần tàu đe dọa tới sự bảo tồn và sử dụng bền vững đa dạng sinh học cũng như quyết nghị IV/5 của Hội nghị Thành viên (COP 4) của CBD 1998 liên quan đến việc bảo tồn và sử dụng bền vững hệ sinh thái biển và bờ biển, cũng như quyết nghị VI/23 của Hội nghị thành viên (COP 6) của CBD 2002 về các chủng loài khác đe dọa tới hệ sinh thái, môi trường sống hoặc các loài, bao gồm các nguyên tắc định hướng đối với các loài xâm lấn,

LƯU Ý HƠN NỮA rằng Hội nghị Liên hiệp quốc về Môi trường và Phát triển (UNCED) 1992 yêu cầu Tổ chức Hàng hải quốc tế (gọi tắt là Tổ chức) xem xét thông qua các qui định thích hợp đối với xả nước dần.

QUAN TÂM đến cách tiếp cận thận trọng được đề ra trong Nguyên tắc 15 của Tuyên bố Rio về Môi trường, và Phát triển và được đề cập đến trong nghị quyết MEPC.67(37) đã được Ủy ban Bảo vệ môi trường biển của Tổ chức thông qua vào ngày 15 tháng 9 năm 1995,

CŨNG QUAN TÂM rằng cuộc gặp thượng đỉnh thế giới 2002 về phát triển bền vững, trong mục 34(b) của kế hoạch triển khai, kêu gọi hành động ở mọi cấp để gia tăng phát triển các biện pháp nhằm vào các loài xâm lấn có trong nước dần tàu,

NHẬN THỨC rằng việc xả không kiểm soát Nước dần và Cặn lắng từ tàu đã dẫn đến việc vận chuyển các thủy sinh vật và các mầm bệnh có hại, gây ra tổn thương hoặc hư hỏng tới môi trường, sức khỏe con người, tài sản và tài nguyên,

CÔNG NHẬN tầm quan trọng về vấn đề này, Tổ chức, bằng các nghị quyết Đại hội đồng A.774(18) năm 1993 và A.868(20) năm 1997, đã thông qua mục tiêu nghiên cứu việc vận chuyển các thủy sinh vật và các mầm bệnh có hại,

HƠN NỮA CÔNG NHẬN rằng một số quốc gia đã tiến hành hành động đơn lẻ với quan điểm ngăn ngừa, giảm thiểu và loại bỏ hoàn toàn các mối nguy hại của việc đưa vào các cảng của họ các thủy sinh vật và các mầm bệnh có hại thông qua tàu, và công nhận rằng vấn đề này là mối quan tâm của toàn thế giới đòi hỏi hành động dựa trên các quy định áp dụng toàn cầu cùng với các hướng dẫn để thực thi có hiệu quả và giải thích thống nhất,

MONG MUỐN tiếp tục phát triển các cách thức quản lý nước dẫn tàu an toàn hơn và có hiệu quả hơn sẽ dẫn đến liên tục ngăn ngừa, giảm thiểu và loại bỏ hoàn toàn việc vận chuyển các thủy sinh vật và các mầm bệnh có hại,

QUYẾT TÂM ngăn ngừa, giảm thiểu và loại bỏ hoàn toàn các mối nguy hại tới môi trường, sức khỏe con người, tài sản và tài nguyên nảy sinh do việc vận chuyển các thủy sinh vật và các mầm bệnh có hại thông qua việc kiểm soát và quản lý nước dẫn tàu và cặn lắng, cũng như để tránh các tác động không mong muốn từ việc kiểm soát đó và để khuyến khích phát triển kiến thức và công nghệ liên quan,

SAU KHI XEM XÉT thấy những mục tiêu đó có thể đạt được một cách tốt nhất bằng việc ký kết một Công ước quốc tế về Kiểm soát, Quản lý nước dẫn và cặn lắng của tàu,

ĐÃ NHẤT TRÍ thông qua các điều khoản sau đây:

Điều 1 *Các định nghĩa*

Các định nghĩa sau đây được áp dụng cho Công ước này, nếu không có giải thích khác:

1. "Chính quyền hàng hải" là chính phủ của quốc gia mà tàu đang hoạt động dưới quyền kiểm soát. Đối với tàu mang cờ của một quốc gia, Chính quyền hàng hải là chính phủ của quốc gia đó. Đối với các dàn khoan nổi dùng để thăm dò và khai thác đáy biển và các vùng cận kề vùng tiếp giáp phía ngoài của một quốc gia ven biển có chủ quyền thăm dò và khai thác tài nguyên thiên nhiên, bao gồm các trạm nổi chứa dầu (FSU) và các kho nổi chứa, xử lý và giao nhận dầu (FPSO), Chính quyền hàng hải là chính phủ của quốc gia ven biển đó.
2. "Nước dẫn tàu" là nước được bơm lên tàu để điều chỉnh độ chúi, độ nghiêng, chiều chìm, ổn định hoặc ứng suất của tàu.
3. "Quản lý nước dẫn" là các quá trình cơ học, lý học, hóa học và sinh học, đơn lẻ hoặc kết hợp để loại bỏ, giảm thiểu nguy hiểm, hoặc tránh việc lấy hoặc xả các thủy sinh vật và mầm bệnh có hại có trong nước dẫn và cặn lắng của tàu.
4. "Giấy chứng nhận" là giấy chứng nhận quốc tế về quản lý nước dẫn tàu.
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, Quản lý nước dẫn và cặn lắng của tàu.

7. "Tổng dung tích" là tổng dung tích được tính theo các quy định về đo dung tích nêu trong Phụ lục I của Công ước quốc tế về đo dung tích tàu biển, 1969, hoặc công ước hoàn thiện hơn thay thế sau đó.

8. "Các thủy sinh vật và mầm bệnh có hại" có nghĩa là các thủy sinh vật và mầm bệnh mà, nếu được đưa vào vùng biển, kể cả các cửa sông hoặc các vùng nước ngọt, có thể tạo ra các hiểm họa đối với môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên, phá vỡ đa dạng sinh học hoặc ảnh hưởng đến mục đích sử dụng chính đáng của các vùng đó.

9. "Tổ chức" là Tổ chức hàng hải quốc tế.

10. "Tổng thư ký" là Tổng thư ký của Tổ chức.

11. "Cặn lắng" là các chất lắng từ nước dẫn của tàu.

12. "Tàu" có nghĩa là tàu bất kỳ hoạt động trong môi trường nước và bao gồm các tàu bán chìm, tàu lướt, dàn khoan nổi, các trạm nổi chứa dầu (FSU) và các kho nổi chứa, xử lý và giao nhận dầu (FPSO)

Điều 2 *Nghĩa vụ chung đối với Công ước*

1. Các thành viên của Công ước có nghĩa vụ áp dụng toàn bộ và đầy đủ các điều khoản của Công ước và phụ lục kèm theo để ngăn ngừa, giảm thiểu và loại trừ hoàn toàn việc vận chuyển các thủy sinh vật và mầm bệnh có hại thông qua kiểm soát và quản lý nước dẫn tàu và cặn lắng.

2. Phụ lục là một phần không tách rời của Công ước. Nếu không giải thích thêm thì tất cả những nội dung nói về Công ước cũng đồng thời được hiểu cùng nghĩa trong các phụ lục.

3. Trong Công ước này không có điều khoản nào được hiểu là ngăn cản một thành viên của công ước thực hiện độc lập hoặc phối hợp với các thành viên khác các biện pháp khắt khe hơn để ngăn ngừa, giảm thiểu hoặc loại bỏ việc vận chuyển các thủy sinh vật và mầm bệnh có hại thông qua kiểm soát và quản lý nước dẫn tàu và cặn lắng phù hợp với luật pháp quốc tế.

4. Các thành viên của Công ước phải nỗ lực hợp tác nhằm thực thi hiệu quả các điều khoản của Công ước này.

5. Các thành viên của Công ước có nghĩa vụ động viên, khuyến khích tiếp tục nghiên cứu phát triển việc quản lý nước dẫn tàu và các tiêu chuẩn để ngăn ngừa, giảm thiểu và loại bỏ hoàn toàn việc vận chuyển các thủy sinh vật và mầm bệnh có hại thông qua kiểm soát và quản lý nước dẫn và cặn lắng phù hợp với luật pháp quốc tế.

6. Các thành viên hành động theo Công ước này phải cố gắng không làm tổn hại hoặc ảnh hưởng xấu đến môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên của họ hoặc của các quốc gia khác.

7. Các thành viên phải đảm bảo rằng các biện pháp quản lý nước dần tàu được sử dụng để phù hợp với Công ước này không gây hại hơn các biện pháp ngăn chặn sự ảnh hưởng xấu đến môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên của họ hoặc của các quốc gia khác.

8. Các thành viên của Công ước phải khuyến khích các tàu treo cờ trong phạm vi áp dụng của công ước này tránh, tới mức có thể được, lấy nước dần có khả năng có các thủy sinh vật và mầm bệnh có hại, cũng như là các căn có thể có chứa các sinh vật như vậy, kể cả việc thúc đẩy việc thực thi đầy đủ các khuyến nghị do Tổ chức ban hành.

9. Các thành viên của Công ước phải nỗ lực hợp tác dưới sự bảo trợ của Tổ chức nhằm tới các hiểm họa và nguy cơ đối với các hệ sinh thái và đa dạng sinh học biển nhạy cảm, dễ bị tổn hại hoặc bị đe dọa trong các khu vực nằm ngoài giới hạn tài phán quốc gia liên quan đến quản lý nước dần.

Điều 3 *Phạm vi áp dụng*

1. Trừ khi có quy định khác, Công ước này áp dụng đối với:

- (a) tàu mang cờ của quốc gia thành viên Công ước; và
- (b) tàu không mang cờ của quốc gia thành viên Công ước nhưng hoạt động dưới quyền kiểm soát của quốc gia là thành viên Công ước.

2. Công ước này không áp dụng đối với:

- (a) tàu không được thiết kế hoặc được đóng để chở nước dần;
- (b) tàu của quốc gia chỉ hoạt động trong vùng nước thuộc quyền tài phán của quốc gia đó, trừ khi quốc gia đó xác định rằng việc xả nước dần từ những tàu đó sẽ ảnh hưởng hoặc gây hại môi trường biển, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên của họ hoặc những vùng nước lân cận của các quốc gia khác;
- (c) tàu của một quốc gia chỉ hoạt động trong vùng nước thuộc quyền tài phán của một quốc gia khác, với điều kiện quốc gia khác đó cho phép miễn trừ áp dụng. Không quốc gia nào được quyền cho phép miễn trừ nếu việc làm đó ảnh hưởng hoặc gây hại đến môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên của họ, hoặc những vùng nước lân cận của các quốc gia khác. Bất kỳ quốc gia nào không cho phép miễn trừ thì phải thông báo cho Chính quyền hàng hải của tàu rằng Công ước này phải áp dụng cho tàu đó.
- (d) trừ những tàu không được miễn trừ theo tiểu mục (c), các tàu chỉ hoạt động trong vùng nước thuộc quyền tài phán của một quốc gia và trên vùng biển quốc tế, trừ khi quốc gia đó xác định rằng việc xả nước dần từ những tàu đó sẽ ảnh hưởng hoặc gây hại môi trường biển, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên của họ hoặc những vùng nước lân cận của các quốc gia khác;

- (e) tàu chiến, tàu hải quân, hoặc các tàu khác của quốc gia hoặc do quốc gia đồ khai thác hoặc sử dụng vào mục đích phi thương mại của chính phủ. Tuy vậy mỗi quốc gia thành viên Công ước phải đảm bảo rằng, bằng các biện pháp thích hợp không làm ảnh hưởng tới hoạt động hoặc khả năng khai thác các tàu do mình quản lý, các tàu đó phải áp dụng phù hợp với mức độ theo các yêu cầu của Công ước một cách tương ứng, đến mức có thể thực hiện được.
- (f) nước dằn cố định trong các kết được hàn kín của tàu mà không xả ra ngoài.

3 Đối với tàu của các quốc gia không phải là thành viên của Công ước thì các quốc gia thành viên phải áp dụng các yêu cầu của Công ước đến mức độ cần thiết để đảm bảo rằng các tàu đó không có sự đối xử thuận lợi hoặc ưu tiên nào.

