

PHÊ CHUẨN/THỰC THI/THI HÀNH

PHIÊN BẢN NĂM 2017

QUẢN LÝ NƯỚC DẪN

CÁCH THỨC THỰC HIỆN



Luân Đôn, 2017

TỔ CHỨC
HÀNG HẢI QUỐC TẾ

PHIÊN BẢN NĂM 2017

QUẢN LÝ NƯỚC DẪN

CÁCH THỨC THỰC HIỆN

Xuất bản lần đầu năm 2017
Bởi Tổ chức hàng hải quốc tế
4, Albert Embankment, Luân Đôn SE1 7SR
www.imo.org

Được in bởi CPI Group (UK) Ltd, Croydon, CRO 4YY

ISBN 978-92-801-1682-6

Ấn phẩm của IMO
Số ấn phẩm I624E

Bản quyền của Tổ chức hàng hải quốc tế năm 2017

Đã đăng ký Bản quyền.

Không được sao chép, lưu trữ bất kỳ phần nào của ấn phẩm này trong hệ thống truy xuất, hoặc truyền đi dưới bất kỳ hình thức nào hoặc bằng bất kỳ phương tiện nào, mà không có sự cho phép trước bằng văn bản của Tổ chức Hàng hải Quốc tế.

Có thể sao chép và/hoặc dịch cuốn sách này.

Để biết thêm chi tiết, xin vui lòng liên hệ với nhà xuất bản của Tổ chức hàng hải quốc tế tại Copyright@imo.org.

Ấn phẩm này đã được soạn từ các tài liệu chính thức của IMO, và mọi nỗ lực đã được thực hiện để hạn chế lỗi và tái lập (các) văn bản gốc một cách trung thực. Độc giả nên lưu ý rằng, trong trường hợp không nhất quán, văn bản IMO sẽ được áp dụng.

Mục lục

Từ viết tắt	v
Lời nói đầu	vii
1 Giới thiệu: Công ước về quản lý nước dẫn	1
Phần I Quyền và Nghĩa Vụ.....	3
2 Cấu trúc và các phần của Công ước	6
3 Quyền và nghĩa vụ theo Công ước	12
4 Thẩm quyền.....	21
Phần II Thực hiện nghĩa vụ.....	24
5 Cách thực hiện nghĩa vụ	26
Phần III Pháp lý	34
6 Kết hợp công ước với luật pháp của quốc gia	38
7 Các mặt pháp lý của việc thi hành.....	43
Phần IV Thực hiện các quy định.....	47
8 Thực hiện phần A (Quy định chung).....	49
9 Thực hiện Phần B (Yêu cầu quản lý và kiểm soát tàu)	53
10 Thực hiện phần C	61
11 Thực hiện Phần D (Tiêu chuẩn quản lý nước dẫn).....	65
12 Thực hiện Phần E (Yêu cầu khảo sát và chứng nhận quản lý nước dẫn)	69
13 Lấy mẫu nước dẫn	75

14	Phê duyệt hệ thống quản lý nước dằn (Hướng dẫn (G8))	81
15	Phê duyệt hệ thống quản lý nước dằn sử dụng các hoạt chất (Quy trình G9).....	83
16	Nhiệm vụ của chủ tàu.....	89
17	Phương án về quản lý nước dằn sẵn có cho tàu	93
Phần V Các khía cạnh kỹ thuật của việc thực hiện		99
18	Phát hiện và ứng phó với trường hợp không tuân thủ	101
19	Hướng dẫn về kiểm soát của Chính quyền cảng	103
Phần VI Tổ chức.....		105
20	Đào tạo nhân sự	107
21	Hướng dẫn, thông tư và các văn kiện khác của IMO liên quan đến Công ước.....	111

Từ viết tắt

BWE	Trao đổi nước dần
BWMP	Kế hoạch quản lý nước dần
BWMS	Hệ thống quản lý nước dần
BWRB	Sổ nhật ký nước dần
COLREG	Công ước về các qui định quốc tế về phòng ngừa đâm va trên biển
DBPS	Phụ phẩm khử trùng
DMEL	Liều lượng hấp thụ ảnh hưởng tối thiểu
DNEL	Liều lượng hấp thụ không ảnh hưởng
FPSOs	Đơn vị giảm tải và lưu trữ sản xuất nổi
FSUs	Kho lưu trữ nổi
Gisis	Hệ Thống Thông Tin Tổng Hợp Vận Tải Biển Toàn Cầu
HES	Human exposure scenario
IBWMC	Giấy chứng nhận quản lý nước dần quốc tế
LL	Công ước quốc tế về đường nước chở hàng
MADC	Nồng độ xả tối đa cho phép
MARPOL	Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra
MEPC	Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển
MoU	Biên bản ghi nhớ
PBT	Persistency, Bioaccumulation and Toxicity
PNEC	Nồng độ dự báo không gây tác động
PSC	Kiểm tra của chính quyền cảng
PSCO	Cán bộ kiểm tra của chính quyền cảng
QAPP	Kế hoạch dự án đảm bảo chất lượng
QMP	Kế hoạch quản lý chất lượng
RO	Tổ chức được công nhận
SDL	Hạn chế thiết kế hệ thống
SMS	Hệ thống quản lý an toàn
SRA	Khu vực cùng rủi ro

SOLAS	Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển
UNCLOS	Công ước Liên hợp quốc về Luật biển

Lời nói đầu

Sổ tay này được Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) xuất bản để tư vấn về quá trình phê chuẩn, thực thi và thi hành Công ước quốc tế về kiểm soát và quản lý nước dẫn và cặn nước dẫn của tàu, năm 2004 (sau đây gọi là Công ước).

Hướng dẫn cung cấp thông tin thực tế hữu ích cho các Chính phủ, đặc biệt là các nước đang phát triển, Chính quyền, chủ tàu, cơ quan kiểm tra chính quyền cảng, cơ quan môi trường và các bên liên quan khác về việc phê chuẩn, thực thi và thi hành Công ước nhằm khuyến khích việc phê chuẩn thêm, thực hiện đúng và thực thi Công ước. Tuy nhiên, cần lưu ý rằng, vì mục đích pháp lý, luôn tham khảo văn bản xác thực của Công ước.

Trong đó nhấn mạnh, một khi Công ước có hiệu lực, phụ lục của Công ước là một tài liệu sống được phát triển theo thời gian. Sổ tay này không phải là bản cập nhật mới nhất và người đọc nên tham khảo bất kỳ bản cập nhật nào của Công ước và các hướng dẫn liên quan có trong các tài liệu và ấn phẩm của IMO.

Chương 1

Giới thiệu: Công ước về quản lý nước dẫn

1.1 Các sinh vật và mầm bệnh gây hại có hại là mối đe dọa lớn đối với hệ sinh thái và vận chuyển biển đã được xác định là con đường quan trọng để đưa các loài đến môi trường mới. Vấn đề đã gia tăng với sự ra đời của vỏ thép, cho phép tàu sử dụng nước thay vì vật liệu rắn làm chân lưu, và đặc biệt trong vài thập kỷ qua khi khối lượng giao dịch và giao thông đã mở rộng. Những ảnh hưởng của việc xuất hiện các loài không bản địa, ở nhiều khu vực trên thế giới, đã bị tàn phá. Dữ liệu định lượng cho thấy tỷ lệ xâm lấn sinh học đang tiếp tục tăng đáng kể. Khi khối lượng thương mại hàng hải nhìn chung tiếp tục tăng, vấn đề có thể chưa đạt đến đỉnh điểm.

1.2 Công ước nhằm ngăn chặn, giảm thiểu và cuối cùng loại bỏ rủi ro đối với môi trường, sức khỏe con người, tài sản và tài nguyên phát sinh từ việc chuyển sinh vật và mầm bệnh gây hại cho thủy sản, bằng cách thiết lập các tiêu chuẩn và quy trình quản lý và kiểm soát nước dẫn và cặn nước dẫn của tàu. .

1.3 Theo Công ước, các tàu mà các điều khoản của Công ước áp dụng sẽ được yêu cầu quản lý nước dẫn và cặn nước dẫn theo một tiêu chuẩn nhất định, theo Kế hoạch quản lý nước dẫn dành riêng cho tàu (BWMP). Tàu cũng sẽ phải mang theo một cuốn sách kỷ lục nước dẫn (BWRB) và Giấy chứng nhận quản lý nước dẫn quốc tế (IBWMC). Các tiêu chuẩn quản lý nước dẫn sẽ được thực hiện trong một khoảng thời gian. Ban đầu, các tàu tuân theo yêu cầu nước dẫn của Công ước sẽ được yêu cầu để trao đổi nước dẫn giữa đại dương. Tất nhiên, những con tàu này được yêu cầu phải đáp ứng tiêu chuẩn về hiệu suất giới hạn số lượng sinh vật trong nước dẫn thải.

1.4 Các bên tham gia Công ước được cung cấp phương án thực hiện các biện pháp bổ sung, tuân theo các tiêu chí được quy định trong Công ước và các hướng dẫn liên quan để thực hiện thống nhất.

1.5 Công ước bao gồm các điều và phụ lục bao gồm các yêu cầu pháp lý, tiêu chuẩn kỹ thuật và quy định để kiểm soát và quản lý nước dẫn và cặn nước dẫn của tàu và có nhiều nghị quyết và thông tư khác nhau được phát triển bởi Tổ chức liên quan đến nó.

Phần I

Quyền và Nghĩa Vụ

Chương 2

Cấu trúc và các phần của Công ước

Công ước là một công cụ pháp lý bao gồm nhiều phần khác nhau (lời nói đầu, các điều khoản và phụ lục). Lời nói đầu bao gồm các nguyên tắc đã được thống nhất và các điều khoản ràng buộc các Bên ký kết với các quy định được nêu trong phụ lục. Công ước được bổ sung bởi các nghị quyết và thông tư cung cấp hướng dẫn kỹ thuật và thủ tục không bắt buộc. Những phần này được mô tả ngắn gọn dưới đây như được đề cập trong hướng dẫn này.

2.1 Các điều trong Công ước quốc tế về kiểm soát và quản lý nước dẫn và cận nước dẫn tàu biển năm 2004

Điều 1 – Định nghĩa

Điều 2 – Nghĩa vụ chung

Điều 3 – Phạm vi áp dụng

Điều 4 - Kiểm soát việc chuyển sinh vật thủy sinh và mầm bệnh có hại thông qua nước dẫn và cận nước dẫn tàu biển

Điều 5 – Phương tiện thu nhận cận nước dẫn

Điều 6 - Giám sát và nghiên cứu khoa học kỹ thuật

Điều 7 – Kiểm tra và cấp giấy chứng nhận

Điều 8 – Vi phạm

Điều 9 – Kiểm tra tàu

Điều 10 – Phát hiện vi phạm và kiểm soát tàu

Điều 11 – Thông báo về hoạt động kiểm soát

Điều 12 – Sự trì hoãn không chính đáng đối với tàu

Điều 13 - Hỗ trợ kỹ thuật, hợp tác và hợp tác khu vực

Điều 14 - Truyền thông thông tin

Điều 15 – Giải quyết tranh chấp

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

Điều 17 - Chữ ký, phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt và gia nhập

Điều 18 –Hiệu lực

Điều 19 – Sửa đổi

Điều 20 – Tuyên bố bãi ước

Điều 21 –Cơ quan lưu chiểu

Điều 22 – Ngôn ngữ

2.2 Phụ lục - Quy định về kiểm soát và quản lý nước dẫn và cận nước dẫn

2.2.1 Phần A- Quy định chung

Phần này bao gồm các định nghĩa và quy định liên quan đến ứng dụng, miễn trừ, ngoại lệ và sự phù hợp tương đương, như sau:

Quy định A-1	Định nghĩa
Quy định A-2	Khả năng ứng dụng chung
Quy định A-3	Trường hợp ngoại lệ
Quy định A-4	Miễn trừ
Quy định A-5	Sự phù hợp tương ứng

2.2.2 Phần B- Yêu cầu kiểm soát và quản lý tàu

Phần này làm rõ các yêu cầu thực hiện Công ước của tàu, bao gồm cả mốc thời gian để chuyển sang tiêu chuẩn thực hiện và các địa điểm được phép cho BWE. Điều này bao gồm việc tiếp nhận và thực hiện BWMP được Chính quyền phê duyệt (tham khảo Hướng dẫn (G4)), duy trì Sổ nhật ký nước dẫn để ghi nhật ký vận hành nước dẫn và áp dụng các biện pháp quản lý cận nước dẫn(tham khảo Hướng dẫn (G1)). Quy định bao gồm:

Quy định B-1	Kế hoạch quản lý nước dẫn
Quy định B-2	Sổ nhật ký nước dẫn
Quy định B-3	Quản lý nước dẫn đối với tàu
Quy định B-4	Thay nước dẫn
Quy định B-5	Quản lý cận nước dẫn của tàu
Quy định B-6	Nhiệm vụ của sỹ quan và thuyền viên

2.2.3 Phần C – Yêu cầu đặc biệt ở những khu vực nhất định

Phần này bao gồm quy trình liên quan đến các biện pháp bổ sung mà một Bên riêng lẻ hoặc cùng với các Bên khác có thể áp dụng cho tàu để ngăn chặn, giảm hoặc hạn chế vận chuyển các sinh vật và mầm bệnh có hại qua nước dẫn và cặn nước dẫn của tàu. Quy định bao gồm:

- | | |
|---------------|---|
| Quy định C- 1 | Các biện pháp bổ sung |
| Quy định C- 2 | Cảnh báo về thu nhận nước dẫn ở một số khu vực và tiêu chuẩn quốc gia tàu treo cờ liên quan |
| Quy định C- 3 | Truyền thông thông tin |

Hướng dẫn có thể được tìm thấy trong phần Hướng dẫn (G13).

2.2.4 Phần D – Tiêu chuẩn quản lý nước dẫn

Phần này nêu chi tiết các tiêu chuẩn và yêu cầu về quản lý nước dẫn. Các tiêu chuẩn bao gồm những tiêu chuẩn để thay đổi nước dẫn và hiệu suất sinh học liên quan đến chất lượng nước để xả. Ngoài ra còn có các yêu cầu để phê duyệt BWMS, thử nghiệm và đánh giá các công nghệ xử lý nước dẫn nguyên khối và các tiêu chí đánh giá. Quy định bao gồm:

- | | |
|---------------|---|
| Quy định D-1 | Tiêu chuẩn đổi nước dẫn |
| Quy định D- 2 | Tiêu chuẩn hiệu suất nước dẫn |
| Quy định D-3 | Yêu cầu phê duyệt cho hệ thống quản lý nước dẫn |
| Quy định D-4 | Công nghệ xử lý nước dẫn nguyên khối |
| Quy định D-5 | Đánh giá tiêu chuẩn của Tổ chức |

2.2.5 Phần E - Yêu cầu khảo sát và cấp chứng nhận quản lý nước dẫn

Phần này nêu chi tiết các yêu cầu cho việc khảo sát tàu và cấp Giấy chứng nhận quản lý nước dẫn quốc tế. Quy định bao gồm:

- | | |
|---------------|--|
| Quy định E-1 | Kiểm tra |
| Quy định E-2 | Cấp hoặc chứng thực Giấy chứng nhận |
| Quy định E- 3 | Cấp hoặc chứng thực Giấy chứng nhận của một Bên khác |
| Quy định E- 4 | Hình thức của Giấy chứng nhận |
| Quy định E- 5 | Thời hạn và hiệu lực của Giấy chứng nhận |

2.2.6 Phụ lục của phụ lục

Có hai phụ lục trong phụ lục của Công ước bao gồm Giấy chứng nhận mẫu và Sổ nhật ký nước dẫn để Chính quyền và các bên liên quan khác sử dụng.