Điều 4 *Kiểm soát việc chuyên chở các thủy sinh vật và mầm bệnh có hại thông qua nước dằn tàu và các cặn lắng*

1 Mỗi một quốc gia thành viên phải yêu cầu các tàu trong phạm vi áp dụng của Công ước này và các tàu treo cờ của quốc gia đó hoặc hoạt động dưới quyền của quốc gia đó tuân thủ các yêu cầu đặt ra trong Công ước này, bao gồm cả các yêu cầu và tiêu chuẩn trong Phụ lục, và phải thực hiện các biện pháp có hiệu quả để đảm bảo rằng các tàu đó tuân thủ với các yêu cầu này.

2 Tùy theo điều kiện và khả năng cụ thể, mỗi quốc gia phải ban hành các chính sách, chiến lược hoặc chương trình tầm quốc gia để quản lý nước dằn tàu trong các cảng và vùng nước thuộc quyền tài phán của quốc gia đó, và thúc đẩy đạt được mục đích của Công ước này.

Điều 5 *Thiết bị tiếp nhận cặn lắng*

1 Mỗi quốc gia thành viên phải cam kết đảm bảo rằng, trong các cảng hoặc bến được quốc gia đó ấn định thực hiện việc vệ sinh hoặc sửa chữa kết dằn, phải có các thiết bị để tiếp nhận cặn lắng, có lưu ý đến các hướng dẫn do Tổ chức ban hành. Các thiết bị tiếp nhận phải hoạt động mà không gây ra chậm trễ không đáng có cho tàu và phải có cách loại bỏ các cặn lắng đó mà không làm ảnh hưởng hoặc gây hại môi trường biển, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên của quốc gia đó hoặc của các quốc gia khác.

2 Mỗi quốc gia thành viên phải thông báo tới Tổ chức để báo cho các quốc gia thành viên khác mọi trường hợp mà các thiết bị tiếp nhận theo mục 1 bị cáo buộc là không đầy đủ.

Điều 6 *Nghiên cứu khoa học kỹ thuật và theo dõi*

1 Các quốc gia thành viên phải nỗ lực, đơn lẻ hoặc phối hợp, để:

- (a) thúc đẩy và tạo điều kiện cho việc nghiên cứu khoa học về quản lý nước dằn; và

- (b) theo dõi các ảnh hưởng của quản lý nước dẫn trong các vùng nước thuộc quyền tài phán của họ.

Các nghiên cứu và theo dõi phải bao gồm việc qua sát, đo đạc, lấy mẫu, đánh giá và phân tích hiệu quả và các tác động có hại của mọi công nghệ hoặc phương pháp cũng như là mọi tác động có hại gây ra bởi các sinh vật và mầm bệnh đã được biết là được vận chuyển trong nước dẫn tàu.

- 2 Để đẩy mạnh mục đích của Công ước, mỗi quốc gia thành viên của Công ước phải tạo điều kiện cung cấp các thông tin liên quan tới các quốc gia thành viên khác yêu cầu thông tin về:

- (a) các chương trình khoa học và công nghệ và các biện pháp kỹ thuật được tiến hành liên quan tới quản lý nước dẫn; và
- (b) hiệu quả quản lý nước dẫn rút ra được từ các chương trình theo dõi và đánh giá.

Điều 7 *Kiểm tra và Chứng nhận*

1 Mỗi quốc gia thành viên phải đảm bảo rằng các tàu mang cờ của quốc gia đó hoặc đang hoạt động dưới thẩm quyền phải được kiểm tra và chứng nhận theo các qui định trong phụ lục.

2 Quốc gia thực thi các biện pháp bổ sung theo điều 2.3 và phần C của Phụ lục không được yêu cầu kiểm tra bổ sung và chứng nhận tàu của quốc gia khác, hoặc yêu cầu Chính quyền hàng hải của tàu thuộc quyền quản lý tiến hành kiểm tra và chứng nhận các biện pháp bổ sung do quốc gia khác đặt ra. Kiểm tra các biện pháp bổ sung là trách nhiệm của quốc gia thực thi các biện pháp đó và không được gây chậm trễ không đáng có cho tàu.

Điều 8 *Vi phạm*

1 Mọi vi phạm các qui định của Công ước này đều bị cấm và phải thiết lập trừng phạt theo luật của Chính quyền hàng hải của tàu liên quan ở bất kỳ nơi nào xảy ra vi phạm. Nếu được thông báo về vi phạm Công ước, Chính quyền hàng hải phải tiến hành điều tra vấn đề và có thể yêu cầu quốc gia thông báo cung cấp thêm bằng chứng về các vi phạm bị cáo buộc. Nếu Chính quyền hàng hải thỏa mãn rằng có đầy đủ bằng chứng cho phép khởi kiện đối với vi phạm bị cáo buộc, Chính quyền hàng hải phải tiến hành vụ kiện càng sớm càng tốt theo luật pháp của Chính quyền đó. Chính quyền hàng hải phải nhanh chóng thông báo cho quốc gia đã thông báo việc vi phạm, cũng như Tổ chức, các hành động tiến hành. Nếu Chính quyền hàng hải không tiến hành bất kỳ hành động gì trong thời gian một năm sau khi nhận được thông tin, Chính quyền đó cũng phải thông báo cho quốc gia đã báo cáo các vi phạm.

2 Cấm bất kỳ vi phạm của Công ước nào trong phạm vi quyền tài phán của mọi quốc gia thành viên của Công ước và phải áp đặt trừng phạt theo luật pháp của quốc gia đó. Bất kỳ nơi nào xảy ra vi phạm, quốc gia đó phải:

- (a) tiến hành khởi kiện theo luật pháp của mình; hoặc
- (b) cung cấp cho Chính quyền hàng hải của tàu có liên quan các thông tin và bằng chứng về sự vi phạm đó.

3 Việc trừng phạt theo luật pháp của một quốc gia có chủ quyền theo điều này phải có đủ tính nghiêm khắc để răn đe các vi phạm Công ước xảy ra ở bất cứ nơi nào.

Điều 9 *Kiểm soát tàu*

1 Tàu bất kỳ thuộc phạm vi áp dụng của Công ước này, khi đang ở trong cảng hoặc bến ngoài khơi của một quốc gia thành viên khác, có thể bị các nhân viên có thẩm quyền được quốc gia đó ủy quyền kiểm tra để xác minh rằng tàu có tuân thủ Công ước này hay không. Trừ khi có các cơ sở rõ ràng để tin rằng tàu vi phạm Công ước, bất kỳ cuộc kiểm tra nào chỉ được giới hạn ở việc:

- (a) xác minh tàu có một Giấy chứng nhận có hiệu lực, nếu chấp nhận hiệu lực của giấy chứng nhận; và
- (b) kiểm tra nhật ký nước dẫn, và/ hoặc
- (c) lấy một mẫu nước dẫn của tàu theo các hướng dẫn do Tổ chức ban hành. Tuy nhiên thời gian xử lý kết quả của mẫu đó không được dùng làm cơ sở để ngăn cản tàu di chuyển và khởi hành.

2 Nếu tàu không có giấy chứng nhận có hiệu lực hoặc có các cơ sở rõ ràng để tin rằng:

- (a) tình trạng của tàu hoặc trang thiết bị không phù hợp về cơ bản với nội dung của giấy chứng nhận; hoặc
- (b) thuyền trưởng hoặc thuyền viên không làm quen với các qui trình thiết yếu của tàu liên quan tới quản lý nước dẫn, hoặc không thực thi các qui trình đó;

thì có thể tiến hành một cuộc kiểm tra chi tiết hơn.

3 Trong các trường hợp nêu trong mục 2 của qui định này, quốc gia tiến hành kiểm tra phải theo từng bước để đảm bảo rằng tàu không được xả nước dẫn tới khi tàu có thể xả mà không gây hiểm họa đối với môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên.

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

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

2 Nếu tàu bị phát hiện là vi phạm Công ước, quốc gia mà tàu mang cờ, và/ hoặc quốc gia có cảng hoặc bến ngoài khơi nơi tàu đang hoạt động, cùng với mọi trừng phạt nêu trong Điều 8 hoặc mọi hành động nêu trong Điều 9, có thể thực hiện các bước để cảnh báo, lưu giữ hoặc trục xuất tàu. Quốc gia của cảng hoặc bến ngoài khơi nơi tàu đang hoạt động có thể cho phép những tàu đó rời cảng hoặc bến ngoài khơi để nhằm mục đích xả nước dẫn hoặc đi đến nhà máy sửa chữa hoặc thiết bị tiếp nhận thích hợp gần nhất với điều kiện việc làm đó không gây ra hiểm họa đối với môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên.

3 Nếu các mẫu lấy nêu trong điều 9.1(c) cho kết quả, hoặc bổ sung thông tin nhận được từ cảng hoặc bến ngoài khơi khác, chỉ ra rằng tàu có hiểm họa đối với môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên. Quốc gia trong các vùng nước nơi tàu đang hoạt động phải cấm tàu xả nước dẫn tới khi đã loại trừ được hiểm họa đó.

4 Nếu nhận được yêu cầu điều tra từ bất kỳ một quốc gia thành viên nào với đủ bằng chứng rằng tàu đang hoạt động hoặc đã hoạt động vi phạm Công ước này, một quốc gia thành viên cũng có thể tiến hành kiểm tra tàu khi nó vào cảng, nhà máy đóng tàu, hoặc các bến ngoài khơi dưới chủ quyền của quốc gia đó. Báo cáo điều tra phải được gửi tới quốc gia yêu cầu báo cáo và gửi tới cơ quan có thẩm quyền của Chính quyền hàng hải của tàu để thực hiện các hành động phù hợp.

Điều 11 *Thông báo các hành động kiểm soát*

1 Tàu phải được thông báo nếu một cuộc kiểm tra được tiến hành theo điều 9 hoặc 10 chỉ ra sự vi phạm Công ước này. Một bản báo cáo phải được gửi đến Chính quyền hàng hải của tàu bao gồm bằng chứng về sự vi phạm đó.

2 Trong trường hợp thực hiện các hành động theo điều 9.3, 10.2 hoặc 10.3, thanh tra viên tiến hành các hành động đó phải thông báo ngay lập tức bằng văn bản tất cả các trường hợp mà các hành động được cho là cần thiết cho Chính quyền hàng hải của tàu liên quan, nếu không thông báo được cho Chính quyền hàng hải thì phải thông báo cho đại diện ngoại giao hoặc lãnh sự của tàu liên quan. Đồng thời phải thông báo cho tổ chức được công nhận chịu trách nhiệm cấp giấy chứng nhận.

3 Ngoài các bên nêu trong mục 2, Chính quyền cảng liên quan phải thông báo cho cảng tới của tàu tất cả các thông tin liên quan về sự vi phạm nếu không thể thực hiện được các hành động nêu trong Điều 9.3, 10.2 hoặc 10.3 hoặc tàu đã được phép hành trình tới cảng tiếp theo.

Điều 12 *Làm chậm trễ tàu vô cớ*

1 Phải thực hiện mọi nỗ lực để tránh lưu giữ hoặc làm chậm trễ tàu vô lý theo điều 7.2, 8, 9 hoặc 10.

2 Khi tàu bị lưu giữ hoặc bị chậm trễ theo điều 7.2, 8, 9 hoặc 10, tàu có quyền đòi bồi thường cho mọi tổn thất hoặc hư hỏng xảy ra.

Điều 13 *Hỗ trợ kỹ thuật, phối hợp và hợp tác trong khu vực*

1 Các quốc gia phải đảm bảo, trực tiếp hoặc thông qua Tổ chức và các tổ chức quốc tế khác, nếu thích hợp, đối với việc kiểm soát và quản lý nước dần và cận lắng của tàu, để cung cấp hỗ trợ cho các quốc gia khác có yêu cầu hỗ trợ kỹ thuật:

- (a) để đào tạo nhân sự;
- (b) đảm bảo sự sẵn sàng của công nghệ, máy móc và thiết bị liên quan;
- (c) bắt đầu tham gia các chương trình nghiên cứu và phát triển; và
- (d) tiến hành các hành động nhằm mục đích thực thi có hiệu quả Công ước này và hướng dẫn có liên quan do Tổ chức ban hành.

2 Các quốc gia phải chủ động hợp tác, tùy thuộc vào các chính sách, qui định và luật pháp quốc gia của mình, trong việc chuyển giao công nghệ liên quan đến kiểm soát và quản lý nước dần và cận lắng của tàu.

3 Để thúc đẩy mục đích của Công ước này, các quốc gia có lợi ích chung để bảo vệ môi trường, sức khỏe con người, tài sản và tài nguyên trong một khu vực địa lý cụ thể, đặc biệt các quốc gia bao quanh các biển kín và vịnh hở, phải nỗ lực tăng cường hợp tác khu vực có lưu ý đến các đặc điểm khu vực riêng biệt, bao gồm thông qua ký kết các thỏa thuận khu vực phù hợp với Công ước này. Các quốc gia phải hợp tác với các quốc gia tham gia vào các thỏa thuận khu vực để đưa ra các qui trình áp dụng hài hòa.

Điều 14 *Trao đổi thông tin*

1 Mỗi quốc gia thành viên Công ước phải thông báo cho Tổ chức và, khi thích hợp, thông báo cho các quốc gia khác các thông tin sau đây:

- (a) mọi yêu cầu và qui trình liên quan tới quản lý nước dần, bao gồm cả luật pháp, các qui định, và các hướng dẫn của họ để thực thi Công ước này;
- (b) sự sẵn sàng và vị trí của các thiết bị tiếp nhận cho việc thải an toàn về môi trường của nước dần và cận lắng; và
- (c) mọi yêu cầu về thông tin của một con tàu không thể tuân thủ với các điều khoản của Công ước này vì lý do nêu trong qui định A - 3 và B - 4 của Phụ lục.

2 Tổ chức phải thông báo tới các quốc gia việc nhận được thông tin theo điều này và phải gửi các thông tin nhận được theo tiểu mục 1(b) hoặc (c) của điều này cho tất cả các quốc gia thành viên.

Điều 15 *Giải quyết tranh chấp*

Các quốc gia thành viên Công ước phải giải quyết tranh chấp với nhau về cách hiểu hoặc áp dụng của Công ước này thông qua đàm phán, thẩm tra, dàn xếp, hòa giải, trọng tài, toà án hòa giải, dùng đến các tổ chức trong vùng, hoặc các cách hoà bình khác theo sự lựa chọn của các quốc gia.

Điều 16 *Mối quan hệ với luật pháp quốc tế và các thỏa thuận khác*

Công ước này không làm thiệt hại đến quyền và nghĩa vụ của bất kỳ quốc gia nào theo thông lệ quốc tế như đã nêu trong Công ước Liên hợp quốc về luật biển.

Điều 17 *Ký kết, phê chuẩn, chấp thuận, tán thành và tham gia Công ước*

1 Công ước này sẽ được để ngỏ để các quốc gia tham gia ký kết tại trụ sở của Tổ chức từ ngày 01 tháng 06 năm 2004 đến ngày 31 tháng 05 năm 2005 và sau đó sẽ để ngỏ cho mọi quốc gia tham gia.

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

- (a) ký kết không có điều kiện phê chuẩn, chấp thuận hoặc tán thành; hoặc
- (b) ký kết có điều kiện phê chuẩn, chấp thuận, hoặc tán thành sau đó; hoặc
- (c) tham gia Công ước.

3 Việc phê chuẩn, chấp thuận, tán thành hoặc tham gia Công ước sẽ có hiệu lực ngay khi gửi văn bản tới Tổng thư ký.

4 Nếu một quốc gia có hai hoặc nhiều hơn các vùng lãnh thổ có áp dụng các hệ thống luật pháp khác nhau về các vấn đề được giải quyết trong Công ước, khi ký kết, phê chuẩn, chấp thuận, tán thành, hoặc tham gia quốc gia đó có thể tuyên bố rằng Công ước này sẽ áp dụng đối với tất cả các vùng lãnh thổ hoặc chỉ áp dụng đối với một hoặc nhiều vùng lãnh thổ và có thể thay đổi tuyên bố đó bằng việc đệ trình tuyên bố khác vào bất kỳ lúc nào.

5 Phải thông báo tới Tổng thư ký mọi tuyên bố như vậy và phải nêu rõ các vùng lãnh thổ áp dụng Công ước.

Điều 18 *Có hiệu lực*

1 Công ước này sẽ có hiệu lực sau 12 tháng kể từ ngày có ít nhất 30 quốc gia có tổng số đội tàu buôn không dưới 35% tổng dung tích của đội tàu buôn thế giới đã ký kết không có điều kiện phê chuẩn, chấp thuận hoặc tán thành, hoặc đã gửi văn kiện phê chuẩn, chấp thuận, tán thành hoặc tham gia theo điều 17.

2 Đối với các quốc gia đã gửi văn kiện phê chuẩn, chấp thuận, tán thành hoặc tham gia Công ước này sau khi các điều kiện có hiệu lực của Công ước đã được đáp ứng nhưng trước ngày bắt đầu có hiệu lực của Công ước, phê chuẩn, chấp thuận, tán thành hoặc tham gia Công ước sẽ có hiệu lực vào ngày bắt đầu có hiệu lực của Công ước hoặc sau 3 tháng kể từ ngày gửi văn kiện, lấy ngày nào muộn hơn.

3 Mọi văn kiện phê chuẩn, chấp thuận, tán thành hoặc tham gia Công ước được gửi sau ngày bắt đầu có hiệu lực của Công ước sẽ có hiệu lực sau 3 tháng kể từ ngày gửi văn kiện.

4 Sau ngày mà một bổ sung sửa đổi Công ước này được xem là đã được chấp thuận theo điều 19, mọi văn kiện phê chuẩn, chấp thuận, tán thành hoặc tham gia sẽ được áp dụng đối với Công ước đã sửa đổi.

Điều 19 *Bổ sung sửa đổi*

1 Công ước này có thể được bổ sung sửa đổi theo một trong các trình tự sau đây:

2 Bổ sung sửa đổi sau khi được Tổ chức xem xét:

- (a) Mọi quốc gia thành viên Công ước đều có thể đề xuất bổ sung sửa đổi đối với Công ước này. Một đề nghị sửa đổi phải được đệ trình tới Tổng thư ký để sau đó sẽ gửi tới các quốc gia thành viên Công ước và quốc gia thành viên của Tổ chức ít nhất là 6 tháng trước khi đưa ra xem xét chính thức.
- (b) Một bổ sung sửa đổi như trên phải được Ủy ban xem xét. Các quốc gia kể cả là thành viên hoặc không là thành viên của Tổ chức, đều có quyền tham gia các cuộc họp của Ủy ban để xem xét và thông qua bổ sung sửa đổi.
- (c) Các bổ sung sửa đổi phải được hai phần ba đa số các quốc gia thành viên Công ước tham dự và bỏ phiếu thông qua trong cuộc họp của Ủy ban với điều kiện là ít nhất phải có một phần ba các quốc gia thành viên Công ước tham dự hội nghị này.
- (d) Các bổ sung sửa đổi được thông qua theo tiểu mục (c) phải được Tổng thư ký thông báo cho các quốc gia thành viên của Công ước để chấp thuận.
- (e) Một bổ sung sửa đổi sẽ được coi là đã được chấp thuận trong các trường hợp sau:
 - (i) Bất kỳ bổ sung sửa đổi cho một điều của Công ước này sẽ được coi là đã được chấp thuận vào ngày mà hai phần ba các quốc gia thành viên của Công ước thông báo cho Tổng thư ký việc chấp thuận của họ.
 - (ii) Bất kỳ bổ sung sửa đổi cho phụ lục sẽ được coi như đã được chấp thuận sau 12 tháng kể từ ngày được thông qua hoặc một ngày khác được Ủy ban quyết định. Tuy nhiên nếu vào ngày đó có hơn một phần ba các quốc gia thành viên Công ước thông báo cho Tổng thư

ký rằng họ chống lại bổ sung sửa đổi đó, thì coi như bổ sung sửa đổi đó không được chấp thuận.

- (f) Một bổ sung sửa đổi sẽ có hiệu lực theo các điều kiện sau đây:
- (i) Bất kỳ bổ sung sửa đổi cho một điều của Công ước sẽ có hiệu lực đối với các quốc gia thành viên đã tuyên bố chấp thuận Công ước sau 6 tháng kể từ ngày bổ sung sửa đổi được xem như là được chấp thuận theo tiểu mục (e)(i) nêu trên.
 - (ii) Một bổ sung sửa đổi Phụ lục 1 sẽ có hiệu lực đối với tất cả các quốc gia thành viên sau 6 tháng kể từ ngày bổ sung sửa đổi được xem như là được chấp thuận, ngoại trừ các quốc gia thành viên đã:
 - (1) thông báo phản đối bổ sung sửa đổi theo tiểu mục (e)(ii) và đã không rút lại phản đối đó;
 - (2) thông báo cho Tổng thư ký biết trước khi bổ sung sửa đổi có hiệu lực, rằng bổ sung sửa đổi sẽ có hiệu lực chỉ sau khi họ thông báo chấp thuận; hoặc
- (g) (i) Một quốc gia thành viên đã thông báo phản đối theo tiểu mục (f)(ii)(1) có thể sau đó thông báo lại cho Tổng thư ký rằng họ chấp thuận bổ sung sửa đổi. Bổ sung sửa đổi đó sẽ có hiệu lực đối với quốc gia thành viên đó sau 6 tháng kể từ ngày thông báo chấp thuận, hoặc ngày có hiệu lực của bổ sung sửa đổi, lấy ngày nào muộn hơn.
- (ii) Nếu một quốc gia thành viên đã đưa ra thông báo hoặc tuyên bố được đề cập tới trong tiểu mục (f)(ii)(2) hoặc (3), thông báo tới Tổng thư ký sự chấp thuận đối với một bổ sung sửa đổi, bổ sung sửa đổi đó sẽ có hiệu lực đối với quốc gia đó sau 6 tháng kể từ ngày thông báo hoặc đưa ra tuyên bố, hoặc ngày bổ sung sửa đổi có hiệu lực, lấy ngày nào muộn hơn.

3. Bổ sung sửa đổi được chấp nhận bằng Hội nghị:

- (a) Sau khi yêu cầu của một quốc gia thành viên được ít nhất một phần ba các quốc gia thành viên nhất trí, Tổ chức phải triệu tập một Hội nghị để xem xét các bổ sung sửa đổi đối với Công ước này.
- (b) Một bổ sung sửa đổi được thông qua bằng Hội nghị khi có đa số hai phần ba các quốc gia thành viên tham dự hội nghị và bỏ phiếu thông qua. Tổng thư ký sẽ thông báo kết quả này tới tất cả các quốc gia thành viên Công ước để chấp thuận bổ sung sửa đổi.

- (c) Một bổ sung sửa đổi được xem là được chấp thuận và có hiệu lực theo các trình tự nêu ở mục (2)(e) và (f) của điều này, nếu hội nghị không ra một quyết định nào khác.

4 Bất kỳ quốc gia thành viên nào đã từ chối chấp thuận một bổ sung sửa đổi đối với phụ lục sẽ bị đối xử như một quốc gia không thành viên áp dụng bổ sung sửa đổi đó.

5 Mọi thông báo hoặc tuyên bố theo điều này đều phải viết ở dạng văn bản gửi tới Tổng thư ký.

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

- (a) bất kỳ một bổ sung sửa đổi nào có hiệu lực và ngày có hiệu lực của bổ sung sửa đổi thông thường và cho từng quốc gia thành viên Công ước; và
- (b) bất kỳ thông báo hoặc tuyên bố nào theo điều này.

Điều 20 *Hủy bỏ*

1 Mọi quốc gia thành viên Công ước có thể từ bỏ áp dụng Công ước này tại mọi thời điểm sau 2 năm kể từ ngày Công ước này có hiệu lực đối với quốc gia đó.

2 Việc hủy bỏ áp dụng khi có văn bản gửi cho Tổng thư ký, và sẽ có hiệu lực sau 1 năm kể từ ngày nhận được văn bản hoặc sau một thời gian dài hơn như ghi trong văn bản thông báo.