Phụ lục I Mẫu giấy chứng nhận quản lý nước dẫn quốc tế

Phụ lục II Mẫu Sổ nhật ký nước dẫn

2.3 Hướng dẫn kỹ thuật

2.3.1 Các Nguyên tắc sau đây liên quan đến việc triển khai thống nhất Công ước đã được ban hành và thông qua bắt đầu từ phiên họp thứ 53 của MEPC (MEPC 53) (xem thêm phần 21.1 và 21.2). Nguyên tắc được MEPC xem xét và cập nhật khi có thêm thông tin và công nghệ mới.

1. Hướng dẫn về các phương tiện tiếp nhận nước dẫn (G1);
2. Hướng dẫn lấy mẫu nước dẫn (G2);
3. Hướng dẫn về tuân thủ tương đương quản lý nước dẫn (G3);
4. Hướng dẫn quản lý nước dẫn và xây dựng kế hoạch quản lý nước dẫn (G4);
5. Hướng dẫn cho các phương tiện tiếp nhận nước dẫn (G5);
6. Hướng dẫn về đổi nước dẫn năm 2017 (G6);
7. Hướng dẫn đánh giá rủi ro theo quy định A-4 của Công ước BWI năm 2017 (G7);
8. Hướng dẫn phê duyệt hệ thống quản lý nước dẫn (G8) năm 2017;
9. Quy trình phê duyệt hệ thống quản lý nước dẫn sử dụng các hoạt chất (G9);
10. Hướng dẫn phê duyệt và giám sát các chương trình công nghệ xử lý nước dẫn mẫu (G10);
11. Hướng dẫn thiết kế đổi nước dẫn và tiêu chuẩn xây dựng (G11);
12. Hướng dẫn về thiết kế và xây dựng để tạo điều kiện kiểm soát cặn nước dẫn trên tàu (G12);

13. Hướng dẫn về các biện pháp bổ sung liên quan đến quản lý nước dãn bao gồm các tình huống khẩn cấp (G13);
14. Hướng dẫn về chỉ định các khu vực đổi nước dãn (G14); và
15. Hướng dẫn Kiểm tra của chính quyền cảngtheo Công ước BMW.

2.3.2 Ngoài những điều trên, nhiều nghị quyết và thông tư khác cung cấp thêm hướng dẫn đã được Tổ chức xây dựng và một danh sách nghị quyết và thông tư này được nêu ở chương 21.

2.4 Hoạt động cần thực hiện

Những người liên quan đến việc phê chuẩn và thực thi Công ước nên nghiên cứu các tài liệu được nêu trong chương này. Những người quan tâm về những mặt cụ thể của việc phê chuẩn và thực hiện cần phải nghiên cứu sâu hơn và hiểu sâu hơn. Thông tin về việc thực hiện trong thực tế được thể hiện ở các chương khác của tài liệu này

Chương 3

Quyền và nghĩa vụ theo Công ước

Một số điều trong Công ước đưa ra các yêu cầu xác định. Đây là những điều bổ sung của các quy định của phụ lục và một số yêu cầu các hành động cụ thể của các Bên. Hầu hết các nghị quyết và thông tư được Tổ chức thông qua và phê duyệt có liên quan đến Công ước là không bắt buộc, tuy nhiên, các nghị quyết và thông tư này đưa ra hướng dẫn kỹ thuật và vận hành có giá trị nhằm khuyến khích các Bên tuân theo.

3.1 Định nghĩa

3.1.1 Hầu hết các định nghĩa trong điều 1 (Định nghĩa) đều không quá phức tạp nhưng một số định nghĩa cần được cung cấp để làm rõ những điều bao gồm và không bao gồm trong Công ước.

3.1.2 Định nghĩa *Chính quyền* ở đây nghĩa là Chính phủ của Nhà nước thuộc thẩm quyền sở hữu chiếc tàu đang hoạt động. Đối với tàu được quyền treo cờ của bất kỳ quốc gia nào, Chính quyền là Chính phủ của quốc gia đó. Đối với các nền tảng nổi, bao gồm các Kho lưu trữ nổi (FSU) và các đơn vị lưu trữ và giảm tải sản xuất nổi (FPSO), Chính quyền là Chính phủ của quốc gia ven biển nơi thực hiện hoạt động thăm dò và khai thác ở đáy biển.*

3.1.3 *Nước dẫn* có nghĩa là nước có chất lơ lửng được lên tàu để điều khiển độ nghiêng, chúi, chiều chìm, tính ổn định và ứng suất của tàu. Cần lưu ý rằng định nghĩa này tập trung vào chức năng và mục đích của nước, do đó không phải tất cả nước có trong tàu đều rơi vào định nghĩa "nước dẫn" (ví dụ như nước có trong khu vực thành của tàu hút bùn).

3.1.4 *Quản lý nước dẫn* có nghĩa là bất kỳ quy trình cơ học, vật lý, hóa học và /hoặc sinh học nào, được sử dụng riêng lẻ hoặc kết hợp để loại bỏ, làm vô hại hoặc tránh sự hấp thu hoặc thải của các sinh vật và mầm bệnh có hại trong nước dẫn và cặn nước dẫn.

*Trong ngữ cảnh của sổ tay này, "Chính quyền" chỉ đề cập đến cơ quan chính phủ thích hợp có trách nhiệm thực hiện và / hoặc thực thi các yêu cầu của một công cụ pháp lý.

3.1.5 *Các sinh vật và mầm bệnh gây hại* là các sinh vật hoặc mầm bệnh dưới nước có thể gây nguy hiểm cho môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên, làm suy yếu đa dạng sinh học hoặc gây trở ngại đến việc sử dụng chính đáng những tài nguyên này nếu được đưa ra biển qua các cửa sông, hoặc vào các dòng nước ngọt.

3.1.6 *Cặn nước dẫn* có nghĩa là chất còn lại trong nước dẫn của một con tàu.

3.1.7 *Tàu* có nghĩa là tàu thuộc bất kỳ loại nào hoạt động trong môi trường nước bao gồm tàu chìm, tàu nổi, công trình nổi, FSU và FPSO.

3.2 Nghĩa vụ chung

3.2.1 Theo Điều 2 (Nghĩa vụ chung) Các bên cam kết thực hiện đầy đủ các quy định của Công ước và phụ lục nhằm ngăn chặn, giảm thiểu và ngăn việc xâm nhập của các sinh vật và mầm bệnh có hại thông qua việc kiểm soát và quản lý nước dẫn và cặn nước dẫn tàu. Các Bên cũng có thể tiến hành các biện pháp nghiêm ngặt hơn phù hợp với luật pháp quốc tế một cách riêng lẻ hoặc phối hợp cùng với các Bên khác. Các bên nên đảm bảo rằng các biện pháp quản lý nước dẫn không gây ra tác hại lớn hơn những tác hại mà họ phòng tránh cho môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên của quốc gia hoặc của các quốc gia khác.

3.2.2 Ngoài ra, dưới sự bảo trợ của Tổ chức, các Bên sẽ nỗ lực phối hợp để giải quyết các mối đe dọa và rủi ro đối với các hệ sinh thái biển nhạy cảm, dễ bị tổn thương hoặc bị đe dọa và đa dạng sinh học trong các khu vực nằm ngoài thẩm quyền quốc gia liên quan đến quản lý nước dẫn và để tránh ở mức cao nhất có thể việc thu nhận nước dẫn có chứa các sinh vật và mầm bệnh có khả năng gây hại.

3.3 Phạm vi áp dụng

3.3.1 Công ước được áp dụng cho:

.1 tàu được treo cờ của một Bên; và

.2 tàu không được treo cờ của một Bên nhưng hoạt động dưới thẩm quyền của một Bên.

3.3.2 Công ước không áp dụng cho:

- .1 tàu không được thiết kế hoặc chế tạo để chứa nước dẫn;
- .2 tàu của một Bên chỉ hoạt động trong vùng biển thuộc quyền hạn của Bên đó, trừ khi Bên đó xác định rằng việc xả nước dẫn từ các tàu đó sẽ làm suy yếu hoặc hủy hoại môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên của họ hoặc của các quốc gia lân cận;
- .3 tàu của một Bên chỉ hoạt động trong vùng biển thuộc quyền hạn của Bên kia và chịu sự ủy quyền của Bên sau đó đối với những trường hợp loại trừ. Không Bên nào được cấp phép nếu việc làm đó gây suy yếu hoặc hủy hoại môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên của họ hoặc của các quốc gia lân cận hoặc các quốc gia khác. Bất kỳ Bên nào không cấp phép như vậy sẽ thông báo cho Chính quyền của tàu liên quan rằng Công ước này áp dụng cho tàu đó;
- .4 tàu chỉ hoạt động trong vùng biển thuộc quyền hạn của một Bên và trên biển, ngoại trừ các tàu không được cấp phép như theo đoạn .3 ở trên, trừ khi Bên đó xác định rằng việc xả nước dẫn từ các tàu đó sẽ làm suy yếu môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên, hoặc của các quốc gia lân cận hoặc các quốc gia khác;
- .5 bất kỳ tàu chiến, phụ trợ hải quân hoặc tàu khác thuộc sở hữu hoặc vận hành và sử dụng của Nhà nước bằng dịch vụ phi thương mại của chính phủ tại thời điểm hiện tại. Tuy nhiên, mỗi Bên sẽ đảm bảo, bằng việc áp dụng các biện pháp thích hợp không làm suy yếu hoạt động hoặc khả năng hoạt động của các tàu do họ sở hữu hoặc vận hành, và việc các tàu đó hoạt động theo phương thức phù hợp là hợp lý và có thể thực hiện được theo Công ước; và
- .6 nước dẫn vĩnh viễn trong bể kín trên tàu không được xả.

3.3.3 Đối với các tàu của các Bên không tham gia Công ước, các Bên sẽ áp dụng các yêu cầu của Công ước cần thiết để đảm bảo rằng không có chế độ đãi ngộ nào đối với những tàu này.

3.3.4 Tổ chức đã xây dựng *Hướng dẫn về đưa tàu vào hoặc vào lại hoạt động độc quyền trong vùng biển thuộc thẩm quyền của một Bên duy nhất*(BWM.2 / Circ.52 / Rev.1) và cũng đã phê duyệt các thông tư về việc áp dụng Công ước cho các giàn di động trên biển và các tàu hỗ trợ trên biển (BWM.2 / Circ.46 và BWM.2 / Circ.44).

3.4 Kiểm soát việc chuyển các sinh vật và mầm bệnh gây hại qua nước dẫn và cận nước dẫn của tàu

Mỗi Bên phải yêu cầu các tàu theo Công ước tuân thủ các yêu cầu của Công ước và thực hiện các biện pháp có hiệu quả để đảm bảo rằng những tàu này tuân thủ các yêu cầu. Ngoài ra, mỗi Bên sẽ xây dựng các chính sách, chiến lược hoặc chương trình quốc gia nhằm thúc đẩy việc đạt được các mục tiêu trong Công ước về cảng và vùng biển thuộc quyền hạn của mình. Mục tiêu này bao gồm việc tạo ra phương thức tiếp cận quốc gia đối với việc quản lý nước dẫn bằng các tàu không theo Công ước. Các mục tiêu của Công ước được nêu ở trong lời mở đầu của công ước.

3.5 Phương tiện tiếp nhận nước dẫn

Theo điều 5 (Các phương tiện tiếp nhận nước dẫn), Các bên cam kết đảm bảo rằng các cảng và bến để làm sạch hoặc sửa chữa bề dẫn có các phương tiện thích hợp để nhận nước dẫn. Hướng dẫn về phương tiện tiếp nhận nước dẫn có trong Hướng dẫn kỹ thuật (G1).

3.6 Giám sát và nghiên cứu khoa học kỹ thuật

Điều 6 (Giám sát và nghiên cứu khoa học kỹ thuật) kêu gọi các Bên riêng lẻ hoặc cùng nhau thúc đẩy và tạo điều kiện cho việc nghiên cứu khoa học và kỹ thuật về quản lý nước dẫn và giám sát các tác động của quản lý nước dẫn ở vùng biển thuộc thẩm quyền của họ.

3.7 Kiểm tra và cấp giấy chứng nhận

Điều 7 (Khảo sát và chứng nhận) yêu cầu tàu phải được khảo sát và chứng nhận.

Các Bên khác nên chấp thuận giấy chứng nhận được cấp theo thẩm quyền của một Bên tham gia Công ước.

3.8 Vi phạm

Công ước cấm các Bên có hành vi vi phạm và các lập những chế tài theo pháp luật và thực hiện quy trình đối với người vi phạm. Điều 8 (Vi phạm) cũng yêu cầu Chính quyền phải được thông báo về những vi phạm cần được điều tra. Pháp luật quốc gia thực thi Công ước phải phản ánh các yêu cầu này và cần có một Chính quyền Hàng hải để thực hiện các nghĩa vụ này. Các chế tài phải đủ mạnh để ngăn chặn các vi phạm.

3.9 Kiểm tra tàu

Theo điều 9 (Kiểm tra tàu) tàu có thể được kiểm tra bởi các PSCO, những người có thể xác minh rằng tàu có chứng chỉ hợp lệ và có BWMP, kiểm tra BWRB và/hoặc mẫu nước dằn của tàu. Tàu sẽ bị kiểm tra chi tiết nếu không có giấy chứng nhận hợp lệ hoặc không có căn cứ rõ ràng để chứng minh. Trong những trường hợp này, Công ước quy định rằng Bên thực hiện kiểm tra sẽ thực hiện các bước để đảm bảo rằng tàu sẽ không xả nước dằn cho đến khi được phép mà không gây ra mối đe dọa gây tổn hại đến môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên .

3.10 Phát hiện vi phạm và kiểm soát tàu

Nếu tàu bị phát hiện vi phạm Công ước này, Quốc gia tàu treo cờ và/hoặc Quốc gia của cảng có thể thực hiện các bước để cảnh báo, giam giữ hoặc loại trừ tàu. Nếu tàu gây ra mối đe dọa cho môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên, thì Bên tại vùng nước mà tàu đang hoạt động phải cấm tàu xả nước cho đến khi không còn mối đe dọa. Các bên tham gia Công ước đồng ý hợp tác giám sát việc tuân thủ Công ước và phát hiện các vi phạm. Một Bên cũng có thể kiểm tra tàu khi vào cảng hoặc bến thuộc thẩm quyền của mình, nếu nhận được yêu cầu điều tra từ bất kỳ Bên nào, cùng với bằng chứng đầy đủ rằng tàu đang hoạt động hoặc đã hoạt động vi phạm quy định trong Quy ước.

3.11 Thông báo về các hành động kiểm soát

Tàu sẽ được thông báo nếu tàu bị kiểm tra có vi phạm và một báo cáo sẽ được gửi cho Chính quyền, bao gồm mọi bằng chứng vi phạm. Ngoài ra cũng thông báo cho RO- bên chịu trách nhiệm cấp Giấy chứng nhận. Chính quyền nhà nước cảng có liên quan cũng sẽ thông báo cho cảng kế tiếp về vi phạm bao gồm tất cả các thông tin liên quan nếu không thực hiện các bước cần thiết để ngăn tàu xả nước dằn.

3.12 Sự chậm trễ không đáng có cho tàu

Tất cả các nỗ lực có thể sẽ được thực hiện để tránh tàu bị giam giữ hoặc trì hoãn quá mức. Trong trường hợp có sự chậm trễ không đáng có xảy ra, tàu có quyền được bồi thường cho bất kỳ tổn thất hoặc thiệt hại nào. Chính quyền hàng hải có thẩm quyền sẽ là cơ quan thực hiện nghĩa vụ này.

3.13 Hỗ trợ kỹ thuật, hợp tác và hợp tác khu vực

Theo điều 13 (Hỗ trợ kỹ thuật, hợp tác và hợp tác khu vực), liên quan đến việc kiểm soát và quản lý nước dần và cạn nước dần của tàu, nếu phù hợp, các bên cam kết, trực tiếp hoặc thông qua Tổ chức và các cơ quan quốc tế khác, hỗ trợ cho các Bên có yêu cầu về hỗ trợ kỹ thuật để đào tạo nhân sự; đảm bảo tính khả dụng của công nghệ, thiết bị và phương tiện có liên quan; tham gia chương trình nghiên cứu và phát triển chung; và thực hiện các hành động khác, nhằm mục đích triển khai hiệu quả Công ước và hướng dẫn do Tổ chức liên quan phát triển.

3.14 Truyền thông tin

Các Bên tham gia Công ước cam kết cung cấp cho Tổ chức thông tin như sau (cho tất cả các Bên để lưu hành khi thích hợp):

- .1 mọi yêu cầu và quy trình, bao gồm luật pháp, quy định và hướng dẫn để thực hiện Công ước;
- .2 tính khả dụng và vị trí của bất kỳ phương tiện tiếp nhận nào để xử lý nước dần và cạn nước dần an toàn với môi trường; và
- .3 yêu cầu về thông tin của tàu không có khả năng tuân thủ các quy định của Công ước.

3.15 Giải quyết tranh chấp

Các bên sẽ giải quyết mọi tranh chấp liên quan đến việc giải thích hoặc phạm vi áp dụng Công ước bằng các biện pháp hòa bình do chính họ lựa chọn.

3.16 Mối quan hệ với luật pháp quốc tế và các thỏa thuận khác

Không có điều nào trong Công ước làm tổn hại đến quyền và nghĩa vụ của bất kỳ quốc gia nào theo luật quốc tế thông thường như được quy định trong UNCLOS.

3.17 Chữ ký, phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt và gia nhập

Công ước được công khai để bất kỳ quốc gia nào có thể truy cập. Các quốc gia có thể trở thành các Bên của Công ước bằng cách phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập.

3.18 Hiệu lực

Điều 18 (Hiệu lực) quy định các điều kiện và thời gian bắt đầu có hiệu lực của Công ước là 12 tháng sau ngày mà trên 30 quốc gia của các đội tàu buôn kết hợp với trên 35% tổng dung tích vận chuyển thương mại trên thế giới ký kết Công ước mà không cần bảo lưu để phê chuẩn, chấp nhận hoặc phê duyệt hoặc đã gửi công cụ cần thiết để phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập theo điều 17.

3.19 Sửa đổi

Điều 19 (sửa đổi) quy định các thủ tục sửa đổi. Bất kỳ Bên nào cũng có thể đề xuất sửa đổi Công ước. Đề xuất sửa đổi cần phải được đệ trình lên Tổng thư ký của Tổ chức hoặc tới một hội nghị của các Bên và làm theo quy trình được mô tả trong điều 19.2.

3.20 Tuyên bố bãi ước

Công ước có thể bị bất kỳ Bên nào bãi bỏ bất cứ lúc nào sau khi hết hạn hai năm kể từ ngày Công ước có hiệu lực. Việc bãi ước sẽ được thực hiện bằng cách thông báo bằng văn bản cho Cơ quan lưu chiếu, để có hiệu lực sau một năm kể từ khi nhận được thông báo hoặc lâu hơn thời hạn đó như được quy định trong thông báo.

3.21 Cơ quan lưu chiếu

Công ước được Tổng thư ký của Tổ chức lưu giữ.

3.22 Ngôn ngữ

Công ước được thành lập bằng tiếng Ả Rập, tiếng Hoa, tiếng Anh, tiếng Pháp, tiếng Nga và tiếng Tây Ban Nha

Chương 4

Thẩm quyền

Thẩm quyền hạn là quyền của Bên ký kết với tư cách là Quốc gia tàu cờ, Chính quyền cảng hoặc Quốc gia ven biển. Thẩm quyền yêu cầu việc thực thi pháp luật và thực thi các yêu cầu của Công ước. Điều quan trọng là phải phân biệt giữa thẩm quyền của Nhà nước để quy định pháp chế cho mỗi tàu (thẩm quyền lập pháp) và thẩm quyền của mình để thực thi pháp luật theo quy định (thẩm quyền thực thi). Theo Điều 16 (Mối quan hệ với luật pháp quốc tế và các thỏa thuận khác), các quyền và nghĩa vụ của các quốc gia theo luật quốc tế, như được phản ánh trong UNCLOS, sẽ không bị ảnh hưởng bởi các quy định của Công ước.

4.1 Thẩm quyền của quốc gia tàu treo cờ

Theo quy tắc thì các trường hợp ngoại lệ áp dụng, tàu trên biển chỉ chịu sự quản lý của quốc gia tàu treo cờ. Quốc gia tàu treo cờ phải đảm bảo các tàu của mình tuân thủ các quy tắc và quy định quốc tế (như Công ước), bao gồm thông qua quy trình khảo sát và chứng nhận và hành động thực thi thích hợp trong trường hợp vi phạm. Quốc gia tàu treo cờ có thể đồng thời có thẩm quyền của các chính quyền cảng hoặc các quốc gia ven biển nếu tàu đến vùng biển của các quốc gia sau này.

4.2 Thẩm quyền của Chính quyền Cảng

4.2.1 Điều 8 (2) cấm các Bên vi phạm Công ước và thiết lập các chế tài đối với các vi phạm trong phạm vi quyền hạn của mình, kể cả tại các cảng. Các chính quyền cảng có thể thực thi thẩm quyền đối với các tàu ghé cảng của họ thông qua cơ chế PSC về cung cấp "mạng lưới an toàn" liên quan đến các tàu có thể vi phạm Công ước. Thẩm quyền của Chính quyền cảng có thể bao gồm việc kiểm tra giấy chứng nhận, kiểm tra phát hiện vi phạm, giam giữ tàu vi phạm, vv. Các căn cứ để can thiệp của Chính quyền cảng bao gồm:

- .1 bằng chính hành động của mình (có thể trong bối cảnh hợp tác khu vực);

Phần I- Quyền và nghĩa vụ

.2 theo yêu cầu của Quốc gia tàu treo cờ hoặc Quốc gia ven biển; và

.3 theo khiếu nại hoặc thông tin của thuyền viên, công đoàn hoặc các bên liên quan khác.

4.2.2 Các Chính quyền cảng có thể tham gia các thỏa thuận khu vực để việc tuân thủ được thực hiện có hiệu quả (ví dụ: MoU trên PSC) và chỉ có một cơ chế thực thi chung. Thông tin thêm có thể được tìm thấy trong chương 6 của sổ tay này.

4.3 Quyền hạn của quốc gia ven biển

4.3.1 Liên quan đến thẩm quyền lập pháp, điều 8 (2) cấm các Bên vi phạm và thiết lập các chế tài đối với vi phạm trong phạm vi quyền hạn của mình. Trong lãnh hải, quốc gia ven biển có chủ quyền và quyền hạn áp dụng luật quốc gia, tuân theo luật pháp quốc tế (ví dụ: quyền thông qua vô tội). Trong vùng đặc quyền kinh tế (EEZ), quốc gia ven biển có thẩm quyền liên quan đến bảo vệ và giữ gìn môi trường biển. Công ước có thể được áp dụng phù hợp với thẩm quyền này.

4.3.2 Thẩm quyền thực thi của quốc gia ven biển khác nhau đối với các khu vực (khu vực) khác nhau trên biển (xem, ví dụ, điều 220 của UNCLOS).

4.4 Phạm vi áp dụng Công ước

4.4.1 Điều 3 (Phạm vi áp dụng Công ước) xác định các tàu áp dụng hoặc không áp dụng Công ước. Tổ chức đã xây dựng *Hướng dẫn về đưa tàu vào hoặc vào lại hoạt động độc quyền trong vùng biển thuộc thẩm quyền của một Bên duy nhất* (BWM.2 / Circ.52) và cũng đã phê duyệt hướng dẫn về việc áp dụng Công ước cho các giàn dề động trên biển và tàu hỗ trợ trên biển (BWM.2 / Circ.46 và BWM.2 / Circ.44).

4.4.2 Tất cả các cơ quan thi hành, dù hoạt động ở Chính quyền cảng hoặc phạm vi của quốc gia ven biển, đều phải nhận thức rằng hành động không đúng đắn của họ (như trì hoãn quá mức hoặc giam giữ tàu) có thể phải chịu trách nhiệm dân sự

Phần II

Thực hiện nghĩa vụ

Chương 5

Cách thực hiện nghĩa vụ

5.1 Tham gia

5.1.1 Việc phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập Công ước và việc thi hành sau đó, phải có sự tham gia của một số bên liên quan, bao gồm nhưng không giới hạn:

- .1 Chính phủ của một quốc gia (cơ quan chính trị có quyền ký kết các thỏa thuận quốc tế)
- .2 Chính quyền- pháp lý;
- .3 Chính quyền- hàng hải;
- .4 chủ tàu và người khai thác; và
- .5 cảng vụ.

5.1.2 Mỗi bên liên quan cần biết chính xác các quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của tổ chức là gì, bao gồm cả trách nhiệm của nhân viên và các yêu cầu được áp đặt đối với tàu và cảng.

5.1.3 Như đã nêu trước đây, trong bối cảnh của tài liệu này, Chính quyền chỉ cơ quan chính phủ phù hợp có trách nhiệm thực hiện và/hoặc thực thi các yêu cầu của một công cụ pháp lý.

5.2 Tư vấn

Khi một quốc gia đang xem xét việc phê chuẩn, chấp nhận, phê chuẩn hoặc tham gia Công ước, các tổ chức nằm trong danh mục các bên liên quan được liệt kê trong đoạn 5.1 ở trên cần được tư vấn để chuẩn bị thực hiện đúng và thực thi tất cả các nghĩa vụ và yêu cầu.

5.3 Chính phủ của một nhà nước

5.3.1 Mong muốn chính trị cơ bản của một quốc gia là chấp nhận, phê duyệt, gia nhập hoặc phê chuẩn Công ước. Các nguyên tắc chung được các Bên áp dụng và các mục tiêu cụ thể của họ trong việc tuân thủ Công ước được quy định trong lời mở đầu của Công ước. Chính phủ mong muốn trở thành các Bên vì:

- .1 mối quan tâm liên quan đến môi trường, sức khỏe con người, tài sản và tài nguyên;
- .2 mối quan tâm về chất lượng nước có ảnh hưởng đến dân số hoặc vùng biển thuộc thẩm quyền của họ;
- .3 mong muốn có sự thi hành thống nhất Công ước;
- .4 lợi ích cho chủ tàu của họ (được chấp nhận trên toàn thế giới);
- .5 lợi ích cho các cảng của họ (phương tiện kiểm soát ô nhiễm); hoặc là
- .6 mối quan tâm về môi trường trên toàn thế giới.

5.3.2 Tư vấn cho các Chính phủ có thể đến từ công chúng nói chung, từ chính Cơ quan Hàng hải hoặc Môi trường và từ ngành hàng hải của họ.

5.4 Chính quyền pháp lý

Một khi mong muốn chính trị đã được thiết lập và quyết định trở thành một Bên của Công ước, điều cần thiết là phải xem xét các biện pháp phê chuẩn hoặc gia nhập và thực hiện Công ước theo luật pháp trong nước.

5.5 Chính quyền hàng hải

Chính quyền chịu trách nhiệm sẽ có nhiệm vụ hành chính lớn nhất trong việc thực hiện Công ước. Cơ quan này có khả năng sẽ một mặt tư vấn cho ngành pháp lý và Chính phủ, và mặt khác sẽ tư vấn cho ngành vận tải biển và các cơ quan cảng. Chính quyền hàng hải cũng có trách nhiệm đối với các vấn đề bao gồm phê duyệt BWMS, phê duyệt các BWMP và các yêu cầu khảo sát và chứng nhận theo các hướng dẫn liên quan.

5.6 Chủ tàu và người khai thác

Chủ tàu sẽ cần phải lựa chọn và trang bị tàu cho nhu cầu hoạt động của họ và huấn luyện những người đi biển, đặc biệt là các sĩ quan hàng hải của họ, để đáp ứng các yêu cầu của Công ước. Điều này bao gồm đảm bảo rằng BWMP đang được thực thi. Một bản thảo về các yêu cầu này được nêu ở phần IV của tài liệu này (chương 8 đến 12) phù hợp với các phản tương ứng của phụ lục của Công ước. Thông tin thêm về nhiệm vụ của các chủ tàu có thể được nêu trong chương 16.

5.7 Cơ quan quản lý cảng

Cơ quan quản lý cảng phải cung cấp đầy đủ các phương tiện tiếp nhận cặn nước dằn như được mô tả trong Hướng dẫn (G1) và các phương tiện tiếp nhận nước dằn có khả năng xử lý chất lượng và dung tích của nước thải. Hướng dẫn về các quy định cho các phương tiện tiếp nhận tại cảng có trong Hướng dẫn (G5).

5.8 Nghĩa vụ

Tất cả các bên liên quan với Công ước cần xem xét và đáp ứng các nghĩa vụ của họ về:

- .1 lập pháp, bao gồm các quy định để kết hợp và thực hiện các yêu cầu của Công ước cho luật trong nước của họ;
- .2 khả năng lấy mẫu và phân tích nước dằn;
- .3 năng lực khoa học đầy đủ, ví dụ: để xem xét đánh giá rủi ro nước dằn để giải quyết trường hợp miễn giảm, biện pháp bổ sung hoặc cảnh báo sớm;
- .4 khảo sát và cấp giấy chứng nhận;
- .5 kiểm tra;
- .6 yêu cầu thiết kế và thi công;
- .7 yêu cầu về thiết bị;
- .8 yêu cầu vận hành;
- .9 hồ sơ;
- .10 quy trình; và
- .11 thỏa thuận với các Chính phủ khác.

5.9 Xây dựng chiến lược tuân thủ

5.9.1 Tại sao phải tuân thủ?

Theo điều 8.2, mọi hành vi vi phạm các yêu cầu của Công ước trong phạm vi thẩm quyền của bất kỳ Bên nào đều bị cấm và các chế tài sẽ được thiết lập theo luật của Bên đó. Theo nghĩa vụ này, một Bên sẽ cần thực hiện một loạt các cơ chế giám sát, tuân thủ và thực thi.

Việc thực thi Công ước chủ yếu nên tập trung vào việc ngăn chặn việc chuyển các sinh vật và mầm bệnh có hại chống lại không chỉ đơn giản là bắt giữ và trừng phạt những người vi phạm. Trong phạm vi các chương trình giáo dục, khuyến khích, giám sát và kiểm soát được Nhà nước sử dụng để đảm bảo tuân thủ Công ước phụ thuộc vào loại thẩm quyền mà Nhà nước được hưởng trên tàu (xem chương 4).