Điều 21 *Lưu giữ*

1 Công ước này được Tổng thư ký lưu giữ và các bản sao của Công ước này sẽ được gửi tới tất cả các quốc gia đã ký kết hoặc tham gia Công ước sau đó.

2 Ngoài các chức năng được quy định trong Công ước, Tổng thư ký của Tổ chức phải:

- (a) thông báo cho tất cả các quốc gia ký kết hoặc tham gia Công ước biết:
 - (i) các quốc gia mới ký kết hoặc gửi văn kiện phê chuẩn, chấp thuận, tán thành, hoặc tham gia cùng với ngày có hiệu lực;
 - (ii) ngày bắt đầu có hiệu lực của Công ước này; và
 - (iii) văn kiện hủy bỏ áp dụng Công ước này cùng với ngày nhận được văn kiện và ngày việc hủy bỏ áp dụng có hiệu lực; và
- (b) gửi văn bản nội dung Công ước tới Tổng thư ký liên hiệp quốc để đăng ký và xuất bản theo Điều 102 của Hiến chương liên hiệp quốc ngay khi Công ước này có hiệu lực.

Điều 22 *Ngôn ngữ*

Công ước này được lập thành bản gốc duy nhất bằng tiếng A-rập, Trung quốc, Anh, Pháp, Nga và Tây Ban Nha, tất cả đều có giá trị ngang nhau.

THỰC HIỆN TẠI LUÂN ĐỒN ngày mười ba tháng hai năm hai ngàn lẻ bốn.

CHỨNG KIẾN CÁC ĐIỀU TRÊN những người ký tên dưới đây được Chính phủ của mình ủy quyền đã ký Công ước này.

PHỤ LỤC

CÁC QUI ĐỊNH VỀ KIỂM SOÁT, QUẢN LÝ NƯỚC DẦN VÀ CẶN LẮNG CỦA TÀU

PHẦN A - CÁC ĐIỀU KHOẢN CHUNG

Qui định A-1 *Các định nghĩa*

Trong phụ lục này sử dụng các định nghĩa sau đây:

- 1 "Ngày ấn định hàng năm" là ngày tháng hàng năm trùng với ngày hết hạn của giấy chứng nhận.
- 2 "Sức chứa nước dần" là tổng sức chứa theo thể tích của mọi két, không gian hoặc khoang của tàu được dùng để chở, bơm hoặc xả nước dần, bao gồm các két, không gian hoặc khoang đa tác dụng được thiết kế cho phép chở nước dần.
- 3 "Công ty" là chủ tàu hoặc một tổ chức hay cá nhân nào đó như người quản lý, hoặc người thuê tàu trần, người đã và đang chịu trách nhiệm đối với việc khai thác tàu thay cho chủ tàu và đồng ý thực hiện toàn bộ các nghĩa vụ và trách nhiệm theo qui định của Bộ luật quản lý an toàn quốc tế - Bộ luật ISM⁽¹⁾.
- 4 "Được đóng" đối với một tàu là giai đoạn đóng mới tại:
 - .1 lúc đặt sống chính;
 - .2 bắt đầu đóng phần kết cấu xác định được cho một tàu cụ thể;
 - .3 đã bắt đầu lắp ráp với khối lượng ít nhất là 50 tấn hoặc 1% khối lượng ước tính của tổng vật liệu kết cấu, lấy giá trị nào nhỏ hơn; hoặc
 - .4 tàu được hoán cải lớn.
- 5 "Hoán cải lớn" có nghĩa là hoán cải một tàu:
 - .1 làm thay đổi sức chở nước dần của tàu 15% hoặc lớn hơn, hoặc
 - .2 làm thay đổi loại tàu, hoặc
 - .3 theo quan điểm của Chính quyền hàng hải là được dự kiến để kéo dài tuổi thọ của tàu thêm 10 năm hoặc dài hơn, hoặc

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

- 4 dẫn đến làm thay đổi hệ thống nước dẫn của tàu nhưng không phải là thay thế đúng loại. Hoán cải tàu để đáp ứng các điều khoản của qui định D-1 sẽ không được coi là hoán cải lớn nêu trong phụ lục này.

6 "Tới bờ gần nhất" có nghĩa là tới đường cơ sở để xác định vùng nước chủ quyền của một lãnh thổ theo luật quốc tế, ngoại trừ trong trường hợp của Công ước này cụm từ "tới bờ gần nhất" ngoài khơi bờ biển đông bắc của Ôxtrâyliá phải hiểu là tới đường kẻ

từ điểm có tọa độ 11° vĩ độ nam và 142°08' kinh độ đông

tới điểm 10°35' vĩ độ nam và 141°55' kinh độ đông

sau đó tới điểm 10°00' vĩ độ nam và 142°00' kinh độ đông

sau đó tới điểm 09°10' vĩ độ nam và 143°52' kinh độ đông

sau đó tới điểm 09°00' vĩ độ nam và 144°30' kinh độ đông

sau đó tới điểm 10°41' vĩ độ nam và 145°00' kinh độ đông

sau đó tới điểm 13°00' vĩ độ nam và 145°00' kinh độ đông

sau đó tới điểm 15°00' vĩ độ nam và 146°00' kinh độ đông

sau đó tới điểm 17°30' vĩ độ nam và 147°00' kinh độ đông

sau đó tới điểm 21°00' vĩ độ nam và 152°55' kinh độ đông

sau đó tới điểm 24°30' vĩ độ nam và 154°00' kinh độ đông

và tiếp theo tới điểm trên bờ biển Ôxtrâyliá có tọa độ 24°42' vĩ độ nam và 153°15' kinh độ đông.

7 "Hoạt chất" là một chất hoặc vi sinh vật, kể cả virus hoặc nấm, có phản ứng chung hoặc riêng với hoặc chống lại các thủy sinh vật và mầm bệnh có hại.

Qui định A-2 *Phạm vi áp dụng*

Trừ khi được qui định khác, xả nước dẫn sẽ chỉ được tiến hành thông qua quản lý nước dẫn theo các điều khoản của Phụ lục này.

Qui định A-3 *Các ngoại lệ*

Các yêu cầu của qui định B-3, hoặc bất kỳ một biện pháp nào được quốc gia thành viên chấp nhận theo điều 2.3 và Phần C, sẽ không áp dụng đối với:

- 1 việc lấy hoặc xả Nước dẫn và Cặn lắng nhằm mục đích đảm bảo an toàn của tàu trong trường hợp khẩn cấp hoặc để cứu người trên biển; hoặc

- 2 bất ngờ xả hoặc rò rỉ nước dẫn và cặn lắng do hư hỏng của tàu hoặc trang thiết bị của tàu:
 - .1 với điều kiện tàu đã thực hiện tất cả các biện pháp phòng ngừa cần thiết trước và sau khi xảy ra hư hỏng hoặc phát hiện ra hư hỏng, hoặc xả nhằm mục đích ngăn ngừa hoặc giảm thiểu việc xả; và
 - .2 trừ khi chủ tàu, Công ty hoặc sĩ quan phụ trách cố ý hoặc vô tình gây ra hư hỏng; hoặc
- 3 việc bơm và xả nước dẫn và cặn lắng khi được tiến hành nhằm mục đích tránh hoặc giảm thiểu các sự cố ô nhiễm từ tàu; hoặc
- 4 việc bơm và sau đó xả nước dẫn và cặn lắng ngoài biển xa; hoặc
- 5 việc xả nước dẫn và cặn lắng từ tàu tại cùng một vị trí mà tại đó toàn bộ nước dẫn và cặn lắng đã được lấy với điều kiện không xảy ra hòa trộn với nước dẫn và cặn lắng không được quản lý từ khu vực khác. Nếu xảy ra hòa trộn, nước dẫn được lấy từ khu vực khác phải được áp dụng quản lý nước dẫn theo qui định của phụ lục này.

Qui định A-4 *Miễn giảm*

1 Một hoặc các quốc gia thành viên, trong vùng nước dưới thẩm quyền của họ, có thể cho phép miễn giảm các yêu cầu áp dụng của qui định B-3 hoặc C-1 cùng với các miễn giảm khác nêu trong các phần khác của Công ước này, nhưng những miễn giảm này chỉ được:

- .1 cho phép đối với một hoặc các tàu chỉ hoạt động trên một hoặc các chuyến hành trình giữa các cảng hoặc các vị trí được định rõ;
- .2 có hiệu lực không quá 5 năm với điều kiện phải được soát xét trung gian;
- .3 cho phép đối với các tàu không hoà trộn với nước dẫn hoặc cặn lắng tại khu vực khác với các cảng hoặc các vị trí được qui định trong 1.1; và
- .4 cho phép dựa trên các hướng dẫn đánh giá nguy cơ được Tổ chức ban hành.

2 Các miễn giảm được cho phép theo mục 1 sẽ không có hiệu lực cho tới sau khi thông báo cho Tổ chức và gửi các thông tin liên quan đến các quốc gia thành viên khác.

3 Mọi miễn giảm được cho phép theo qui định này phải không làm hư hỏng hoặc tổn hại đến môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên của họ hoặc những vùng nước lân cận của các quốc gia khác. Bất kỳ một quốc gia nào mà quốc gia thành viên xác định có thể bị ảnh hưởng xấu sẽ phải được tham vấn với quan điểm để giải quyết mọi liên quan được xác định.

4 Mọi miễn giảm được cho phép theo qui định này phải được ghi lại trong sổ nhật ký nước dẫn.

Qui định A-5 *Phù hợp tương đương*

Chính quyền hàng hải sẽ quyết định sự phù hợp tương đương theo phụ lục này có lưu ý đến các hướng dẫn do Tổ chức ban hành đối với các tàu du lịch chỉ phục vụ cho mục đích giải trí hoặc thi đấu thể thao hoặc tàu sử dụng cho mục đích tìm kiếm cứu nạn có chiều dài toàn bộ nhỏ hơn 50 mét, và có sức chứa nước dẫn tối đa là 8 m³.

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

Qui định B-1

Kế hoạch quản lý nước dẫn

Mỗi tàu phải có trên tàu và triển khai kế hoạch quản lý nước dẫn. Bản kế hoạch này phải được Chính quyền hàng hải phê duyệt có lưu ý đến các hướng dẫn do Tổ chức ban hành. Kế hoạch quản lý nước dẫn phải được lập cụ thể cho từng tàu và phải:

- 1 nêu chi tiết các qui trình an toàn cho tàu và thuyền viên liên quan đến quản lý nước dẫn theo qui định của Công ước này;
- 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 hoạt động quản lý nước dẫn bổ sung như sẽ nêu trong Công ước này;
- 3 nêu chi tiết các qui trình loại bỏ các cặn lắng:
 - .1 xuống biển; và
 - .2 lên bờ;
- 4 bao gồm các qui trình phối hợp giữa quản lý nước dẫn trên tàu liên quan đến việc xả nước dẫn xuống biển với các cơ quan chức năng của quốc gia trong vùng nước sẽ diễn ra việc xả nước dẫn đó.
- 5 chỉ rõ sĩ quan trên tàu chịu trách nhiệm đảm bảo thực thi đầy đủ bản kế hoạch;
- 6 bao gồm các yêu cầu báo cáo đối với tàu theo qui định của Công ước này; và
- 7 được viết bằng ngôn ngữ làm việc của tàu. Nếu ngôn ngữ được sử dụng không phải là tiếng Anh, tiếng Pháp hoặc Tây Ban Nha, thì kế hoạch phải được dịch sang một trong các ngôn ngữ đó.

Qui định B-2

Nhật ký nước dẫn

- 1 Mỗi tàu phải có một sổ Nhật ký nước dẫn. Nhật ký nước dẫn có thể ở dạng hệ thống ghi điện tử, hoặc có thể được kết hợp trong sổ nhật ký hoặc hệ thống khác và phải chứa đựng ít nhất các thông tin nêu trong Phụ lục II.
- 2 Nội dung sổ Nhật ký nước dẫn phải được lưu giữ trên tàu với thời gian ít nhất 2 năm sau lần ghi sổ cuối cùng và sau đó Công ty quản lý sổ với thời gian ít nhất 3 năm.

3 Trong trường hợp xả nước dẫn theo các qui định A - 3, A - 4 hoặc B - 3.6 hoặc xả nước dẫn trong trường hợp tai nạn hoặc ngoại lệ khác mà không được miễn giảm theo Công ước này thì phải ghi vào nhật ký nước dẫn mô tả tình huống, và lý do xả.