5.9.2 Chiến lược xác minh sự tuân thủ

5.9.2.1 Một chương trình tuân thủ có hiệu quả cần kết hợp tất cả các yếu tố sau:

- .1 giám sát tuân thủ thông qua kiểm tra, khảo sát và/hoặc kiểm tra định kỳ (bao gồm cả việc sắp xếp lấy mẫu và phân tích nước dẫn);
- .2 quy trình báo cáo;
- .3 điều tra đầy đủ các vi phạm được báo cáo hoặc phát hiện theo cách khác;
- .4 một hệ thống chế tài thích đáng đối với các vi phạm;
- .5 chương trình giáo dục và nhận thức cộng đồng; và
- .6 hợp tác và phối hợp với các Bên khác.

5.9.2.2 Một chương trình tuân thủ phải đủ phù hợp để các thứ tự ưu tiên tuân thủ đáp ứng được các trường hợp phổ biến. Một hoặc nhiều yếu tố của nó có thể quan trọng hơn đối với một Bên tùy thuộc vào các yếu tố chính, bao gồm trạng thái của đội tàu buôn quốc gia, loại tàu ghé cảng của một Bên, sự xuất hiện của thiết bị mới, tiêu chuẩn Công ước về quy trình, tính khả thi của nguồn nhân lực và công nghệ trong Chính quyền và sự hiểu biết rõ của các bên liên quan đến Công ước.

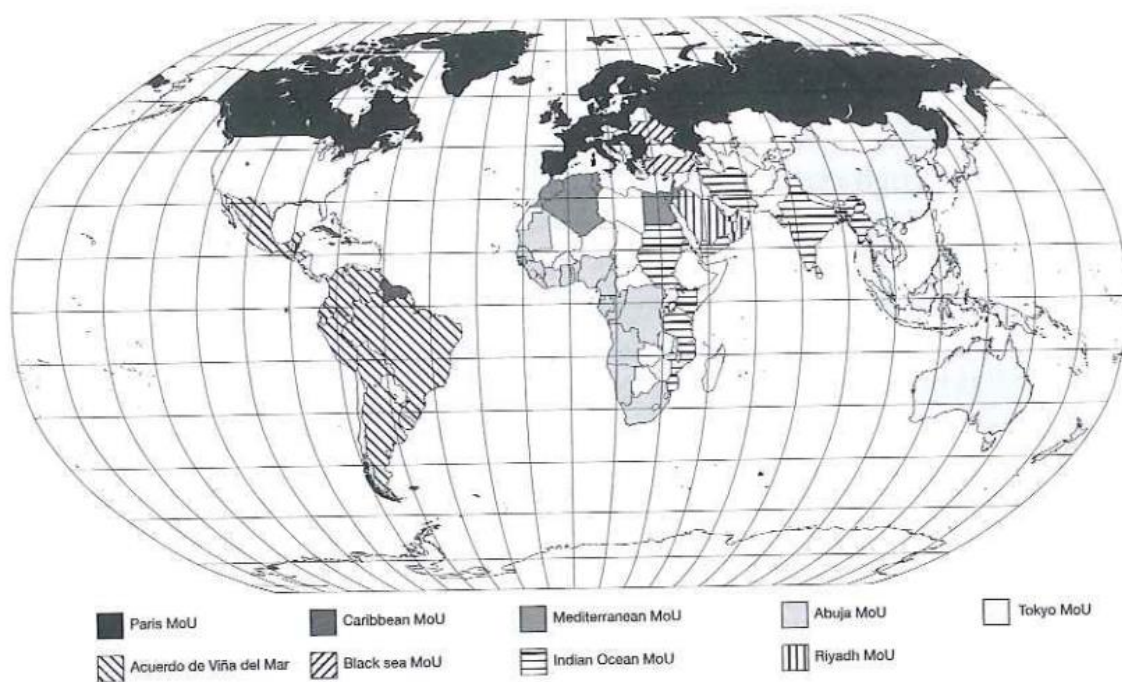
5.9.2.3 Để lập thứ tự ưu tiên cho chiến lược tuân thủ, Chính quyền cần thực hiện quyền hành xử để xác định tàu có khả năng vi phạm cao nhất hoặc nơi vi phạm chủ yếu.

5.9.3 Nhận thức

Bất kỳ chiến lược tuân thủ nào cũng cần phải xem xét rằng các nguồn lực dành cho giáo dục và ngăn chặn có khả năng dẫn đến bảo vệ môi trường gia tăng thông qua việc tuân thủ và cũng tiết kiệm các tài nguyên có thể đã được sử dụng cho việc tiến hành. Các chiến lược giáo dục và ngăn chặn là cần thiết để cảm hóa tất cả các bên liên quan tiềm năng về cách họ có thể hỗ trợ trong việc bảo vệ môi trường biển khỏi sự chuyển giao các sinh vật và mầm bệnh gây hại. Bằng cách này, họ có thể chứng minh nguồn lực hiệu quả về chi phí cho các Bên có nguồn lực tài chính hoặc chính sách hạn chế.

5.9.4 Hợp tác và phối hợp với PSC

Điều 10.4, cũng như một số nghị quyết quan trọng, đặt nền tảng cho chủ nghĩa hợp tác và trao đổi như một nỗ lực thực thi lẫn nhau giữa các Bên tham gia Công ước. Việc hợp tác này là một công cụ quan trọng trong việc tăng tính rõ ràng và thống nhất trong các mục tiêu thực hiện và tuân thủ, trong việc thu thập bằng chứng và trong các quy trình thực thi. Việc hợp tác có thể có nhiều hình thức, chẳng hạn như điều tra chung về các vi phạm, cung cấp thông tin về tàu cụ thể, thu thập bằng chứng về vi phạm và truy tố. Các thỏa thuận đối ứng liên quan đến điều tra và giám sát tuân thủ sẽ đặc biệt có giá trị đối với các Bên có địa lý gần và/hoặc có chung các cơ chế thực thi. Những thỏa thuận như vậy có thể chính thức đạt được thông qua Biên bản Ghi nhớ về PSC trong đó có chín Biên bản Ghi nhớ trên toàn thế giới (xem hình 1). Việc hợp tác khu vực và trao đổi kết quả lên tàu hợp lý giữa các Chính quyền tham gia là một công cụ thực thi hiệu quả và cũng có thể giảm yêu cầu đối với từng quốc gia để tất cả các tàu được neo.



Hình 1- Tổng quan về chín Biên bản Ghi nhớ (MoU) về Kiểm soát của Chính quyền cảng (PSC)

Phần III

Pháp lý

Chương 6

Kết hợp công ước với luật pháp của quốc gia

6.1 Chung

Giả định rằng mỗi Chính quyền sẽ có một bộ phận pháp lý hoặc có một luật sư, có thể liên quan đến Chính quyền hàng hải hoặc bộ phận hành chính lớn hơn như Bộ Giao thông vận tải. Vì mục đích của sổ tay này, giả định thêm rằng các cán bộ pháp lý này sẽ có trách nhiệm chính trong việc lập pháp- việc cần thiết để thực hiện Công ước. Dù là hình thức nào của Chính quyền, đây phải là mong muốn của cơ quan duy nhất được giao trách nhiệm chung cho việc phê chuẩn, lập pháp và thực thi. Hệ thống pháp luật sẽ khác nhau tùy theo từng bang, nhưng các hoạt động pháp lý chính cần thiết để lồng ghép Công ước vào luật pháp quốc gia và việc thực thi được nêu trong hình 2 và trong các đoạn sau.

6.2 Các bên tham gia Công ước - văn kiện gia nhập

6.2.1 Các quốc gia có thể trở thành các Bên tham gia Công ước bằng cách:

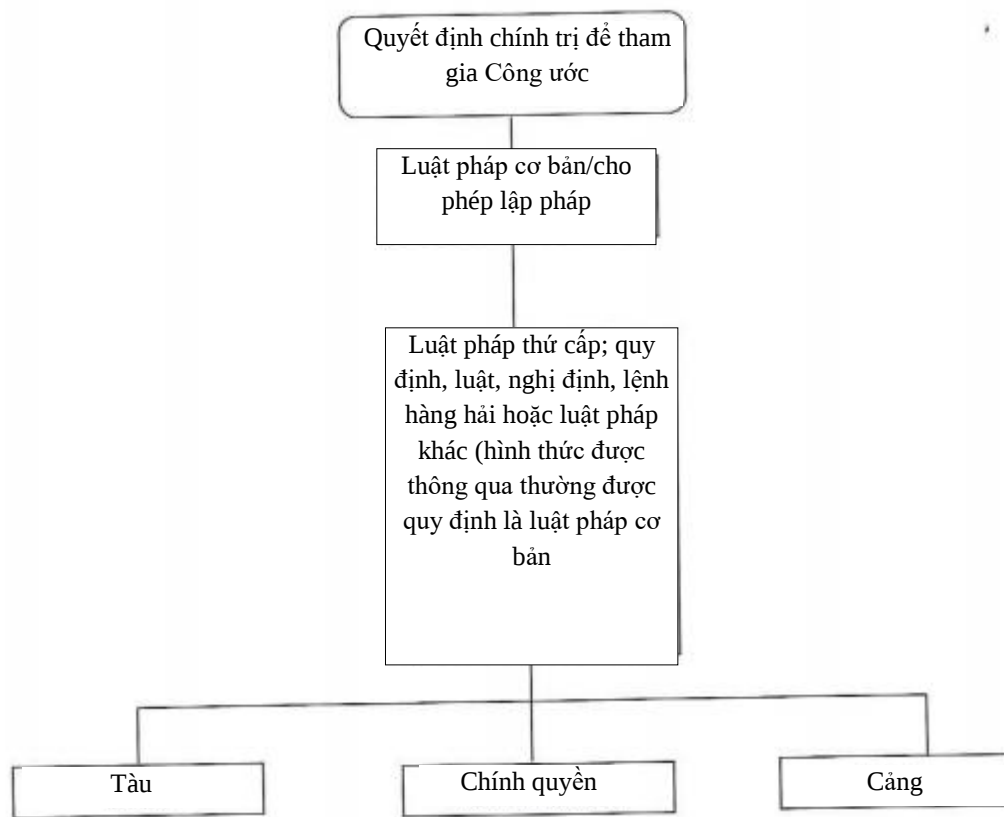
- .1 ký vào Công ước, không phụ thuộc vào việc phê chuẩn, chấp nhận hoặc phê duyệt; hoặc là
- .2 chữ ký có thể phê chuẩn, chấp nhận hoặc phê duyệt, tiếp theo là phê chuẩn, chấp nhận hoặc phê duyệt; hoặc là
- .3 gia nhập.

6.2.2 Việc phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập sẽ được thực hiện bằng cách ký gửi một công cụ để có hiệu lực đó với Tổng thư ký của Tổ chức. Trong việc gia nhập, các Chính phủ phải chỉ định rõ việc chấp nhận và phê duyệt Công ước và sự sẵn sàng thực hiện các yêu cầu của họ.

6.3 Hiệu lực

6.3.1 Theo Điều 18 (Hiệu lực), Công ước có hiệu lực trong 12 tháng sau ngày mà trên 30 quốc gia của các đội tàu buôn kết hợp với trên 35% tổng dung tích vận chuyển thương mại trên thế giới ký kết Công ước mà không cần bảo lưu để phê chuẩn, chấp nhận hoặc phê duyệt hoặc đã gửi công cụ cần thiết để phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập theo điều 17.

Yêu cầu để Công ước có hiệu lực được đáp ứng vào ngày 8 Tháng 9 năm 2016 và do đó, nó có hiệu lực vào ngày 8 tháng 9 năm 2017.



Hình 2: Kết hợp Công ước với luật quốc gia và việc thi hành

6.3.2 Đối với các quốc gia đã ký một văn kiện phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập Công ước sau khi các yêu cầu có hiệu lực (8 tháng 9 năm 2016), nhưng trước ngày có hiệu lực (Ngày 8 tháng 9 năm 2017), việc phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập có hiệu lực vào ngày bắt đầu có hiệu lực hoặc ba tháng sau ngày gửi công cụ, bất kể ngày nào muộn hơn. Bất kỳ công cụ phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập nào được ký gửi sau ngày Công ước có hiệu lực sẽ có hiệu lực ba tháng sau ngày gửi công cụ.

6.3.3 Sau ngày sửa đổi Công ước được coi là đã được chấp nhận theo điều 19, mọi công cụ phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập sẽ được áp dụng cho Công ước đã được sửa đổi.

6.3.4 Khi Công ước bắt đầu có hiệu lực đối với một quốc gia ba tháng sau khi Công ty đó ký kết một công cụ gia nhập, luật thực thi sẽ có hiệu lực không muộn hơn tại thời điểm đó. Để đảm bảo rằng đây sẽ là trường hợp, việc chuẩn bị luật pháp đó nên được bắt đầu trước khi gia nhập. Thời điểm này rõ ràng là đặc biệt quan trọng nếu luật thi hành sẽ được thông qua bởi một quốc hội, quốc hội, v.v.

6.4 Thực hiện Công ước - pháp luật sơ cấp

6.4.1 Công ước, như hầu hết các công ước IMO, là một hiệp ước không tự thi hành, đòi hỏi phải thực thi luật pháp. Trong một số hệ thống pháp luật, Công ước có thể được tích hợp trong luật hiện hành về an toàn vận chuyển hàng hải hoặc bảo vệ môi trường, chẳng hạn như Đạo luật giao hàng, thương mại đa dạng sinh học, Bộ luật hàng hải, v.v. của Công ước đòi hỏi phải có hành động lập pháp. Trong một số trường hợp, một số phần của pháp luật chính sẽ cần phải được sửa đổi.

6.4.2 Trong các hệ thống khác, sẽ cần có luật mới, đặc biệt cho mục đích thực hiện Công ước. Nên xem xét các công ước hàng hải quốc tế khác, như SOLAS, MARPOL hay Công ước quốc tế về kiểm soát các hệ thống chống ô nhiễm có hại trên tàu (AFS) đã được thực hiện như thế nào.

6.4.3 Điều quan trọng là việc thực hiện trọn vẹn các sửa đổi đối với Công ước, đặc biệt là những sửa đổi có hiệu lực thông qua thủ tục chấp nhận ngầm, và các nghị quyết và khuyến nghị liên quan được cho phép.

6.5 Pháp luật thứ cấp

6.5.1 Vì Công ước có các quy định kỹ thuật, nhiều hệ thống pháp lý sẽ yêu cầu luật pháp thứ cấp để bổ sung, quản lý, hỗ trợ và thực thi luật pháp chính. Hệ thống pháp luật của một số quốc gia có thể cho phép các quy định được thực hiện trực tiếp theo luật pháp chính; những người khác yêu cầu một "mệnh lệnh" được Chính phủ hoặc Quốc hội phê chuẩn (hội nghị, quốc hội, hội đồng lập pháp, v.v.) để đưa các phần khác nhau của luật pháp thứ cấp có hiệu lực.

6.5.2 Các quy định soạn thảo phụ lục của Công ước, ở một mức độ lớn, có thể được tạo ra như các quy định quốc gia với những thay đổi rất nhỏ. Tuy nhiên, do mức độ khác nhau của thẩm quyền cần được duy trì, một số quy định có thể không đơn giản để sao chép trong luật pháp quốc gia.

6.5.3 Trong một số hệ thống, luật pháp chính cho phép sử dụng kết hợp bằng cách tham chiếu. Các quy định kỹ thuật có thể, theo cách này, được đưa vào luật pháp trong nước. Kỹ thuật này có thể là một cách hiệu quả để sử dụng các quy định và tiêu chuẩn kỹ thuật hiện có và tránh sự lặp lại của khối lượng lớn tài liệu kỹ thuật trong pháp luật.