4 Nhật ký nước dẫn phải sẵn sàng để kiểm tra tại mọi thời điểm yêu cầu, trong trường hợp tàu được kéo thì nhật ký nước dẫn có thể được giữ trên tàu kéo.

5 Mọi hoạt động liên quan đến nước dẫn phải được ghi đầy đủ và không chậm trễ vào trong nhật ký nước dẫn. Mỗi nội dung ghi nhật ký phải được sĩ quan chịu trách nhiệm về hoạt động liên quan ký xác nhận và hết mỗi một trang phải được thuyền trưởng ký xác nhận. Nội dung trong nhật ký nước dẫn phải được ghi bằng ngôn ngữ làm việc của tàu. Nếu ngôn ngữ làm việc không phải là tiếng Anh, Pháp, hoặc Tây Ban Nha thì nội dung đó phải được dịch sang một trong các ngôn ngữ đó. Khi nội dung được ghi bằng ngôn ngữ chính thức của quốc gia mà tàu mang cờ, ngôn ngữ đó sẽ được sử dụng trong trường hợp tranh chấp hoặc mâu thuẫn.

6 Thanh tra viên được một quốc gia thành viên ủy quyền có thể kiểm tra nhật ký nước dẫn của bất kỳ tàu nào nằm trong phạm vi áp dụng của qui định này trong khi tàu đang ở trong cảng hoặc bến ngoài khơi của quốc gia đó, và có thể sao lại bất kỳ nội dung nào và yêu cầu thuyền trưởng chứng thực đó là bản sao y bản gốc. Mọi bản sao được chứng nhận sẽ được chấp nhận là bằng chứng về thực tế nêu trong nội dung nhật ký trong bất kỳ một vụ kiện trước pháp luật nào.

Qui định B-3

Quản lý nước dẫn đối với tàu

1 Đối với tàu đóng trước năm 2009:

- .1 có sức chứa nước dẫn từ 1500 m³ đến 5000 m³, phải tiến hành Quản lý nước dẫn ít nhất đáp ứng tiêu chuẩn được nêu trong qui định D-1 hoặc qui định D-2 đến năm 2014, sau thời gian đó phải đáp ứng tiêu chuẩn được nêu trong qui định D-2;
- .2 có sức chứa nước dẫn nhỏ hơn 1500m³ hoặc lớn hơn 5000m³ phải tiến hành Quản lý nước dẫn ít nhất đáp ứng tiêu chuẩn được nêu trong qui định D-1 hoặc qui định D-2 đến năm 2016, sau thời gian đó phải đáp ứng tiêu chuẩn được nêu trong qui định D-2.

2 Tàu thuộc phạm vi áp dụng của mục 1 phải tuân thủ mục 1 không muộn hơn đợt kiểm tra trung gian hoặc kiểm tra cấp mới đầu tiên sau ngày bàn giao tàu vào năm tàu phải tuân thủ tiêu chuẩn áp dụng cho tàu, lấy đợt kiểm tra nào sớm hơn.

3 Tàu được đóng vào hoặc sau năm 2009 có sức chứa nước dẫn nhỏ hơn 5000m³ phải tiến hành quản lý nước dẫn ít nhất đáp ứng các tiêu chuẩn nêu trong qui định D-2.

4 Tàu được đóng vào hoặc sau năm 2009 có sức chứa nước dẫn bằng hoặc lớn hơn 5000m³ phải tiến hành quản lý nước dẫn theo mục 1.2.

5 Tàu được đóng vào hoặc sau năm 2012 có sức chứa nước dẫn bằng hoặc lớn hơn 5000m³ phải tiến hành quản lý nước dẫn ít nhất đáp ứng tiêu chuẩn nêu trong qui định D-2.

6 Các yêu cầu của qui định này không áp dụng cho các tàu xả nước dẫn tới thiết bị tiếp nhận được thiết kế có lưu ý đến các hướng dẫn do Tổ chức ban hành đối với các thiết bị tiếp nhận đó.

7 Các phương pháp quản lý nước dẫn khác cũng có thể được chấp nhận như là các biện pháp thay thế các yêu cầu nêu trong mục từ 1 đến 5, với điều kiện là các phương pháp đó đảm bảo ít nhất có cùng mức độ bảo vệ môi trường, sức khỏe con người, tài sản và tài nguyên, và phải được Ủy ban phê duyệt về nguyên tắc.

Qui định B-4 *Thay đổi nước dẫn*

1 Một tàu tiến hành thay đổi nước dẫn để đáp ứng yêu cầu trong qui định D-1 phải:

- .1 khi có thể, tiến hành thay đổi nước dẫn tại ít nhất 200 hải lý cách bờ gần nhất và trong vùng nước có độ sâu ít nhất 200 mét, có lưu ý đến hướng dẫn do Tổ chức ban hành;
- .2 trong trường hợp tàu không đủ khả năng tiến hành thay đổi nước dẫn theo mục 1.1, việc thay đổi nước dẫn đó phải được tiến hành có lưu ý đến hướng dẫn nêu trong mục 1.1 và cách càng xa bờ gần nhất càng tốt, và trong mọi trường hợp phải cách bờ gần nhất ít nhất 50 hải lý và trong vùng nước có độ sâu ít nhất 200 mét.

2 Trong khu vực biển mà khoảng cách từ bờ gần nhất và độ sâu không đáp ứng được các thông số nêu trong mục 1.1 hoặc 1.2, Chính quyền cảng có thể định ra khu vực mà tàu có thể xả nước dẫn có lưu ý đến các hướng dẫn nêu trong mục 1.1, có tham vấn khu vực lân cận hoặc các quốc gia khác.

3 Một tàu không cần phải thay đổi chuyển đi dự tính hoặc chậm trễ chuyển hành trình để tuân thủ với bất kỳ yêu cầu cụ thể nào của mục 1.

4 Một tàu tiến hành thay đổi nước dẫn không cần phải tuân thủ theo mục 1 hoặc 2, nếu thuyền trưởng quyết định một cách hợp lý rằng việc thay đổi nước dẫn sẽ đe dọa tới an toàn hoặc ổn định của tàu, thuyền viên, hoặc hành khách bởi vì thời tiết xấu, thiết kế của tàu hoặc ứng suất, hư hỏng máy móc, hoặc bất kỳ điều kiện bất thường nào khác.

5 Khi một tàu cần phải tiến hành thay đổi nước dẫn và không làm theo qui định này thì lý do phải được ghi vào nhật ký nước dẫn.

Qui định B-5 *Quản lý cặn lắng của tàu*

1 Mọi tàu phải dọn và vớt bỏ cặn lắng từ các khoang chở nước dẫn theo các qui định của kế hoạch quản lý nước dẫn của tàu.

2 Các tàu được nêu trong qui định B-3.3 đến B-3.5 phải được thiết kế và đóng với quan điểm hạn chế việc tiếp nhận và ứ đọng cặn lắng không cần thiết, tạo điều kiện để dọn cặn lắng, và có lối đi an toàn để cho phép dọn và lấy mẫu cặn lắng, có lưu ý đến các hướng dẫn do Tổ chức ban hành. Các tàu nêu trong qui định B-3.1 phải tuân thủ theo mục này tới mức độ có thể thực hiện được.

Qui định B-6 *Nhiệm vụ của các sĩ quan và thuyền viên*

Các sĩ quan và thuyền viên phải làm quen với nhiệm vụ của mình trong việc thực thi quản lý nước dẫn đối với tàu mà mình đang làm việc và phải làm quen với bản kế hoạch quản lý nước dẫn theo nhiệm vụ của mình.

PHẦN C - CÁC YÊU CẦU ĐẶC BIỆT TRONG MỘT SỐ VÙNG

Qui định C-1

Các biện pháp bổ sung

1 Nếu một quốc gia thành viên, đơn lẻ hoặc phối hợp với các quốc gia thành viên khác, xác định rằng các biện pháp bổ sung cho phần B là cần thiết để ngăn ngừa, giảm bớt hoặc loại trừ việc vận chuyển các thủy sinh vật và mầm bệnh có hại thông qua nước dẫn và cặn lắng của tàu, thì quốc gia đó hoặc các quốc gia đó có thể yêu cầu các tàu đáp ứng một yêu cầu hoặc tiêu chuẩn cụ thể phù hợp với luật pháp quốc tế.

2 Trước khi thiết lập các yêu cầu hoặc tiêu chuẩn theo mục 1, quốc gia hoặc các quốc gia phải tham vấn các quốc gia liên kế hoặc các quốc gia khác có thể bị ảnh hưởng bởi các yêu cầu hoặc các tiêu chuẩn đó.

3 Một quốc gia hoặc các quốc gia dự định ban hành các biện pháp bổ sung theo mục 1 phải:

- .1 lưu ý đến các hướng dẫn do Tổ chức ban hành.
- .2 thông báo dự định thiết lập các biện pháp bổ sung của họ tới Tổ chức ít nhất 6 tháng, ngoại trừ các trường hợp khẩn cấp hoặc bệnh dịch, trước ngày có hiệu lực thực thi các biện pháp đó. Thông báo đó phải bao gồm:
 - .1 tọa độ chính xác nơi phải áp dụng các biện pháp bổ sung;
 - .2 sự cần thiết và lý do áp dụng các biện pháp bổ sung bao gồm, nếu có thể, cả các lợi ích;
 - .3 mô tả các biện pháp bổ sung; và
 - .4 mọi bố trí có thể cần phải cung cấp để tạo điều kiện cho tàu tuân thủ các biện pháp bổ sung đó.
- .3 nhận được sự phê chuẩn của Tổ chức với mức độ được yêu cầu bởi thông lệ luật pháp quốc tế như được nêu trong Công ước liên hiệp quốc về luật biển.

4 Một quốc gia hoặc các quốc gia đưa ra các biện pháp bổ sung đó phải nỗ lực chuẩn bị sẵn sàng tất cả các dịch vụ cần thiết, có thể bao gồm nhưng không giới hạn đối với việc thông báo cho người đi biển của các khu vực, các tuyến đường hoặc các cảng sẵn có và thay thế, tới mức có thể được, để làm giảm bớt khó khăn cho tàu.

5 Mọi biện pháp bổ sung được một quốc gia hoặc các quốc gia thông qua phải không làm giảm an toàn và an ninh của tàu và trong mọi tình huống không được xung đột với các công ước khác mà tàu phải tuân thủ.

6 Một quốc gia hoặc các quốc gia đưa ra các biện pháp bổ sung có thể bỏ áp dụng các biện pháp đó trong một thời gian hoặc trong các tình huống cụ thể nếu họ cảm thấy phù hợp.

Qui định C-2

Các cảnh báo liên quan đến việc lấy nước dần trong một số khu vực và các biện pháp của quốc gia liên quan

1 Một Quốc gia thành viên phải nỗ lực thông báo cho người đi biển của các khu vực thuộc quyền tài phán của họ vị trí mà tàu không được phép lấy nước dần do những điều kiện đã biết. Quốc gia phải đưa vào trong các thông báo đó tọa độ chính xác của khu vực hoặc các khu vực đó, và nếu có thể cả vị trí của bất kỳ một hoặc các vùng thay thế để lấy nước dần. Các cảnh báo có thể được đưa ra cho các khu vực:

- .1 được biết là có sự bùng phát, tập hợp nhiều hoặc tập trung các quần thể thủy sinh vật và mầm bệnh có hại (ví dụ như các loài tảo độc) có thể liên quan đến việc lấy hoặc xả nước dần;
- .2 gần với các cửa cống nước thải; hoặc
- .3 có thủy triều yếu hoặc nhiều lần và trong lúc thủy triều có một dòng thủy triều đục hơn.

2 Ngoài việc thông báo cho người đi biển của các khu vực theo các điều khoản của mục 1, quốc gia phải thông báo cho Tổ chức và mọi quốc gia ven biển có khả năng bị ảnh hưởng về mọi vùng nêu trong mục 1 và khoảng thời gian những cảnh báo đó sẽ có hiệu lực. Thông báo tới Tổ chức và mọi quốc gia ven biển có khả năng bị ảnh hưởng sẽ phải bao gồm các tọa độ chính xác của một hoặc các khu vực, và nếu có thể, cả vị trí của một hoặc các vùng thay thế cho việc lấy nước dần. Thông báo phải bao gồm cả hướng dẫn cho các tàu cần lấy nước dần trong khu vực, mô tả các bố trí sắp đặt đã làm đối với các nguồn cung cấp thay thế. Quốc gia phải thông báo cho người đi biển, Tổ chức, và mọi quốc gia ven biển có khả năng bị ảnh hưởng khi những cảnh báo đã đưa ra không còn hiệu lực áp dụng.

Qui định C-3

Trao đổi thông tin

Tổ chức sẽ công bố các thông tin được thông báo tới Tổ chức theo qui định C-1 và C-2 thông qua các phương tiện thích hợp.

PHẦN D - CÁC TIÊU CHUẨN ĐỐI VỚI QUẢN LÝ NƯỚC DẪN

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

- 1 Các tàu tiến hành trao đổi nước dẫn theo qui định này phải thực hiện thay đổi hiệu quả ít nhất 95% thể tích nước dẫn;
- 2 Đối với các tàu trao đổi nước dẫn bằng cách bơm qua, việc bơm qua 3 lần thể tích cho mỗi kết nước dẫn sẽ được coi như đáp ứng tiêu chuẩn nêu trong mục 1. Bơm qua ít hơn 3 lần thể tích cũng có thể được chấp nhận với điều kiện tàu có thể chứng minh rằng ít nhất 95% thể tích trao đổi đã được thỏa mãn.

Qui định D-2 *Tiêu chuẩn xử lý nước dẫn*

- 1 Tàu thực hiện quản lý nước dẫn theo qui định này phải xả ra trong 1 m³ nước dẫn có ít hơn 10 sinh vật khác nhau có kích thước tối thiểu lớn hơn hoặc bằng 50 micro-mét và trong 1 mililit nước dẫn có ít hơn 10 sinh vật khác nhau có kích thước tối thiểu lớn hơn hoặc bằng 10 micro-mét và nhỏ hơn 50 micro-mét; và chỉ thị vi khuẩn xả phải không quá nồng độ tập trung qui định trong mục 2.
- 2 Chỉ thị các vi khuẩn theo tiêu chuẩn sức khỏe con người phải bao gồm:
 - 1 Khuẩn tả toxicogenic (O1 và O139) với ít hơn 1 đơn vị (colony forming unit - cfu) trên 100 mililit hoặc ít hơn 1cfu trên 1 gam (khối lượng ướt) mẫu sinh vật phù du (zooplankton);
 - 2 Khuẩn coli escherichia với ít hơn 250 cfu trên 100 mililit;
 - 3 Khuẩn cầu ruột enterococci với ít hơn 100 cfu trên 100 mililit;

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

- 1 Ngoại trừ như được nêu trong mục 2, các hệ thống quản lý nước dẫn được sử dụng để tuân thủ theo Công ước này phải được Chính quyền hàng hải phê duyệt có lưu ý đến các hướng dẫn do Tổ chức ban hành.
- 2 Các hệ thống quản lý nước dẫn có sử dụng các hoạt chất hoặc các chế phẩm có chứa một hoặc nhiều các hoạt chất để tuân thủ với Công ước này phải được Tổ chức phê duyệt, dựa trên một qui trình do Tổ chức ban hành. Qui trình này phải nêu rõ việc phê chuẩn và rút lại sự phê chuẩn đối với các hoạt chất và cách sử dụng được đề xuất. Khi rút lại sự phê chuẩn, việc sử dụng hoạt chất hoặc các chất liên quan sẽ bị cấm trong vòng 1 năm sau ngày rút lại sự phê chuẩn.

3 Các hệ thống quản lý nước dẫn được sử dụng phải an toàn đối với tàu, trang thiết bị và thuyền viên.

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

1 Đối với các tàu tham gia vào một chương trình được Chính quyền hàng hải phê duyệt để thử và đánh giá các công nghệ xử lý nước dẫn trước ngày tàu phải áp dụng tiêu chuẩn nêu trong qui định D-2, thì tàu sẽ không phải áp dụng các tiêu chuẩn nêu trong qui định D-2 trong thời gian 5 năm tính từ ngày tàu phải tuân thủ các tiêu chuẩn đó.

2 Đối với các tàu tham gia vào một chương trình được Chính quyền hàng hải phê duyệt trước ngày tàu phải áp dụng tiêu chuẩn nêu trong qui định D-2, có lưu ý đến các hướng dẫn do Tổ chức ban hành, để thử và đánh giá các công nghệ xử lý nước dẫn nhiều triển vọng với kết quả công nghệ xử lý đạt được tiêu chuẩn cao hơn tiêu chuẩn nêu trong qui định D-2, tiêu chuẩn trong qui định D-2 sẽ ngừng áp dụng cho tàu đó trong 5 năm kể từ ngày lắp đặt công nghệ mới đó.

3 Khi thiết lập và thực hiện mọi chương trình để thử và đánh giá các công nghệ xử lý nước dẫn nhiều triển vọng, các quốc gia phải:

- .1 lưu ý đến các hướng dẫn do Tổ chức ban hành; và
- .2 chỉ cho phép số lượng tối thiểu tàu cần thiết tham gia vào thử những công nghệ đó có hiệu quả.

4 Trong suốt quá trình thử và đánh giá, hệ thống xử lý phải hoạt động phù hợp với thiết kế.

Qui định D-5 *Xem xét lại các tiêu chuẩn do Tổ chức ban hành*

1 Tại cuộc họp của ủy ban được tổ chức không muộn hơn 3 năm sau ngày có hiệu lực sớm nhất của tiêu chuẩn nêu trong qui định D-2, Ủy ban phải tiến hành soát xét bao gồm việc xác định xem có đầy đủ các công nghệ phù hợp để đạt được tiêu chuẩn hay không, đánh giá tiêu chuẩn nêu trong mục 2, và đánh giá ảnh hưởng kinh tế xã hội chủ yếu liên quan tới các nhu cầu phát triển của các nước đang phát triển, đặc biệt đối với các quốc đảo nhỏ đang phát triển. Ủy ban cũng sẽ tiến hành soát xét định kỳ, khi thích hợp, để nghiên cứu các yêu cầu áp dụng cho tàu được nêu trong qui định B-3.1 cũng như là mọi mặt khác của quản lý nước dẫn nêu trong Phụ lục này, bao gồm tất cả các hướng dẫn do Tổ chức ban hành.

2 Soát xét các công nghệ đó phải lưu ý đến:

- .1 các điều kiện an toàn cho tàu và thuyền viên;
- .2 sự phù hợp đối với môi trường, ví dụ không gây ra các tác động nhiều hơn hoặc lớn hơn đối với môi trường mà chúng giải quyết;

- .3 tính khả thi, ví dụ phù hợp với thiết kế và hoạt động của tàu;
- .4 hiệu quả chi phí, ví dụ về mặt kinh tế; và
- .5 hiệu quả sinh học đối với việc loại bỏ, hoặc tiêu diệt các thủy sinh vật và mầm bệnh có hại trong nước dẫn.

3 Ủy ban có thể thành lập một hoặc nhiều nhóm để tiến hành việc soát xét được nêu trong mục 1. Ủy ban phải quyết định thành phần, điều khoản tham chiếu, và các vấn đề cụ thể phải được các nhóm được thành lập giải quyết. Các nhóm đó có thể đưa ra và khuyến nghị bổ sung sửa đổi Phụ lục này để các quốc gia thành viên xem xét. Chỉ các quốc gia thành viên mới được tham gia vào việc thành lập các khuyến nghị và các quyết định bổ sung sửa đổi do Ủy ban thực hiện.

4 Nếu các quốc gia quyết định thông qua bổ sung sửa đổi Phụ lục này dựa vào việc soát xét nêu trong qui định này, thì các bổ sung sửa đổi đó phải được thông qua và có hiệu lực theo các qui định nêu trong điều 19 của Công ước này.

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

Qui định E-1 *Kiểm tra*

1 Các tàu có tổng dung tích từ 400 trở lên nằm trong phạm vi áp dụng của Công ước này, không kể các công trình biển nổi hoặc cố định, FSUs, và FPSOs, phải chịu các loại hình kiểm tra như sau:

- .1 Kiểm tra lần đầu trước khi đưa tàu vào khai thác hoặc trước khi cấp Giấy chứng nhận lần đầu tiên theo qui định E-2 hoặc E-3. Đợt kiểm tra này phải xác minh rằng kế hoạch quản lý nước dẫn theo qui định B-1 và mọi kết cấu, thiết bị, hệ thống, trang bị, bố trí và vật liệu hoặc quá trình kèm theo phải hoàn toàn tuân thủ với các yêu cầu của Công ước này.
- .2 Kiểm tra cấp mới theo chu kỳ do Chính quyền hàng hải qui định nhưng không được vượt quá 5 năm, ngoại trừ tàu áp dụng các qui định E-5.2, E-5.5, E-5.6, hoặc E-5.7. Đợt kiểm tra này phải xác minh rằng kế hoạch quản lý nước dẫn theo qui định B-1 và mọi kết cấu, thiết bị, hệ thống, trang bị, bố trí và vật liệu hoặc quá trình kèm theo phải hoàn toàn tuân thủ với các yêu cầu của Công ước này.
- .3 Kiểm tra trung gian được tiến hành trong phạm vi 3 tháng trước hoặc sau ngày ấn định kiểm tra hàng năm lần thứ hai hoặc lần thứ ba của giấy chứng nhận. Đợt kiểm tra này sẽ thay thế cho đợt kiểm tra hàng năm qui định trong mục 1.4. Đợt kiểm tra trung gian phải đảm bảo rằng mọi thiết bị, các quá trình và hệ thống kèm theo để quản lý nước dẫn phải tuân thủ đầy đủ các yêu cầu áp dụng của phụ lục này và phải ở trạng thái hoạt động tốt. Đợt kiểm tra trung gian đó phải được xác nhận vào trong giấy chứng nhận được cấp theo qui định E-2 hoặc E-3.
- .4 Kiểm tra hàng năm được tiến hành trong phạm vi 3 tháng trước hoặc sau ngày ấn định kiểm tra hàng năm, bao gồm một đợt kiểm tra trạng thái chung về kết cấu, mọi thiết bị, hệ thống, trang bị, bố trí và vật liệu hoặc quá trình kèm theo của kế hoạch quản lý nước dẫn theo yêu cầu của qui định B-1 để đảm bảo rằng chúng được bảo dưỡng theo mục 9 và hoạt động thỏa mãn cho tàu. Đợt kiểm tra hàng năm đó phải được xác nhận vào Giấy chứng nhận được cấp theo qui định E-2 hoặc E-3.
- .5 Kiểm tra bất thường, toàn diện hoặc một phần tùy theo từng trường hợp, được tiến hành sau khi thay đổi, thay thế, hoặc sửa chữa lớn đối với kết cấu, thiết bị, các hệ thống, các trang bị, bố trí và vật liệu cần thiết để tuân thủ đầy đủ theo Công ước này. Đợt kiểm tra phải đảm bảo rằng mọi thay đổi, thay thế, hoặc sửa chữa lớn đó đã được thực hiện hiệu quả để tàu tuân

thủ các yêu cầu của Công ước này. Đợt kiểm tra bất thường đó phải được xác nhận vào giấy chứng nhận được cấp theo qui định E-2 hoặc E-3.

2 Chính quyền hàng hải phải thiết lập các biện pháp thích hợp đối với các tàu không nằm trong áp dụng của các điều khoản của mục 1 của điều này để đảm bảo rằng Công ước này được tuân thủ.

3 Việc kiểm tra tàu để nhằm mục đích thi hành các điều khoản của Công ước này phải được thực hiện bởi các nhân viên của Chính quyền hàng hải. Tuy nhiên, Chính quyền hàng hải có thể ủy quyền kiểm tra yêu cầu bởi Công ước cho các thanh tra viên được chỉ định hoặc ủy quyền cho các tổ chức được Chính quyền hàng hải công nhận.