6.6 Truyền thông tin

Căn cứ vào điều 14 (Truyền đạt thông tin), các Bên có nghĩa vụ phải báo cáo cho Tổ chức mọi yêu cầu và thủ tục liên quan đến quản lý nước dần, bao gồm luật pháp, quy định và hướng dẫn về việc thực hiện Công ước; sự sẵn có và vị trí của các cơ sở tiếp nhận cảng và các yêu cầu về thông tin từ một con tàu không thể tuân thủ các quy định của Công ước. Thông tin này sẽ được Ban thư ký lưu hành cho tất cả các Bên.

Chương 7

Các mặt pháp lý của việc thi hành

7.1 Vi phạm là gì?

7.1.1 Điều quan trọng là luật pháp thực thi Công ước phải thiết lập các hành vi vi phạm các yêu cầu của Công ước để đảm bảo tuân thủ và thực thi các quy định của Công ước.

7.1.2 Việc thiết lập những điều cấu thành hành vi vi phạm Công ước, biến hành vi vi phạm thành vi phạm trong nước, đặc trưng hóa nó và tiến hành điều tra thích hợp là những khía cạnh quan trọng đối với các Bên tham gia thực hiện và thi hành Công ước. Tất cả các Bên tham gia, khi thực hiện Công ước, được yêu cầu áp dụng các yêu cầu của mình để tàu của các Bên không tham gia không được đãi ngộ hơn so với tàu của các Bên tham gia (xem điều 3.3).

7.1.3 Quốc gia tàu treo cờ sẽ đảm bảo rằng các tàu treo cờ hoặc hoạt động dưới quyền của mình được khảo sát và chứng nhận theo các quy định trong phụ lục của Công ước (điều 7 và mục E của phụ lục) để đảm bảo việc tuân thủ.

7.1.4 Điều 8.1 quy định rằng mọi hành vi vi phạm các yêu cầu của Công ước đều bị cấm và các chế tài sẽ được thiết lập theo luật của Chính quyền của tàu liên quan tại bất kì nơi có hành vi vi phạm. Chính quyền sẽ kịp thời thông báo cho Bên tham gia đã báo cáo về vi phạm bị cáo buộc, cũng như Tổ chức, về bất kỳ hành động nào được thực hiện. Nếu Chính quyền đã không thực hiện bất kỳ hành động nào trong vòng một năm sau khi nhận được thông tin thì phải thông báo cho Bên đã báo cáo hành vi vi phạm bị cáo buộc.

7.1.5 Điều 8.2 quy định rằng mọi hành vi vi phạm các yêu cầu của Công ước trong phạm vi thẩm quyền của bất kỳ Bên nào đều bị cấm và các chế tài sẽ được thiết lập theo luật của Bên đó. Trong trường hợp vi phạm xảy ra, mỗi Bên có nghĩa vụ phải tiến hành các thủ tục tố tụng theo luật pháp của mình hoặc cung cấp cho Chính quyền của tàu những thông tin và bằng chứng của vi phạm.

7.1.6 Vi phạm sẽ được đánh giá dựa trên việc không tuân thủ các điều khoản cơ bản của pháp luật, cho dù trong luật pháp cơ bản hay luật pháp thứ cấp và việc đánh giá đó sẽ phụ thuộc vào cách thức soạn thảo các điều khoản cơ bản này. Do đó, điều quan trọng là luật pháp trong nước phải có mô tả rõ ràng về nghĩa vụ áp dụng đối với tàu và người theo Công ước và các hành vi vi phạm tương ứng do vi phạm các nghĩa vụ này.

7.1.7 Mặc dù các quốc gia có các tiêu chuẩn chứng minh khác nhau theo các hệ thống pháp lý riêng lẻ của họ, nhưng các quốc gia nói chung nên cho phép tiếp nhận nhiều loại bằng chứng đáng tin cậy, bao gồm bằng chứng gián tiếp, để chỉ ra các hành vi vi phạm Công ước. Việc thu thập, trình bày và thừa nhận bằng chứng của các hành vi vi phạm phải được các quốc gia phát triển cẩn thận, trong đó có thể thực hiện được khi hợp tác với các quốc gia khác, để thực thi Công ước có hiệu quả.

7.1.8 So với việc phát hiện hành vi vi phạm trong các công ước quốc tế khác (ví dụ Phụ lục I MARPOL), việc phát hiện các sinh vật biển vượt quá tiêu chuẩn hiệu suất nước dẫn (quy định D-2) đôi khi có thể phức tạp hơn. Bằng chứng tài liệu, chẳng hạn như việc kiểm tra BWRB, IBWMC hoặc BWMP, sẽ đóng vai trò chính trong việc phát hiện các hành vi vi phạm các yêu cầu của Công ước. Tuy nhiên, việc phát hiện vi phạm tiêu chuẩn xả thải trong quy định D-2 yêu cầu phải có bằng chứng khoa học được thu thập chủ yếu thông qua phân tích mẫu xả nước dẫn. Thông tin thêm về BWE và tiêu chuẩn xả thải (quy định D-1 và D-2) có thể được tìm thấy trong chương 11 và về lấy mẫu và phân tích nước dẫn có thể được tìm thấy trong chương 13.

7.1.9 Hướng dẫn về kiểm soát Chính quyền cảng theo Công ước BWM (nghị quyết MEPC.252 (67)) đã được Tổ chức phát triển để hỗ trợ Chính phủ khi thực hiện kiểm tra PSC theo Công ước. Thông tin chi tiết về các Hướng dẫn này có thể được tìm thấy trong chương 19.

7.1.10 Tất cả những nỗ lực có thể phải được thực hiện để tránh việc giam giữ hoặc trì hoãn tàu quá mức. Trong trường hợp sự chậm trễ không đáng có xảy ra, tàu sẽ được quyền được bồi thường cho bất kỳ tổn thất hoặc thiệt hại nào.

7.2 Chế tài

7.2.1 Chế tài có thể áp dụng đối với các hành vi vi phạm khác nhau theo Công ước được xác định bởi mỗi Bên và có thể là một chức năng của một số trường hợp pháp lý, chính trị và kinh tế. Ngoài ra, cách tiếp cận các chế tài trong luật dân sự và trong các khu vực pháp lý chung cũng có thể khác nhau.

Vì các chế tài có thể rất hiệu quả như một công cụ tuân thủ có lợi cho các quốc gia khi quy định các chế tài hài hòa với các hệ thống áp dụng ở các quốc gia hoặc vùng lãnh thổ lân cận. Điều 8.3 của Công ước yêu cầu các chế tài phải đủ mạnh để ngăn chặn các hành vi phạm. Điều này cũng sẽ giúp tránh nhận thức rằng một số quốc gia có các chế tài không chặt chẽ bằng các quốc gia khác mà đây có thể là một "cảng an toàn" cho người vi phạm tiềm năng. Mặt khác, các chế tài có thể có các nỗ lực giảm thiểu tự nguyện và tự báo cáo vào tài khoản. Một hệ thống tiên bộ như vậy là dễ dàng hơn và ít tốn kém hơn cho cảnh sát và bảo quản tài sản truy tố cho các trường hợp lớn hơn, nơi đã gây ra thiệt hại đáng kể. Mục tiêu cuối cùng luôn luôn được ghi nhớ của Công ước là ngăn ngừa, giảm thiểu và cuối cùng là loại bỏ các rủi ro đối với môi trường, sức khỏe con người, tài sản và tài nguyên phát sinh từ việc chuyển các sinh vật và mầm bệnh gây hại.

7.2.2 Các quốc gia tàu treo cờ nên áp dụng các chế tài đối với những hoạt động không vì mục đích của Công ước, chẳng hạn như làm sai lệch các hồ sơ cần thiết. Cần lưu ý rằng có những yêu cầu đối với BWMS để kết hợp thiết bị kiểm soát và giám sát và lưu trữ dữ liệu vận hành và hiệu suất trong ít nhất 24 tháng. Những dữ liệu này cung cấp bằng chứng quan trọng về hoạt động và hiệu suất của BWMS, có thể được tham chiếu chéo với các mục nhập BWRB và mục nhật ký tàu để xác định các hành vi phạm tiềm ẩn.

7.2.3 Các chế tài đối với các hành vi phạm này có thể được coi là tội phạm và do đó có thể đóng vai trò là một công cụ quan trọng trong việc thúc đẩy tính trung thực trong báo cáo, giám sát và các yêu cầu pháp lý khác. Điều quan trọng cần lưu ý là các chế tài chắc chắn và nhanh chóng đối với các vi phạm sẽ có tác dụng răn đe quan trọng. Một điều quan trọng cần lưu ý khác là chỉ cung cấp cho việc áp dụng các chế tài trong luật pháp quốc gia sẽ không tự mình đạt được những lợi ích đáng kể. Các chế tài này cần được hỗ trợ bởi các quy trình kỹ thuật hiệu quả để thu thập bằng chứng (như lấy mẫu và phân tích nước dằn).

Phần IV

Thực hiện các quy định

Chương 8

Thực hiện phần A(Qui định chung)

8.1 Định nghĩa

8.1.1 Bày thuật ngữ được định nghĩa trong quy định A-1: "ngày đến hạn" "dung tích nước dẫn" "công ty" "được xây dựng" "chuyển đổi chính", "Từ vùng đất gần nhất" và "hoạt chất" là cơ sở để hiểu được các quy định khác nhau của Công ước.

8.1.2 Liên quan đến thuật ngữ "chuyển đổi chính", Tổ chức đã phê duyệt làm rõ rằng việc thiết lập BWMS mới không nên được coi là một chuyển đổi chính (BWM.2 / Circ.45). Nó cũng làm rõ ý nghĩa là "thay đổi loại tàu" theo quy định A-1.5.2.

8.2 Khả năng ứng dụng chung

8.2.1 Quy định A-2 là phần quan trọng cung cấp các yêu cầu chức năng cho Công ước để đạt được mục tiêu. Quy định này nêu rằng, trừ khi có quy định rõ ràng khác, việc xả nước dẫn chỉ được thực hiện thông qua việc quản lý nước dẫn theo quy định của Công ước.

8.2.2 Nói chung, phần A của phụ lục của Công ước đề cập đến phạm vi của các quy định. Khi thực hiện Công ước, trước tiên một Bên phải xác định chính xác phạm vi của các quy định đó. Ví dụ, cần đưa ra quyết định về việc Chính phủ có muốn sử dụng Công ước làm cơ sở cho các yêu cầu về nước dẫn trong nước hay không, hay liệu có cách tiếp cận khác để đáp ứng điều 4.2.

8.3 Trường hợp ngoại lệ

8.3.1 Trường hợp ngoại lệ là trường hợp mà yêu cầu của quy định B-3, hoặc bất kỳ biện pháp nào được một Bên áp dụng theo điều 2.3 và mục C, đều không được áp dụng. Những trường hợp đó là:

.1 việc thu nhận hoặc xả nước dẫn và cặn nước dẫn cần thiết cho mục đích đảm bảo an toàn cho tàu trong các tình huống khẩn cấp hoặc cứu mạng người trên biển; hoặc là

.2 việc xả ngẫu nhiên hoặc nước dẫn và cặn nước dẫn xâm nhập do hư hỏng tàu hoặc thiết bị của nó:

.1 miễn là tất cả các biện pháp phòng ngừa hợp lý đã được thực hiện trước và sau khi xảy ra thiệt hại hoặc phát hiện ra thiệt hại hoặc xả thải nhằm mục đích ngăn ngừa hoặc giảm thiểu xả thải; và

.2 trừ khi chủ sở hữu, Công ty hoặc cán bộ phụ trách cố tình gây thiệt hại hoặc thiếu thận trọng; hoặc là

.3 việc hấp thu và xả nước dẫn và cặn nước dẫn khi được sử dụng cho mục đích tránh hoặc giảm thiểu sự cố ô nhiễm từ tàu; hoặc là

.4 việc hấp thu và xả thải tiếp theo trên biển cùng nước dẫn và cặn nước dẫn; hoặc là

.5 việc xả nước dẫn và cặn nước dẫn từ tàu tại cùng địa điểm mà toàn bộ nước dẫn và các cặn nước dẫn phát sinh và với điều kiện là không có pha trộn với nước dẫn và cặn nước dẫn không được quản lý từ các khu vực khác. Nếu xảy ra sự pha trộn, nước dẫn được lấy từ các khu vực khác phải chịu sự quản lý nước dẫn theo Phụ lục của Công ước.

8.3.2 Tàu áp dụng trường hợp ngoại lệ chỉ có thể thực hiện như vậy khi gặp các tình huống được nêu ở trên. Những tàu này được yêu cầu phải tuân thủ tất cả các quy định hiện hành khác của Công ước. Theo Nguyên tắc PSC (nghị quyết MEPC.252 (67)), việc dùng các trường hợp ngoại lệ phải được ghi lại trong BWRB, bao gồm một lý do thích hợp rằng trường hợp ngoại lệ là hợp lý.

8.3.3 Ba trường hợp đầu tiên trong quy định A-3 tương tự như các trường hợp được tìm thấy trong các hiệp ước hàng hải khác, trong khi trường hợp thứ tư và thứ năm là đặc trưng cho nước dẫn và có thể gây ra các vấn đề cần giải quyết, do đó cần phải chú ý thêm.

8.4 Miễn trừ

8.4.1 Quy định A-4 cho phép các Bên có khả năng, trong vùng biển thuộc thẩm quyền của mình, miễn trừ cho một số tàu nhất định để họ không bắt buộc phải áp dụng quy định B-3 (Quản lý nước dẫn đối với tàu) hoặc C-1 (Biện pháp bổ sung).

8.4.2 Mặc dù quy định này chủ yếu giải quyết các cơ quan nhà nước cảng, các cơ quan có thẩm quyền của quốc gia tàu treo cờ nên được tham gia để giải quyết các thắc mắc được đưa ra bởi các Chính quyền cảng liên quan đến yêu cầu, ví dụ: cập nhật BWMP.

Việc miễn trừ chỉ có thể được cấp nếu tất cả các quốc gia có thể bị ảnh hưởng bởi việc miễn trừ đồng ý rằng việc đánh giá rủi ro cho thấy có rủi ro thấp chấp nhận được đối với môi trường, sức khỏe con người, tài sản và tài nguyên.

8.4.3 Do đó, một Bên cần dự đoán rằng công việc về chính sách miễn trừ của mình cần được thực hiện đầy đủ trước khi Công ước có hiệu lực để có thể cung cấp cho các bên liên quan thông tin cần thiết để xin miễn trừ.

8.4.4 Việc miễn trừ có thể được cấp trong một thời gian xác định là không quá năm năm đối với một số tàu nhất định và theo các điều kiện nhất định:

- .1 tàu hoạt động độc quyền ở các cảng hoặc địa điểm được chỉ định;
- .2 tàu chỉ lấy nước dân từ các cảng hoặc địa điểm được chỉ định đó; và
- .3 việc đánh giá rủi ro phải được thực hiện theo Hướng dẫn (G7) trước khi có yêu cầu miễn trừ. Chính quyền có thể cấp miễn trừ theo quy định A-4 dựa trên khái niệm SRA theo sự tư vấn và thỏa thuận giữa các quốc gia có thể bị ảnh hưởng bởi các miễn trừ đó.

8.4.5 Việc miễn trừ có nghĩa là áp dụng cho các tàu hoặc nhóm tàu tương tự trong các chuyến đi được chỉ định hoặc các chuyến đi được chỉ định tương tự và cần chú ý đặc biệt đến vận chuyển đường biển ngắn trong trường hợp cụ thể này. Việc miễn trừ phải được xem xét qua trung gian và có thể cần phải rút lại khi rủi ro thực tế liên quan đến chuyến đi tăng đáng kể kể từ khi thực hiện đánh giá rủi ro.

8.4.6 Hướng dẫn (G7) cung cấp hỗ trợ trong việc miễn trừ, bao gồm các thủ tục tư vấn và cấp miễn, và để xem xét và rút lại chúng. Khi được sử dụng, chúng cần được điều chỉnh phù hợp với các điều kiện địa phương có thể bao gồm cả địa sinh học và đa dạng sinh học và các điều kiện này phải được một Bên sử dụng để xác định chính sách miễn trừ của mình và để đảm bảo các hướng dẫn nội bộ rõ ràng được đưa ra trong quá trình ra quyết định.

8.4.7 Nghiên cứu về yêu cầu miễn trừ và quy trình cấp có thể được thực hiện theo ba giai đoạn:

- .1 đánh giá rủi ro (theo Hướng dẫn (G7)) khi có yêu cầu miễn trừ;
- .2 nghiên cứu đánh giá này bởi tất cả các quốc gia có khả năng bị ảnh hưởng liên quan; và
- .3 truyền thông về bất kỳ sự miễn trừ nào được cấp cho Tổ chức.

8.4.8 Các Bên có thể tự thực hiện đánh giá rủi ro để cấp miễn trừ hoặc yêu cầu chủ tàu hoặc nhà điều hành thực hiện. Trong mọi trường hợp, Bên cấp miễn trừ có trách nhiệm đánh giá đánh giá rủi ro, xác minh dữ liệu và thông tin được sử dụng và đảm bảo đánh giá được thực hiện một cách kỹ lưỡng và khách quan theo Hướng dẫn (G7).

8,5 Tuân thủ tương đương

8.5.1 Việc áp dụng đơn giản của Công ước có thể được sử dụng liên quan đến việc chấp thuận và công cụ tìm kiếm và cứu hộ nhất định, theo quy định A-5 và có xem xét Hướng dẫn (G3).

8.5.2 Tàu phải tuân thủ Công ước, nhưng mặt khác có thể đạt được sự tuân thủ tương đương. Trong các điều khoản của nó, Hướng dẫn (G3) khuyến nghị, có xem xét bản chất của tàu, rằng nước dẫn phải được đổi trước khi xả theo quy định B-4, hoặc theo cách khác được quản lý theo yêu cầu của Chính quyền, theo thứ tự để ngăn chặn, giảm thiểu và cuối cùng loại bỏ việc chuyển các sinh vật và mầm bệnh có hại đến mức tối đa có thể thực hiện được.

Chương 9

Thực hiện Phần B (Yêu cầu quản lý và kiểm soát tàu)

9.1 Quản lý nước dẫn đối với tàu

9.1.1 Công ước yêu cầu, không kể đến những điều khác, việc phát triển các BWMP của từng tàu, duy trì các hồ sơ phù hợp và tuân thủ các giới hạn xả thải với nồng độ nhất định phụ thuộc vào ngày xây dựng và nồng độ nước dẫn của tàu.

9.1.2 Công ước quy định hai tiêu chuẩn đối với nước dẫn thải; tiêu chuẩn D-1 bao trùm BWE trong khi tiêu chuẩn D-2 là tiêu chuẩn hiệu suất nước dẫn. Công ước yêu cầu tiêu chuẩn D-1 hoặc D-2 sau khi có hiệu lực vào ngày 8 tháng 9 năm 2017.

9.1.3 Theo nghị quyết A.1088 (28), ngày áp dụng tuân thủ tiêu chuẩn D-2 là ngày khảo sát đổi mới IOPP đầu tiên sau khi Công ước có hiệu lực đối với tất cả các tàu hiện có. Các tàu được chế tạo sau khi có hiệu lực sẽ được yêu cầu đáp ứng tiêu chuẩn D-2 khi bàn giao.

9.1.4 Điều 4 của Công ước (Kiểm soát việc chuyển các sinh vật và mầm bệnh thủy sinh có hại thông qua nước dẫn và cặn nước dẫn của tàu) kêu gọi các Bên tham gia:

- .1 yêu cầu các tàu áp dụng Công ước treo cờ hoặc hoạt động dưới quyền của họ tuân thủ các yêu cầu của Công ước và thực hiện các biện pháp hiệu quả để đảm bảo rằng các tàu đó tuân thủ các yêu cầu đó; và
- .2 liên quan đến các điều kiện và khả năng cụ thể của họ, để phát triển các chính sách, chiến lược hoặc chương trình quốc gia về quản lý nước dẫn tại các cảng và vùng biển thuộc thẩm quyền của họ phù hợp và thúc đẩy các mục tiêu của Công ước.

9.1.5 Tuân thủ Công ước có thể đạt được, bao gồm cả, thông qua các phương án sau:

- .1 như một biện pháp tạm thời trao đổi nước dần theo quy định D 1 cho đến khi quy định D-2 áp dụng cho tàu cụ thể;
- .2 xử lý nước dần bằng cách sử dụng hệ thống quản lý nước dần được phê duyệt để đáp ứng tiêu chuẩn thực hiện trong quy định D-2; hoặc là
- .3 thực hiện các phương pháp quản lý nước dần khác được chấp nhận thay thế cho các yêu cầu được mô tả trong quy định B-3, đoạn 1 đến 5, với điều kiện là các phương pháp đó đảm bảo ít nhất cùng mức độ bảo vệ đối với môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên, và được MEPC chấp thuận về nguyên tắc.

9.2 BWMS và các phương pháp khác

9.2.1 BWMS, công nghệ và phương pháp xử lý đã phát triển nhanh chóng để chuẩn bị cho việc phê chuẩn dự kiến và sau đó có hiệu lực của Công ước. Các phương án hiện tại bao gồm:

- .1 xử lý cơ học, ví dụ: lọc, tách hoặc phá hủy;
- .2 xử lý vật lý, ví dụ: ánh sáng cực tím, xử lý nhiệt, khử oxy;
- .3 xử lý hóa học và điện hóa, tức là sử dụng các hoạt chất;
- .4 kết hợp các phương án trên; và
- .5 Ngoài ra, quản lý cặn nước dần, bằng cách tách và nước hấp thụ cục bộ (tuân thủ Công ước) hoặc bằng cách loại bỏ để xử lý.

9.2.2 Các phương pháp tuân thủ thay thế có thể bao gồm xả nước dần qua phương tiện tiếp nhận được phê duyệt. Tàu phải xả nước dần theo tiêu chuẩn quy định trong phần D của Công ước và theo quy định B-3.

9.2.3 Thông tin thêm về các lựa chọn quản lý nước dần cho tàu có thể được tìm thấy trong chương 17.

9.3 Trao đổi nước dẫn

9.3.1 BWE cho phép thực hiện Công ước bằng các yêu cầu ban đầu đối với tàu thực hiện trao đổi nước dẫn lấy ở cảng hoặc vùng ven biển với nước từ vùng biển xa đất liền được xác định là 200 hải lý từ vùng đất gần nhất bất cứ khi nào có thể, nhưng trong mọi trường hợp ít nhất 50nm từ vùng đất gần nhất và trong nước sâu ít nhất 200 m. Quy trình này nhằm mục đích giảm số lượng và khả năng sống sót của các sinh vật thải ra ở cảng hoặc khu vực ven biển sau khi vận chuyển trong bể dẫn. Các sinh vật dưới nước từ nước dẫn ở vùng biển xa đất liền dường như ít hơn về số lượng và ít có khả năng gây ra sự chuyển các sinh vật và mầm bệnh có hại vào vùng nước ven biển, đặc biệt là khi những vùng nước tiếp nhận này trong lành.

9.3.2 Tàu sẽ không được đi chệch khỏi hành trình dự định của nó, hoặc trì hoãn chuyến đi, để tuân thủ tất cả yêu cầu cụ thể nào về khoảng cách từ độ sâu của đất hoặc nước gần nhất. Tàu thực hiện BWE sẽ có thể không được tuân thủ quy định D-1 nếu thuyền trưởng có quyết định hợp lý rằng hoạt động đổi nước sẽ đe dọa sự ổn định của tàu hoặc nói chung là sự an toàn của tàu, thuyền viên hoặc hành khách của nó vì thời tiết bất lợi, thiết kế hoặc áp suất của tàu, lỗi thiết bị, hoặc bất kỳ điều kiện bất thường nào khác. Thông tin thêm về các phương pháp BWE có thể được tìm thấy trong chương 17.

9.3.3 Công ước không yêu cầu sử dụng BWE một khi tàu được yêu cầu tuân thủ tiêu chuẩn D-2. Tiêu chuẩn BWE (quy định D-1) và tiêu chuẩn hiệu suất nước dẫn (quy định D-2) sẽ được thảo luận thêm trong chương 11.

Chỉ định các khu vực trao đổi nước dẫn

9.3.4 Tổ chức đã xây dựng Hướng dẫn (G14), giải quyết cách thức các quốc gia có thể chỉ định các khu vực, tham khảo ý kiến với các quốc gia lân cận hoặc các quốc gia khác, khi thích hợp, nơi tàu có thể tiến hành BWE. Nói chung, có bốn bước không thể thiếu để tuân theo trong việc chỉ định một khu vực là khu vực BWE:

- .1 xác định khu vực, xem xét các khía cạnh pháp lý, các ràng buộc điều hướng, v.v.;
- .2 đánh giá rủi ro;
- .3 chỉ định khu vực, phù hợp với luật pháp và nghĩa vụ quốc gia và quốc tế; và
- .4 liên lạc với Tổ chức trước khi thực hiện.

9.3.5 Việc sử dụng các khu vực đổi nước dần được chỉ định và mọi tác động đến môi trường nước, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên của Quốc gia cảng hoặc các quốc gia khác cần được theo dõi và xem xét thường xuyên.

Trao đổi nước dần ở vùng địa cực

9.3.6 BWMP cho tàu vào vùng nước thuộc các cực của Trái đất cần phải tính đến các vấn đề liên quan đến BWE trong môi trường lạnh và đặc biệt là trong điều kiện ở các cực của Trái đất. Thông tin thêm có thể được tìm thấy trong *Hướng dẫn trao đổi nước dần trong khu vực hiệp ước Nam Cực* (nghị quyết MEPC.163 (56)) và trong *Mã cực*.

9.4 Quản lý cận nước dần

9.4.1 Công ước không yêu cầu tàu xử lý cận nước dần; tuy nhiên, nếu tàu muốn xử lý thì họ sẽ phải thực hiện theo BWMP.

9.4.2 Các sinh vật dưới nước có thể thoát ra khỏi nước dần và có thể tiếp tục tồn tại trong các cận nước dần tích tụ trong bể nước dần. Những sinh vật này có thể tồn tại trong thời gian dài sau khi nước ban đầu được thải ra. Do đó, chúng có thể được vận chuyển từ môi trường sống tự nhiên của chúng và thải ra ở một cảng hoặc khu vực khác, nơi chúng có thể gây hại hoặc ảnh hưởng đến môi trường, sức khỏe con người, tài sản và tài nguyên.

9.4.3 Mỗi Bên tham gia Công ước cam kết đảm bảo rằng, tại các cảng và bến nơi thực hiện việc làm sạch hoặc sửa chữa bề mặt được chỉ định bởi Bên đó, có trang bị các phương tiện thích hợp để tiếp nhận cận nước dần. Các phương tiện tiếp nhận này sẽ hoạt động mà không gây ra sự chậm trễ quá mức cho tàu và sẽ cung cấp cho việc xử lý an toàn các cận nước dần đó không làm suy yếu hoặc làm hỏng môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên của họ hoặc của các quốc gia khác.

9.4.4 Quản lý cận nước dần là điều cần thiết cho mọi hình thức quản lý nước dần. Tàu sẽ không thể tuân thủ Công ước nếu việc xử lý cận nước dần phù hợp từ quản lý nước dần không được thực hiện ở quy mô phù hợp. Các tàu nên, không ảnh hưởng đến an toàn hoặc hiệu quả hoạt động, được thiết kế và xây dựng nhằm giảm thiểu sự hấp thụ và vướng mắc không mong muốn của cận nước dần, tạo điều kiện loại bỏ cận nước dần và cung cấp truy cập an toàn để cho phép loại bỏ và lấy mẫu cận nước dần. Hướng dẫn (G12) cung cấp chi tiết về bể nước dần và cách thiết kế cấu trúc bên trong của chúng để tránh tích tụ cận nước dần.

9.4.5 Trong các hoạt động dẫn, các tàu nên cố gắng hết sức để hạn chế sự hấp thụ của nước dẫn với nồng độ cặn nước dẫn tiềm năng cao càng nhiều càng tốt.

9.5 Kế hoạch quản lý nước dẫn

9.5.1 Công ước yêu cầu mỗi tàu phải có một BWMP dành riêng cho tàu được phê duyệt bởi Quốc gia tàu treo cờ hoặc RO thay mặt cho Quốc gia tàu treo cờ. Quy định B-1 chỉ định rằng một BWMP phải:

- .1 quy định chi tiết quy trình an toàn cho tàu và thuyền viên liên quan đến quản lý nước dẫn theo yêu cầu của Công ước;
- .2 cung cấp mô tả chi tiết về các hành động cần thực hiện để thực hiện các yêu cầu quản lý nước dẫn và thực hành quản lý nước dẫn bổ sung như quy định trong Công ước;
- .3 nêu chi tiết các quy trình xử lý cặn nước dẫn, trên biển và trên bờ;
- .4 bao gồm các quy trình phối hợp của việc quản lý xả nước dẫn trên tàu ra biển với chính quyền của Nhà nước tại vùng biển xả thải;
- .5 chỉ định cán bộ trên tàu phụ trách đảm bảo rằng kế hoạch được thực hiện đúng;
- .6 quy định về các yêu cầu báo cáo cho các tàu trong Công ước; và
- .7 được viết bằng ngôn ngữ làm việc trên tàu. Nếu ngôn ngữ được sử dụng không phải là tiếng Anh, tiếng Pháp hoặc tiếng Tây Ban Nha, cần có một bản dịch sang một trong những ngôn ngữ này.

9.5.2 Ngoài các khía cạnh bắt buộc của BWMP được liệt kê ở trên, các hướng dẫn cũng cung cấp thêm chi tiết và cung cấp mẫu chuẩn cho BWMP. Bên cạnh một số phần khác, một BWMP nên có:

- .1 kế hoạch/bản vẽ và mô tả hệ thống dẫn;
- .2 thông tin về các điểm lấy mẫu nước dẫn và quy trình lấy mẫu;
- .3 quy trình vận hành hoặc an toàn và những hạn chế;

- .4 mô tả phương pháp được sử dụng trên tàu để quản lý nước tràn và kiểm soát cặn nước tràn, bao gồm các quy trình xử lý và xử lý cặn nước tràn;
- .5 nhiệm vụ của nhân viên quản lý nước tràn;
- .6 yêu cầu ghi chép; và.
- .7 làm quen và đào tạo.

9.5.3 Căn cứ vào Hướng dẫn được nêu trong BWM.2 /Circ.52 đã sửa đổi, các tàu (ví dụ: các giàn di động trên biển) cần thực hiện hoặc thực hiện lại hoạt động độc quyền theo điều 3.2 (b) - (d) cũng nên có một quy trình đối với BWMP được phê duyệt của họ để làm sạch hoàn toàn thùng dẫn, đường ống và thiết bị.