4 Chính quyền hàng hải ủy quyền cho thanh tra viên hoặc tổ chức được công nhận thực hiện kiểm tra, như đã nêu trong mục 3 phải, như điều kiện tối thiểu, trao quyền cho thanh tra viên hoặc tổ chức được công nhận² để:

- .1 yêu cầu một tàu được kiểm tra tuân thủ theo các điều khoản của Công ước này; và
- .2 thực hiện kiểm tra nếu được yêu cầu bởi các cơ quan có thẩm quyền của quốc gia có cảng là thành viên của Công ước này.

5 Chính quyền hàng hải phải thông báo tới Tổ chức về trách nhiệm và phạm vi ủy quyền đã trao cho thanh tra viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận để gửi cho các quốc gia thành viên tham khảo.

6 Khi Chính quyền hàng hải, thanh tra viên được chỉ định, hoặc một tổ chức được công nhận phát hiện thấy hệ thống quản lý nước dẫn của tàu không phù hợp với các đặc trưng của giấy chứng nhận được cấp theo qui định E-2 hoặc E-3, hoặc tàu không thỏa mãn đi biển mà không gây ra nguy cơ làm tổn hại môi trường, sức khỏe con người, tài sản và tài nguyên, thanh tra viên hoặc tổ chức đó phải ngay lập tức đảm bảo rằng hành động khắc phục phải được thực hiện để buộc tàu tuân thủ. Thanh tra viên hoặc tổ chức phải được thông báo ngay lập tức và đảm bảo rằng giấy chứng nhận sẽ không được cấp hoặc bị thu hồi nếu phù hợp. Nếu tàu ở trong cảng của một quốc gia thành viên khác, phải ngay lập tức thông báo cho các cơ quan có thẩm quyền của Chính quyền cảng. Khi nhân viên của Chính quyền hàng hải, thanh tra viên được chỉ định, hoặc tổ chức được công nhận đã thông báo cho các cơ quan có thẩm quyền của Chính quyền cảng, Chính phủ của quốc gia liên quan phải cung cấp cho nhân viên, thanh tra viên, hoặc tổ chức đó sự hỗ trợ cần thiết để thực hiện trách nhiệm của họ theo qui định này, bao gồm mọi hành động nêu trong điều 9.

² Tham khảo hướng dẫn do Tổ chức thông qua bằng nghị quyết A.739(18), có thể được Tổ chức bổ sung sửa đổi và đặc tính kỹ thuật được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết A.789(19), có thể được Tổ chức bổ sung sửa đổi.

7 Khi tàu xảy ra tai nạn hoặc phát hiện hư hỏng có ảnh hưởng nghiêm trọng tới khả năng quản lý nước dẫn của tàu theo Công ước này, thì chủ tàu, người khai thác hoặc những người khác chịu trách nhiệm của tàu trong điều kiện sớm nhất phải báo cáo tới Chính quyền hàng hải, tổ chức được công nhận hoặc thanh tra viên được chỉ định chịu trách nhiệm cấp giấy chứng nhận liên quan. Các tổ chức hoặc cá nhân đó sẽ tiến hành điều tra để xác định xem đợt kiểm tra theo yêu cầu của mục 1 có cần thiết hay không. Nếu tàu đang ở trong cảng của một quốc gia thành viên khác, chủ tàu, người khai thác hoặc những người chịu trách nhiệm khác cũng phải báo cáo ngay lập tức cho các cơ quan có thẩm quyền của Chính quyền cảng và thanh tra viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận phải xác định rằng báo cáo đó đã được lập.

8 Trong mọi trường hợp, Chính quyền hàng hải liên quan phải bảo đảm tính đầy đủ và hiệu quả của việc kiểm tra và phải tiến hành để đảm bảo mọi chuẩn bị cần thiết để làm tròn nghĩa vụ này.

9 Tình trạng của tàu, thiết bị, các hệ thống và các quá trình phải được bảo dưỡng duy trì để tuân thủ các điều khoản của Công ước này và phải đảm bảo rằng tàu, về mọi mặt, thỏa mãn đi biển mà không gây ra nguy cơ làm tổn hại môi trường, sức khỏe con người, tài sản và tài nguyên.

10 Sau khi đợt kiểm tra tàu theo mục 1 đã được hoàn thành, không được thay đổi đến kết cấu, mọi thiết bị, trang bị, bố trí hoặc vật liệu kèm theo bản kế hoạch quản lý nước dẫn theo qui định B-1, ngoại trừ việc thay thế trực tiếp các thiết bị hoặc trang bị đó mà không được sự chấp thuận của Chính quyền hàng hải.

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

1 Chính quyền hàng hải phải đảm bảo rằng một tàu thuộc phạm vi áp dụng của qui định E-1 phải được cấp giấy chứng nhận sau khi hoàn thành kiểm tra theo qui định E-1. Giấy chứng nhận được cấp theo ủy quyền của một quốc gia thành viên cũng sẽ được các quốc gia thành viên khác chấp nhận và xét về tất cả các phương diện mà Công ước đề cập, cũng có hiệu lực như các giấy chứng nhận được cấp bởi các quốc gia thành viên khác.

2 Các giấy chứng nhận phải được cấp hoặc xác nhận bởi Chính quyền hàng hải hoặc người hoặc tổ chức được Chính quyền hàng hải ủy quyền. Trong mọi trường hợp Chính quyền hàng hải phải chịu trách nhiệm toàn bộ đối với giấy chứng nhận.

Qui định E-3 *Cấp hoặc xác nhận giấy chứng nhận do quốc gia thành viên khác cấp*

1 Theo yêu cầu của Chính quyền hàng hải, một quốc gia thành viên khác có thể kiểm tra một tàu và kết quả kiểm tra cho thấy tàu thỏa mãn các yêu cầu của Công ước thì sẽ cấp hoặc ủy quyền cấp một giấy chứng nhận cho tàu đó và, nếu thích hợp, xác nhận hoặc ủy quyền xác nhận giấy chứng nhận của tàu phù hợp với Công ước này.

2 Một bản sao giấy chứng nhận và một bản sao biên bản kiểm tra phải được gửi càng sớm càng tốt cho Chính quyền hàng hải yêu cầu kiểm tra.

3 Giấy chứng nhận được cấp như vậy phải ghi rằng giấy chứng nhận này đã được cấp theo yêu cầu của Chính quyền hàng hải và có cùng giá trị và được công nhận như giấy chứng nhận do Chính quyền hàng hải cấp.

4 Không cấp giấy chứng nhận cho tàu treo cờ của quốc gia không phải là thành viên của Công ước.

Qui định E-4 *Mẫu giấy chứng nhận*

Giấy chứng nhận phải được soạn thảo bằng ngôn ngữ chính thức của quốc gia cấp giấy theo mẫu đưa ra trong Phụ bản I. Nếu ngôn ngữ sử dụng không phải là tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha, nội dung phải được dịch sang một trong các ngôn ngữ đó.

Qui định E-5 *Thời hạn và hiệu lực của giấy chứng nhận*

1 Một giấy chứng nhận sẽ được cấp với thời hạn do Chính quyền hàng hải qui định và phải đảm bảo không được vượt quá 5 năm.

2 Đối với kiểm tra cấp mới

- .1 Bất kể các yêu cầu của mục 1, khi hoàn thành kiểm tra cấp mới trong thời gian 3 tháng trước ngày hết hạn hiệu lực của giấy chứng nhận hiện hành, giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực từ ngày hoàn thành đợt kiểm tra cấp mới tới ngày mà không vượt quá 5 năm tính từ ngày hết hạn hiệu lực của giấy chứng nhận hiện hành.
- .2 Khi hoàn thành kiểm tra cấp mới sau ngày hết hạn hiệu lực của giấy chứng nhận hiện hành, giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực từ ngày hoàn thành đợt kiểm tra cấp mới tới ngày mà không vượt quá 5 năm tính từ ngày hết hạn hiệu lực của giấy chứng nhận hiện hành.
- .3 Khi hoàn thành kiểm tra cấp mới với thời gian lớn hơn 3 tháng trước ngày hết hạn hiệu lực của giấy chứng nhận hiện hành, giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực từ ngày hoàn thành kiểm tra cấp mới tới ngày mà không vượt quá 5 năm tính từ ngày hoàn thành đợt kiểm tra cấp mới.

3 Nếu một giấy chứng nhận được cấp có thời hạn ít hơn 5 năm, Chính quyền hàng hải có thể gia hạn hiệu lực của giấy chứng nhận sau ngày hết hạn tới thời hạn tối đa được nêu trong mục 1 với điều kiện phải thực hiện đợt kiểm tra nêu trong qui định E-1.1.3 cho việc cấp giấy chứng nhận có thời hạn 5 năm.

4 Nếu hoàn thành kiểm tra cấp mới và không thể cấp hoặc gửi giấy chứng nhận mới cho tàu trước ngày hết hạn hiệu lực của giấy chứng nhận hiện hành, thanh tra viên hoặc tổ chức được Chính quyền hàng hải ủy quyền có thể xác nhận vào giấy chứng nhận hiện hành và giấy chứng nhận đó phải được chấp nhận có hiệu lực với thời hạn không quá 5 tháng tính từ ngày hết hạn hiệu lực của giấy chứng nhận đó.

5 Nếu tại thời điểm giấy chứng nhận hết hiệu lực tàu không ở trong cảng để kiểm tra, Chính quyền hàng hải có thể gia hạn hiệu lực của giấy chứng nhận nhưng việc gia hạn này chỉ được cho phép để tàu hoàn thành chuyến đi tới cảng mà ở đó tàu phải được kiểm tra và chỉ trong trường hợp có lý do chính đáng. Giấy chứng nhận không được gia hạn quá 3 tháng và tàu được gia hạn, sau khi tới cảng mà ở đó tàu phải được kiểm tra, không được quyền vì việc gia hạn đó rời cảng mà không có giấy chứng nhận mới. Khi hoàn thành kiểm tra cấp mới, giấy chứng nhận mới có hiệu lực đến ngày không vượt quá 5 năm tính từ ngày hết hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận hiện hành trước khi gia hạn.

6 Một giấy chứng nhận được cấp cho tàu hoạt động trên tuyến ngắn mà không được gia hạn theo các điều khoản nêu trên của quy định này có thể được Chính quyền hàng hải gia hạn với thời gian không quá một tháng kể từ ngày hết hạn nêu trong giấy chứng nhận. Khi hoàn thành đợt kiểm tra cấp mới, giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn của giấy chứng nhận hiện hành trước khi gia hạn.

7 Trong những trường hợp đặc biệt do Chính quyền hàng hải quy định, hiệu lực của giấy chứng nhận mới có thể không cần tính từ ngày hết hiệu lực của giấy chứng nhận hiện hành theo quy định của mục 2.2, 5 hoặc 6 của quy định này. Trong những trường hợp đặc biệt đó, giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực không quá 5 năm tính từ ngày hoàn thành đợt kiểm tra cấp mới.

8 Nếu đợt kiểm tra hàng năm được hoàn thành trước thời hạn nêu trong quy định E-1, thì:

- .1 ngày đến hạn kiểm tra hàng năm nêu trong giấy chứng nhận phải được sửa đổi bằng việc xác nhận một ngày mới không muộn quá 3 tháng sau ngày hoàn thành đợt kiểm tra;
- .2 đợt kiểm tra trung gian hoặc hàng năm sau đó theo quy định E-1 phải được hoàn thành với các khoảng thời gian theo quy định đó áp dụng ngày ấn định kiểm tra hàng năm mới;
- .3 ngày hết hạn hiệu lực có thể không thay đổi với điều kiện, nếu thích hợp, một hoặc nhiều đợt kiểm tra hàng năm phải được tiến hành để đảm bảo không vượt quá khoảng thời gian lớn nhất giữa các đợt kiểm tra bắt buộc theo quy định E-1

9 Giấy chứng nhận được cấp theo quy định E-2 hoặc E-3 sẽ mất hiệu lực trong các trường hợp sau đây:

- .1 nếu thay đổi, thay thế hoặc sửa chữa lớn đối với kết cấu, thiết bị, các hệ thống, trang bị, bố trí và vật liệu cần thiết để tuân thủ đầy đủ Công ước này và giấy chứng nhận không được xác nhận theo Phụ lục này;
- .2 khi tàu chuyển mang cờ của quốc gia khác. Giấy chứng nhận mới chỉ được cấp khi quốc gia cấp giấy chứng nhận hoàn toàn thỏa mãn rằng tàu tuân thủ các yêu cầu của quy định E-1. Trong trường hợp chuyển cờ giữa các quốc gia thành viên, nếu được yêu cầu trong vòng 3 tháng sau khi diễn ra việc chuyển giao, quốc gia mà tàu mang cờ trước đây phải, càng sớm càng

tốt, chuyển cho Chính quyền hàng hải bản sao các giấy chứng nhận cấp cho tàu trước khi chuyển giao và, nếu có thể, bản sao của các biên bản kiểm tra liên quan;

- .3 Nếu các đợt kiểm tra liên quan không được hoàn thành trong khoảng thời gian được nêu trong quy định E-1.1; hoặc
- .4 Nếu giấy chứng nhận không được xác nhận theo quy định E-1.1.