9.5.4 Phải xem xét lại BWMP có xem xét các hướng dẫn do Tổ chức phát triển. Mọi thay đổi sau đó sẽ cần được quốc gia tàu treo cờ hoặc RO thay mặt cho Quốc gia phê duyệt lại. BWMP sẽ có sẵn để PSCO và các cơ quan chức năng khác xem xét để xác minh việc tuân thủ các yêu cầu của Công ước.

9.5.5 Tổ chức đã phê duyệt hướng dẫn có liên quan (BWM.2/Circ.40), công nhận rằng quy định B-1 yêu cầu BWMP phải xem xét các hướng dẫn do Tổ chức phát triển, nhưng không bắt buộc tuân thủ cụ thể theo Hướng dẫn (G4) . Mặc dù hướng dẫn trước đó trong nghị quyết A.868 (20) vẫn có hiệu lực, Hướng dẫn (G4) đã thay thế hoàn toàn nghị quyết này. Tuy nhiên, vì lý do thực tế, MEPC đã quyết định rằng các BWMP được phê duyệt theo nghị quyết A.868 (20) sẽ vẫn có hiệu lực cho đến khi kế hoạch yêu cầu sửa đổi do thiết lập BWMS.

9.6 Sổ nhật ký nước tràn

9.6.1 Công ước quy định rằng tất cả các tàu phải có BWRB trong đó ít nhất phải có thông tin được quy định trong phụ lục II của phụ lục của Công ước (xem quy định B-2.1). BWRB có thể ở dạng điện tử hoặc được tích hợp vào các hệ thống sổ ghi/nhật ký khác. Các việc ghi chép vào BWRB sẽ được ký bởi nhân viên phụ trách vận hành và mỗi trang hoàn thành sẽ được ký bởi thuyền trưởng.

9.6.2 Tất cả các hoạt động nước tràn phải được ghi lại đầy đủ không chậm trễ và việc ghi chép vào BWRB phải được thực hiện như sau:

- .1 khi nước tràn được bơm lên tàu;
- .2 bất cứ khi nào nước tràn được truyền giữa các bể hoặc được xử lý để quản lý nước tràn;

- .3 khi nước dần được xả ra biển;
- .4 khi nước dần được bơm qua phương tiện tiếp nhận;
- .5 hút hoặc xả nước dần trong trường hợp ngoại lệ hoặc bất thường;
- .6 thủ tục hoạt động bổ sung và nhận xét chung;
- .7 miễn trừ; và
- .8 trường hợp ngoại lệ bao gồm các thủ tục khẩn cấp.

9.6.3 Thông tin tối thiểu ghi chép trong BWRB (như chi tiết trong phụ lục II) bao gồm ngày/giờ và địa điểm, cảng hoặc phương tiện tiếp nhận (vĩ độ / kinh độ), độ sâu nếu ra khỏi cảng, cũng như lượng dần ước tính tiếp nhận hoặc xả theo mét khối, và liệu BWMP có được thực hiện trước khi xả hay không. Những ghi chép trong BWRB sẽ được duy trì trên tàu trong thời gian tối thiểu hai năm sau lần nhập cuối cùng và sau đó Công ty sẽ kiểm soát trong thời gian tối thiểu ba năm. BWRB phải sẵn có để PSCO và các cơ quan chức năng khác xem xét để xác minh việc tuân thủ các yêu cầu của Công ước.

9.7 Nhiệm vụ của sĩ quan và thuyền viên

9.7.1 Quy định B-6 quy định rằng các sĩ quan và thuyền viên phải làm quen với nhiệm vụ của họ trong việc thực hiện quản lý nước dần trên tàu mà họ phục vụ và, phù hợp với nhiệm vụ của họ, làm quen với BWMP của tàu. Các sĩ quan và thuyền viên của tàu tham gia vào các hoạt động nước dần phải được làm quen và huấn luyện về hoạt động của BWMS được thiết lập và các nhiệm vụ liên quan của họ. Ngoài các hướng dẫn về các khía cạnh chung của quản lý nước dần và các yêu cầu của Công ước, việc đào tạo dành riêng cho tàu phải bao gồm các quy trình vận hành và bảo trì BWMS và tất cả các cân nhắc về an toàn liên quan như được nêu chi tiết trong hướng dẫn vận hành của BWMP và BWMS.

9.7.2 Để tạo điều kiện thuận lợi cho việc thực hiện, quản lý và BWMP cần chỉ định một sĩ quan có trình độ và trách nhiệm (quy định B-1.5). Nhiệm vụ của sĩ quan được chỉ định phải được quy định trong BWMP; những nhiệm vụ đó có thể bao gồm nhưng không giới hạn ở:

- .1 có trách nhiệm thực hiện đúng BWMP bao gồm làm quen và đào tạo sĩ quan và thuyền viên với các nhiệm vụ liên quan đến quản lý nước dần;

- .2 đảm bảo rằng các hoạt động quản lý nước dẫn tuân theo các quy trình được quy định trong BWMP;
- .3 chuẩn bị mẫu từ khai/ báo cáo nước dẫn trước khi đến cảng;
- .4 hỗ trợ cho thuyền viên và sĩ quan dưới sự kiểm soát của chính quyền cảng và các cuộc kiểm tra khác;
- .5 làm chứng cho việc lấy mẫu nước dẫn nào có thể cần phải được thực hiện;
- .6 đảm bảo rằng việc quản lý cặn nước dẫn được thực hiện và tiến hành theo quy định của BWMP;
- .7 giám sát và đảm bảo rằng BWRB được cập nhật phù hợp;
- .8 giám sát việc thực hiện các nhiệm vụ quản lý nước và quản lý cặn nước dẫn khác được chỉ định bởi BWMP; và
- .9 có trách nhiệm hoạt động trong BWE.

9.7.3 Thông tin chi tiết hơn về các nguyên tắc chung của quản lý nước dẫn và hướng dẫn về cấu trúc và nội dung của BWMP có thể được tìm thấy trong Hướng dẫn (G4).

Chương 10

Thực hiện phần C

(Yêu cầu đặc biệt trong một số lĩnh vực nhất định)

Điều 2.3 quy định rằng không có nội dung nào trong Công ước được hiểu là ngăn chặn một Bên thực hiện các biện pháp nghiêm ngặt hơn phù hợp với luật pháp quốc tế. Công ước cũng quy định rằng các yêu cầu đặc biệt ở một số khu vực nhất định có thể cần thiết để ngăn chặn, giảm hoặc loại bỏ việc chuyển các sinh vật và mầm bệnh gây hại trong nước. Đây là các yêu cầu này thêm ngoài các biện pháp quy định chi tiết trong Phần B. Phần C, xử lý các yêu cầu đặc biệt này, bao gồm ba quy định:

- .1 Quy định C-1 (Các biện pháp bổ sung);
- .2 Quy định C-2 (Cảnh báo về tiếp nhận nước dẫn ở một số khu vực nhất định và các biện pháp của quốc gia tàu treo cờ liên quan); và
- .3 Quy định C-3 (Truyền thông thông tin).

Các quy định C-1 và C-2, trong khi cả hai đều thực hiện theo mục đích của Công ước, đều khác nhau về trọng tâm. Quy định C-1 tập trung vào xả nước dẫn và liên quan đến quá trình để một Bên thiết lập các biện pháp nghiêm ngặt hơn. Quy định C-2 tập trung vào việc tiếp nhận nước dẫn và yêu cầu các Bên xác định và thông tin về thời gian và vị trí của một số khu vực nhất định không nên lấy nước dẫn.

Phần C là phần quan trọng đối với mục đích của Công ước. Quy định C-1 đưa ra quy trình để một Bên thực hiện các yêu cầu quản lý nước dẫn bổ sung của riêng mình. Đảm bảo rằng các biện pháp bổ sung như vậy được thông tin một cách hiệu quả là điều quan trọng để tránh nhầm lẫn và đảm bảo tuân thủ. Quy định C-2 khuyến khích các Bên giám sát vùng biển của chính mình và thông báo cho các người điều khiển tàu khi các điều kiện có thể tồn tại (ví dụ như thoát nước thải, điều kiện thủy triều và bùng phát, phá hoại hoặc quần thể các sinh vật và mầm bệnh gây hại). Do đó, điều quan trọng là các Bên giám sát vùng biển của chính mình và thông báo hiệu quả các điều kiện khó khăn cho tàu.

10.1 Các biện pháp bổ sung

10.1.1 Quy định C-1 đưa ra quy trình để một Bên đưa ra các biện pháp bổ sung có thể làm tăng khả năng bảo vệ vùng biển của chính mình. Đây là các biện pháp bổ sung ngoài các biện pháp tối thiểu được yêu cầu trong Phần B.

10.1.2 Việc phát triển và thực hiện các biện pháp đó yêu cầu phải được xem xét cẩn thận. Các bên nên cân nhắc những điều sau đây khi họ đánh giá các biện pháp bổ sung:

- .1 đánh giá khoa học về lợi ích, hiệu quả và các hậu quả không thể lường trước của các biện pháp bổ sung đó;
- .2 tính thực tiễn của việc thực hiện các biện pháp có thể ảnh hưởng đến hoạt động của tàu;
- .3 tác động của các biện pháp đó đối với hậu cần cảng; và
- .4 phương pháp để theo dõi tuân thủ và thực thi các biện pháp đó.

10.1.3 Một Bên sẽ thông tin về dự định của mình để thiết lập các biện pháp bổ sung cho Tổ chức ít nhất sáu tháng trước ngày dự kiến thực hiện các biện pháp. Thông tin có trong đoạn 3 của Hướng dẫn (G13).

10.1.4 Một Bên có thể áp dụng một biện pháp bổ sung để giải quyết tình huống khẩn cấp hoặc trường hợp dịch bệnh. Trong những trường hợp này, yêu cầu tư vấn cho Tổ chức trước sáu tháng không được áp dụng. Tuy nhiên, nếu biện pháp đó được thông qua, Bên tham gia nên thông báo cho các quốc gia lân cận và các quốc gia khác có thể bị ảnh hưởng, ngành vận tải nói chung và các tàu hoạt động trong các lĩnh vực quan tâm và Tổ chức càng sớm càng tốt. Những thông tin này nên bao gồm:

- .1 tọa độ chính xác của khu vực;
- .2 sự cần thiết phải có các biện pháp bổ sung đó;
- .3 một mô tả về các biện pháp bổ sung;
- .4 bất kỳ thỏa thuận nào có thể được cung cấp để tạo điều kiện cho tàu tuân thủ các biện pháp bổ sung; và
- .5 ngày có hiệu lực khi các biện pháp được áp dụng và khi biện pháp không còn hiệu lực.

10.2 Cảnh báo về tiếp nhận nước dằn ở một số khu vực và các biện pháp của quốc gia tàu treo cờ liên quan

10.2.1 Quy định C-2 đưa ra quy trình để một Bên thông báo cho các tàu về các khu vực trong vùng biển của mình, nơi không nên lấy nước dằn, ví dụ: để tránh vận chuyển các sinh vật và mầm bệnh có hại đến các địa điểm khác. Một số cảnh báo có thể là tạm thời và một số cảnh báo khác có thể cần duy trì hiệu lực vĩnh viễn.

10.2.2 Ví dụ cần có cảnh báo tạm thời về hiện tượng tảo nở hoa gây hại. Sự nở hoa như vậy là kết quả khi ánh sáng mặt trời và chất dinh dưỡng khuyến khích sự sinh sản nhanh chóng của các sinh vật tảo với nồng độ rất cao. Một số hiện tượng nở hoa dẫn đến độc tố có khả năng gây hại. Hiện tượng nở hoa như vậy có thể có nồng độ của các sinh vật cao hơn nhiều so với BWMS được thiết kế để xử lý. Do đó, một con tàu lấy nước dằn nơi xảy ra hiện tượng tảo gây hại, có nguy cơ vận chuyển vấn đề đó đến một địa điểm khác.

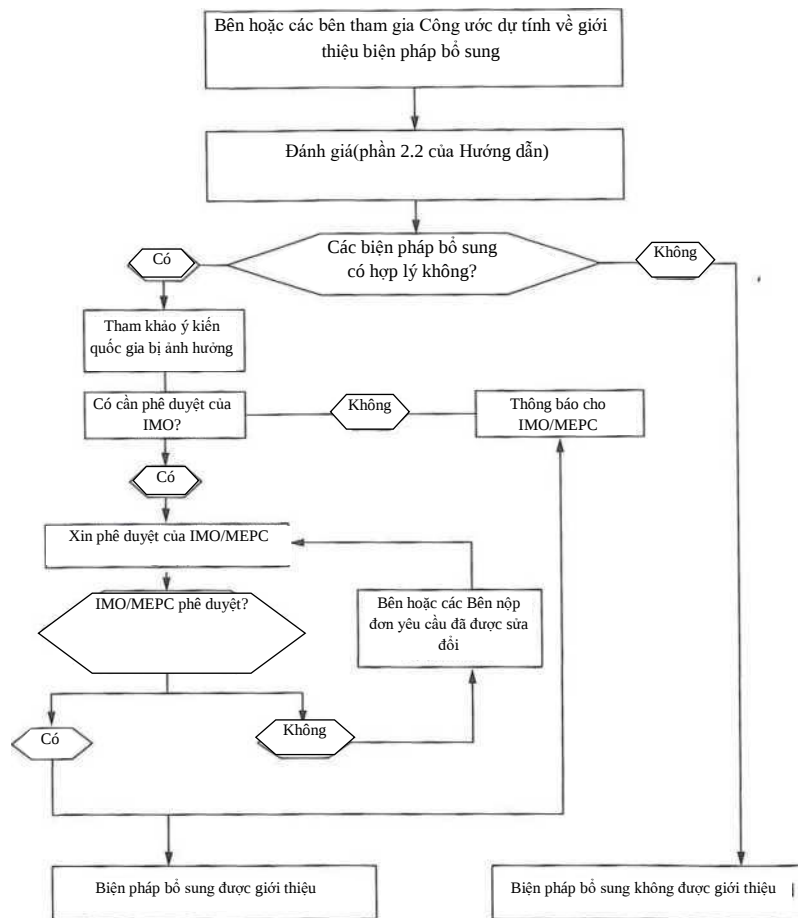
10.2.3 Cảnh báo vĩnh viễn là phù hợp tại vị trí có sự cố thoát nước thải. Ở những vị trí như vậy, thường xuyên có thể xảy ra mức độ mầm bệnh cao do mức độ dinh dưỡng cao. Kết quả có thể là việc vận chuyển các mầm bệnh đó đến các vị trí khác hoặc ngăn cản quá trình xử lý do các tác động như nồng độ carbon hữu cơ hòa tan cao.

10.2.4 Công ước đưa ra hướng dẫn rõ ràng về quy trình để một Bên giới thiệu và đưa ra các cảnh báo như vậy trong quy định C-2.

10.3 Hướng dẫn thực hành để người điều khiển tàu tuân thủ các quy định C-1 và C-2

10.3.1 Tàu phải tuân thủ các biện pháp bổ sung (quy định C-1) và phải tuân thủ các cảnh báo (quy định C-2) do các Bên ban hành. Các biện pháp và cảnh báo thường được mô tả ở trên có thể được ban hành, thay đổi và hết hạn khi cần thiết để đưa ra hình thức bảo vệ thích hợp. Vì vậy, các người điều khiển tàu và thuyền trưởng nên thường xuyên kiểm tra thông qua Quốc gia tàu treo cờ của họ và các nguồn khác, chẳng hạn như các chính quyền cảng nơi tàu dự kiến sẽ đến.

10.3.2 Hướng dẫn (G13) cung cấp hướng dẫn thực tế trong lưu đồ (Quy trình giới thiệu các biện pháp bổ sung) theo quy định C-1 cho một Bên hoặc các Bên sử dụng khi xác định liệu các biện pháp bổ sung cho các biện pháp trong Phần B của Công ước có cần thiết hay không để ngăn chặn, giảm hoặc loại bỏ việc chuyển các sinh vật và mầm bệnh có hại thông qua nước dằn và cặn nước dằn của tàu (xem hình 3).



Hình 3: Lưu đồ- Quy trình giới thiệu các biện pháp bổ sung

10.3.3 Các thuyền viên được khuyến nghị nên tự làm quen với bất kỳ yêu cầu nào về ghi chép và báo cáo hồ sơ liên quan đến bất kỳ biện pháp bổ sung nào, cũng như mọi yêu cầu xả nước bổ sung (ví dụ: nồng độ xả tối đa cho phép của hoạt chất hoặc hạn chế xả nước bẩn tại khu vực nhận nước ngọt).

Chương 11

Thực hiện Phần D (Tiêu chuẩn quản lý nước dẫn)

11.1 Tiêu chuẩn BWE

11.1.1 Tiêu chuẩn BWE được quy định trong quy định D-1, như sau:

- .1 tàu thực hiện BWE theo quy định này sẽ thực hiện với hiệu suất trao đổi thể tích ít nhất 95% của nước dẫn; và
- .2 đối với tàu trao đổi nước dẫn bằng phương pháp bơm, việc bơm qua ba lần thể tích của mỗi bể chứa nước dẫn phải được coi là đáp ứng tiêu chuẩn được mô tả trong đoạn 1. Bơm qua ít hơn ba lần thể tích có thể được chấp nhận với điều kiện tàu có thể chứng minh rằng đáp ứng ít nhất 95% trao đổi thể tích.

11.1.2 Các điều kiện để BWE thực hiện được thảo luận trong chương 9 và 17 của Hướng dẫn này. Các thủ tục BWE phải được đưa vào BWMP và được phê duyệt bởi chính quyền quản lý cò. Thông tin chi tiết khác về BWMP và quản lý nước dẫn thông qua phương pháp trao đổi có thể được tìm thấy trong Hướng dẫn (G4) và (G6).

11.1.3 Việc lấy mẫu để xác minh tuân thủ của BWE có thể liên quan đến việc kiểm tra độ mặn của nước dẫn. Thông tin bổ sung về lấy mẫu và phân tích để xác minh sự tuân thủ quy định D-1 có thể được tìm thấy trong Hướng dẫn lấy mẫu và phân tích nước dẫn để sử dụng thử theo Công ước BWB và Hướng dẫn (G2) (BWB.2 / Circ.42 / Rev .1).

11.1.4 Một tàu sẽ hoạt động với BWE phải được thiết kế và xây dựng có xem xét các cân nhắc được nêu trong Hướng dẫn (G11) để giúp tuân thủ quy định D-1 của Công ước. Các Nguyên tắc này đã được phát triển để đưa ra hướng dẫn cho các nhà đóng tàu, nhà thiết kế tàu, chủ sở hữu và người điều hành tàu trong việc thiết kế BWE an toàn, được chấp nhận về mặt môi trường, có thể đạt được về mặt kỹ thuật, có thể thực hiện được và hiệu quả về chi phí.

11.2 Tiêu chuẩn chức năng nước dẫn

11.2.1 Quy định D-2 của Công ước quy định tiêu chuẩn chức năng sinh học đối với việc xả nước dẫn, nhưng không quy định (các) phương pháp mà tàu nên sử dụng để đáp ứng các yêu cầu. Phương pháp hiệu quả nhất để đáp ứng tiêu chuẩn chức năng sẽ thay đổi tùy thuộc vào các yếu tố khác nhau cho mỗi tàu. Phần lớn các tàu dự kiến sẽ thiết lập một BWMS được phê duyệt để đạt được tiêu chuẩn chức năng. Do đó, để thực hiện và đạt được tiêu chuẩn chức năng nước dẫn trong quy định D-2, sĩ quan phụ trách quản lý nước dẫn phải tuân theo các quy trình thích hợp được quy định trong BWMP đã được phê duyệt.

11.2.2 Các tiêu chuẩn chức năng nước dẫn trong quy định D-2 được tóm tắt trong bảng 1.

Bảng 1 - Tiêu chuẩn chức năng (quy định D-2)

Loại sinh vật	Tiêu chuẩn chức năng
Sinh vật có kích thước < 50 $\mu\text{m}^{(a)}$	< 10 sinh vật sống trong 1m ³
Sinh vật có kích thước > 10 và < 50 $\mu\text{m}^{(a)}$	< 10 sinh vật sống trong 1 ml
Vi khuẩn độc gây bệnh tả (Toxicogenic <i>Vibrio cholera</i>)	< 1 cfu ^(b) trong 100ml
Vi khuẩn đại tràng (<i>Escherichia coli</i>)	< 250 cfu ^(b) trong 100ml
Liên cầu đường ruột (Intestinal Enterococci)	< 100 cfu ^(b) trong 100ml

(a) kích thước tối thiểu

(b) đơn vị tạo thành đàn

11.2.3 Thông tin về việc phê duyệt BWMS có thể được tìm thấy trong chương 13 và 14 của sổ tay này và thông tin về lấy mẫu để thực hiện và kiểm tra phê duyệt kiểu có thể được tìm thấy trong chương 13. Ngoài ra, các phương án sẵn có để tàu đáp ứng Tiêu chuẩn chức năng nước dẫn, bao gồm xử lý nước dẫn và sử dụng các phương pháp khác, sẽ được nêu ở chương 17.

11.2.4 Nếu việc lấy mẫu để xác minh sự tuân thủ quy định D-2 được xem là cần thiết, có thể tìm thấy thông tin bổ sung trong *Hướng dẫn lấy mẫu và phân tích nước dẫn để sử dụng thử theo Hướng dẫn và Công ước BWM (G2) (BWM.2 /Circ.42/Rev.1)*.

11.3 Yêu cầu phê duyệt cho BWMS

11.3.1 Quy định D-3 quy định cơ sở phê duyệt của BWMS và chỉ đạo Chính quyền, nhà sản xuất và chủ tàu tuân thủ các hướng dẫn và quy trình được xây dựng cho quy trình phê duyệt.

11.3.2 BWMS được sử dụng để tuân thủ Công ước phải được Chính quyền phê duyệt có xem xét Hướng dẫn (G8). Ngoài ra, BWMS sử dụng các hoạt chất sẽ được Tổ chức phê duyệt theo Quy trình (G9). Thông tin thêm về phê duyệt của BWMS có thể được tìm thấy trong chương 14 và 15 của sổ tay này.

11.4 Công nghệ xử lý nước dằn nguyên khối

11.4.1 Quy định D-4 có các quy định để đánh giá và thử nghiệm các công nghệ xử lý nước dằn có triển vọng. Đối với tàu tham gia chương trình như vậy được Chính quyền phê duyệt, tiêu chuẩn hiệu suất nước dằn trong quy định D-2 sẽ không được áp dụng cho đến năm năm kể từ ngày tàu được yêu cầu tuân thủ hoặc kể từ ngày thiết lập công nghệ này. Trong suốt thời gian này, công nghệ xử lý phải được vận hành nhất quán và đúng như thiết kế.

11.4.2 Chi tiết về việc áp dụng quy định D-4 và tuyên bố tuân thủ mẫu cho công nghệ xử lý nước dằn nguyên khối có thể được tìm thấy trong Hướng dẫn (G10).

Chương 12

Thực hiện Phần E (Yêu cầu khảo sát và chứng nhận quản lý nước dằn)

Hướng dẫn khảo sát và chứng nhận nhằm tuân thủ Công ước được cung cấp trong *Hướng dẫn kiểm tra tạm thời theo Hệ thống hài hòa Kiểm tra và cấp giấy chứng nhận* (BWM.2 / Circ.7), theo quy định E-1 của Công ước. Sau khi Công ước có hiệu lực, các hướng dẫn khảo sát tạm thời sẽ được đưa vào *Hướng dẫn kiểm tra tạm thời theo Hệ thống hài hòa Kiểm tra và cấp giấy chứng nhận* (Hướng dẫn HSSC) (tại thời điểm viết nghị quyết A.1053 (27), được sửa đổi bằng nghị quyết A.1076 (28)). Độc giả nên làm quen với nội dung của Hướng dẫn HSSC và cập nhật các sửa đổi.

12.1 Kiểm tra

12.1.1 Tất cả các tàu từ 400 GT trở lên phải được kiểm tra, ngoại trừ các công trình nổi, FSU và FPSO mà Công ước áp dụng. Chính quyền sẽ có các biện pháp phù hợp cho các tàu không tuân theo các quy định này để đảm bảo rằng các quy định phù hợp của Công ước được tuân thủ.

12.1.2 Giấy chứng nhận hoặc chứng thực sẽ được cấp khi hoàn thành kiểm tra. Trước khi tàu được đưa vào sử dụng, cần phải được kiểm tra ban đầu để xác minh rằng BWMP và cấu trúc, thiết bị, hệ thống, phụ kiện, thiết bị và vật liệu hoặc quy trình của tàu tuân thủ đầy đủ các yêu cầu của Công ước, sau đó cấp giấy chứng nhận. Tàu cũng phải được kiểm tra hàng năm trong vòng ba tháng trước hoặc sau mỗi ngày đến hạn. Kiểm tra trung gian sẽ diễn ra trong vòng ba tháng trước hoặc sau ngày đến hạn thứ hai hoặc thứ ba, và sẽ có kiểm tra hàng năm như đã đề cập ở trên. Kiểm tra bổ sung, dù là một phần hoặc chung sẽ được thực hiện sau khi có bất kỳ thay đổi, thay thế hoặc sửa chữa đáng kể nào được thực hiện trong hệ thống. Kiểm tra cần đảm bảo rằng bất kỳ thay đổi, thay thế hoặc sửa chữa quan trọng nào đã được thực hiện một cách hiệu quả để tàu tuân thủ các yêu cầu của Công ước. Tất cả các kiểm tra sẽ được chứng thực trên giấy chứng nhận. Giấy chứng nhận cũng phải được gia hạn

tailàn kiểm tracáp giấy mới hoàn toàn, vào một ngày do Chính quyền quy định nhưng không quá năm năm một lần, để xác minh sự tuân thủ đầy đủ (cấu trúc, thiết bị, hệ thống, phụ kiện, thiết bị và vật liệu hoặc quy trình) với các yêu cầu áp dụng của Công ước. Những yêu cầu kiểm tra được nêu trong hình 4.

Năm 0	Năm 1	Năm 2	Năm 3	Năm 4	Năm 5
Kiểm tra ban đầu	Kiểm tra hàng năm	Kiểm tra trung gian hoặc kiểm tra hàng năm	Kiểm tra trung gian hoặc kiểm tra hàng năm	Kiểm tra hàng năm	Kiểm tra cấp giấy mới

* Trước khi tàu được đưa vào sử dụng và trước khi cấp giấy chứng nhận lần đầu

Hình 4 - Lịch kiểm tra và cấp giấy chứng nhận

12.2 Cấp giấy chứng nhận

12.2.1 Các quy định E-2 đến E-5 đưa ra các yêu cầu liên quan đến việc cấp và chứng thực IBWMC, cũng như hình thức, thời hạn và hiệu lực của nó. Khung quy định chính được nêu ở phần này.

Cấp hoặc chứng thực Giấy chứng nhận

12.2.2 IBWMC sẽ được cấp bởi Chính quyền hoặc bởi bất kỳ cá nhân hoặc tổ chức nào được ủy quyền hợp lệ, sau khi hoàn thành kiểm tra ban đầu hoặc kiểm tra cấp giấy chứng nhận mới theo quy định E-1. Trong mọi trường hợp, Chính quyền chịu trách nhiệm hoàn toàn cho Giấy chứng nhận. Giấy chứng nhận sẽ được chứng thực lại bởi Chính quyền hoặc bởi bất kỳ cá nhân hoặc tổ chức nào được ủy quyền hợp lệ, sau khi hoàn thành kiểm tra hàng năm hoặc kiểm tra trung gian.

12.2.3 Giấy chứng nhận được cấp theo thẩm quyền của một Bên sẽ được các Bên khác chấp nhận và có cùng giá trị như Giấy chứng nhận do họ cấp. Ngoài ra, theo yêu cầu của Chính quyền, tàu có thể được kiểm tra và Giấy chứng nhận được cấp hoặc chứng thực bởi hoặc theo thẩm quyền của một Bên khác. Giấy chứng nhận được cấp sẽ có cùng hiệu lực và được công nhận giống như Giấy chứng nhận do Chính quyền cấp.

12.2.4 Đối với các tàu của Bên không tham gia, các Bên sẽ áp dụng các yêu cầu của Công ước cần thiết để đảm bảo rằng không có sự ưu tiên hơn đối với các tàu đó. IBWMC không được cấp cho tàu treo cờ của một quốc gia không phải là một Bên. Tàu treo cờ của một bên không tham gia có thể được cấp bằng hoặc giấy chứng nhận tuân thủ Công ước.

12.2.5 Các yêu cầu đầy đủ để cấp hoặc chứng thực Giấy chứng nhận được quy định trong các quy định E-2 và E-3.

12.2.6 Phụ lục I của phụ lục của Công ước có mẫu của Giấy chứng nhận được tuân theo khi lập Giấy chứng nhận. Quy định E-4 đưa ra các yêu cầu về ngôn ngữ cho Giấy chứng nhận.

12.2.7 Tổ chức đã phê duyệt hướng dẫn về việc ban hành IBWMC (BWM.2 / Circ.40) trước khi Công ước có hiệu lực và nhận ra rằng sẽ không thể chuẩn bị, xem xét và phê duyệt các BWMP và kiểm tra và chứng nhận tất cả các tàu từ 400 GT trở lên trong khoảng thời gian 12 tháng kể từ ngày các điều kiện bắt đầu có hiệu lực và thực tế có hiệu lực ngày của Công ước. Để giải quyết vấn đề này, hướng dẫn đưa ra quy trình cấp giấy chứng nhận trước khi Công ước có hiệu lực.

Thời hạn và hiệu lực của Giấy chứng nhận

12.2.8 Giấy chứng nhận sẽ được cấp trong khoảng thời gian không quá năm năm. Khi hoàn thành kiểm tra cấp giấy mới, Giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực vào ngày không quá năm năm kể từ ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có. Đoạn 1 đến 7 của quy định E-5 quy định chi tiết các quy định liên quan đến thời hạn và hiệu lực của Giấy chứng nhận cũng như các điều kiện và trường hợp theo đó có thể được gia hạn hiệu lực, nhưng trong mọi trường hợp không quá ba tháng. Ngoài ra, quy định E-5.8 giải quyết trường hợp kiểm tra hàng năm có thể được hoàn thành trước ba tháng trước ngày đến hạn.

12.2.9 Trong một số trường hợp, Giấy chứng nhận sẽ hết hiệu lực. Điều này được đề cập chi tiết trong quy định E-5.9; sau đây là tóm tắt của một số trường hợp:

- .1 nếu cấu trúc, thiết bị, hệ thống, phụ kiện, thiết bị và vật liệu liên quan của tàu bị thay đổi, thay thế hoặc sửa chữa đáng kể thì Giấy chứng nhận không được chứng thực;
- .2 khi chuyển tàu sang cờ của một quốc gia khác;
- .3 nếu kiểm tra liên quan