PHỤ BẢN I

MẪU GIẤY CHỨNG NHẬN QUẢN LÝ NƯỚC DẪN QUỐC TẾ

GIẤY CHỨNG NHẬN QUẢN LÝ NƯỚC DẪN QUỐC TẾ

Cấp theo các điều khoản của Công ước quốc tế về Kiểm soát, Quản lý nước dẫn và cặn lắng tàu (sau đây gọi tắt là “Công ước”) theo ủy quyền của Chính phủ nước.

.....
(Tên đầy đủ của quốc gia)

được cấp bởi:
(Người hoặc tổ chức được ủy quyền theo các điều khoản của Công ước)

Đặc điểm tàu¹

Tên tàu

Số đăng ký hoặc hồ hiệu

Cảng đăng ký

Tổng dung tích

Số IMO²:

Ngày đóng mới:

Sức chứa nước dẫn (mét khối):

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

Phương pháp quản lý nước dẫn được sử dụng:

Ngày lắp đặt (nếu có):

Tên nhà chế tạo (nếu có):

¹ Đặc điểm tàu có thể bố trí trong các ô theo hàng ngang.

² Phù hợp với Nghị quyết A.600(15) của Tổ chức.

Nguyên lý của phương pháp quản lý nước dẫn áp dụng cho tàu này là:

☐ phù hợp với qui định D-1

☐ phù hợp với qui định D-2

(mô tả)

☐ tàu áp dụng qui định D-4

CHÚNG NHẬN RẰNG

- 1 Tàu đã được kiểm tra phù hợp với các yêu cầu của qui định E-1, Phụ lục của Công ước; và
- 2 Kết quả kiểm tra cho thấy quản lý nước dẫn của tàu tuân thủ các yêu cầu ở phụ lục của Công ước.

Giấy chứng nhận này có hiệu lực đến:.....với điều kiện tàu phải được kiểm tra theo qui định E-1 ở phụ lục của Công ước

Ngày hoàn thành kiểm tra mà giấy chứng nhận này căn cứ: ngày/tháng/năm

Cấp tại:
(nơi cấp giấy chứng nhận)

Ngày cấp:
(Ngày cấp giấy chứng nhận) (Chữ ký của người được ủy quyền cấp giấy chứng nhận)

(Đóng dấu hoặc dán tem của tổ chức được ủy quyền)

XÁC NHẬN KIỂM TRA HÀNG NĂM VÀ TRUNG GIAN

CHÚNG NHẬN RẰNG tại lần kiểm tra theo yêu cầu của qui định E-1 ở phụ lục của Công ước, tàu thỏa mãn các yêu cầu tương ứng của Công ước.

Kiểm tra hàng năm: Chữ ký:.....
(Chữ ký của người được ủy quyền)

Nơi:

Ngày:

(Đóng dấu hoặc dán tem của tổ chức được ủy quyền)

Kiểm tra hàng năm/trung gian*: Chữ ký:.....
(Chữ ký của người được ủy quyền)

Nơi:

Ngày:

(Đóng dấu hoặc dán tem của tổ chức được ủy quyền)

Kiểm tra hàng năm/trung gian*: Chữ ký:.....
(Chữ ký của người được ủy quyền)

Nơi:

Ngày:

(Đóng dấu hoặc dán tem của tổ chức được ủy quyền)

Kiểm tra hàng năm: Chữ ký:.....
(Chữ ký của người được ủy quyền)

Nơi:

Ngày:

(Đóng dấu hoặc dán tem của tổ chức được ủy quyền)

* Gạch bỏ nếu không thích hợp.

KIỂM TRA HÀNG NĂM/ TRUNG GIAN THEO QUI ĐỊNH E-5.8.3

CHỨNG NHẬN RẰNG tại lần kiểm tra hàng năm/ trung gian* theo yêu cầu của qui định E-5.8.3 ở phụ lục của Công ước, tàu thỏa mãn các yêu cầu tương ứng của Công ước.

Chữ ký:.....
(Chữ ký của người được ủy quyền)

Nơi:

Ngày:

(Đóng dấu hoặc dán tem của tổ chức được ủy quyền)

XÁC NHẬN GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN NẾU THỜI HẠN HIỆU LỰC NHỎ HƠN 5 NĂM KHI ÁP DỤNG QUI ĐỊNH E-5.3

Tàu thỏa mãn các yêu cầu tương ứng của Công ước và giấy chứng nhận này, theo qui định E-5.3 của Công ước, được chấp nhận thời hạn đến:

Chữ ký:.....
(Chữ ký của người được ủy quyền)

Nơi:

Ngày:

(Đóng dấu hoặc dán tem của tổ chức được ủy quyền)

XÁC NHẬN HOÀN THÀNH KIỂM TRA CẤP MỚI VÀ ÁP DỤNG QUI ĐỊNH E-5.4

Tàu thỏa mãn các yêu cầu tương ứng của Công ước và giấy chứng nhận này, theo qui định E-5.4 của Công ước, được chấp nhận thời hạn đến:

Chữ ký:.....
(Chữ ký của người được ủy quyền)

Nơi:

Ngày:

(Đóng dấu hoặc dán tem của tổ chức được ủy quyền)

* Gạch bỏ nếu không thích hợp.

XÁC NHẬN GIA HẠN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN ĐẾN KHI TÀU TỚI ĐƯỢC
CẢNG KIỂM TRA HOẶC ĐỐI VỚI THỜI GIAN GIA HẠN NẾU ÁP DỤNG QUI ĐỊNH E-5.5
HOẶC E-5.6

Giấy chứng nhận này sẽ, theo qui định E-5.5 hoặc E-5.6* ở phụ lục của Công ước, được
chấp nhận thời hạn đến:.....

Chữ ký:.....
(Chữ ký của người được ủy quyền)

Nơi:

Ngày:

(Đóng dấu hoặc dán tem của tổ chức được ủy quyền)

XÁC NHẬN THAY ĐỔI NGÀY ĐẾN HẠN KIỂM TRA KHI ÁP DỤNG QUI ĐỊNH E-5.8

Theo qui định E-5.8 ở phụ lục của Công ước, ngày đến hạn kiểm tra mới là:

Chữ ký:.....
(Chữ ký của người được ủy quyền)

Nơi:

Ngày:

(Đóng dấu hoặc dán tem của tổ chức được ủy quyền)

Theo qui định E-5.8 ở phụ lục của Công ước, ngày đến hạn kiểm tra mới là:

Chữ ký:.....
(Chữ ký của người được ủy quyền)

Nơi:

Ngày:

(Đóng dấu hoặc dán tem của tổ chức được ủy quyền)

* Gạch bỏ nếu không thích hợp.

PHỤ BẢN II

MẪU NHẬT KÝ NƯỚC DẪN

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

Thời gian từ ngày:..... đến ngày:.....

Tên tàu:

Số IMO:

Tổng dung tích:

Quốc tịch tàu:

Tổng sức chở nước dẫn (mét khối):

Tàu có một bản kế hoạch quản lý nước dẫn ☐

Sơ đồ của tàu liệt kê các kết nước dẫn:

1 Giới thiệu

Theo qui định B-2 của Phụ lục của Công ước quốc tế về Kiểm soát và Quản lý nước dẫn và cặn lắng của tàu, phải ghi nhật ký cho mỗi hoạt động dẫn tàu. Điều này bao gồm việc xả nước dẫn xuống biển hoặc tới các thiết bị tiếp nhận.

2 Nước dẫn và quản lý nước dẫn

"Nước dẫn" là nước cùng với các tạp chất trong nước được bơm lên tàu để điều chỉnh độ chúi, nghiêng, chiều chìm, ổn định, hoặc ứng suất của tàu. Việc quản lý nước dẫn phải phù hợp với bản kế hoạch quản lý nước dẫn đã được phê duyệt và có lưu ý đến các hướng dẫn³ do Tổ chức ban hành.

3 Thông tin ghi vào Sổ Nhật ký nước dẫn

Phải ghi các thông tin vào trong sổ nhật ký nước dẫn trong các trường hợp sau đây:

3.1 Khi bơm nước dẫn lên tàu:

³ Tham khảo hướng dẫn về kiểm soát và quản lý nước dẫn nhằm giảm việc chuyển các thủy sinh vật và mầm bệnh có hại được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết A.868(20).

- .1 Ngày, thời gian và vị trí cảng hoặc nơi lấy nước dẫn (cảng hoặc kinh/ vĩ độ), độ sâu nếu nằm ngoài cảng
 - .2 Thể tích ước tính của nước dẫn được lấy theo mét khối
 - .3 Chữ ký của sĩ quan phụ trách công việc.
- 3.2 Khi luân chuyển nước dẫn hoặc xử lý cho mục đích quản lý nước dẫn:
- .1 Ngày và thời gian tiến hành
 - .2 Thể tích nước dẫn được luân chuyển hoặc xử lý ước tính (theo mét khối)
 - .3 Có được tiến hành phù hợp với kế hoạch quản lý nước dẫn hay không
 - .4 Chữ ký của sĩ quan phụ trách công việc.
- 3.3 Khi nước dẫn được xả ra biển:
- .1 Ngày, thời gian và vị trí của cảng hoặc nơi xả nước dẫn (cảng hoặc kinh/ vĩ độ)
 - .2 Thể tích ước tính của nước dẫn được xả ra biển theo mét khối cộng với thể tích nước dẫn còn lại theo mét khối
 - .3 Kế hoạch quản lý nước dẫn được phê duyệt có được thực thi trước khi xả nước dẫn hay không
 - .4 Chữ ký của sĩ quan phụ trách công việc.
- 3.4 Khi nước dẫn được xả tới một thiết bị tiếp nhận:
- .1 Ngày, thời gian và vị trí lấy nước dẫn
 - .2 Ngày, thời gian và vị trí xả nước dẫn
 - .3 Cảng hoặc thiết bị tiếp nhận
 - .4 Thể tích ước tính được xả hoặc được lấy, theo mét khối
 - .5 Kế hoạch quản lý nước dẫn được phê duyệt có được thực thi trước khi xả nước dẫn hay không
 - .6 Chữ ký của sĩ quan phụ trách công việc.
- 3.5 Xả hoặc lấy nước dẫn do tai nạn hoặc trong trường hợp ngoại lệ khác
- .1 Ngày và thời gian xảy ra
 - .2 Cảng hoặc vị trí của tàu tại thời điểm xảy ra

- .3 Thể tích ước tính của nước dẫn được xả
- .4 Tình huống của việc lấy, xả, rò rỉ hoặc mất mát, lý do và các lưu ý chung
- .5 Kế hoạch quản lý nước dẫn được phê duyệt có được thực thi trước khi xả nước dẫn hay không
- .6 Chữ ký của sĩ quan phụ trách công việc.

3.6 Quy trình khai thác bổ sung khác hoặc các lưu ý chung

4 Thể tích nước dẫn

Thể tích nước dẫn của tàu phải được ước tính bằng mét khối. Sổ Nhật ký nước dẫn có thể ghi rất nhiều số liệu về thể tích ước tính của nước dẫn. Đã công nhận rằng tính chính xác của thể tích ước tính của nước dẫn phụ thuộc vào việc đọc.

Nhật ký các hoạt động dẫn tàu

MẪU CÁC TRANG CỦA SỔ NHẬT KÝ

Tên tàu:

Số phân biệt hoặc hồ hiệu:

Ngày	Hạng mục (số)	Hoạt động dẫn/ chữ ký của sỹ quan phụ trách

Chữ ký của thuyền trưởng: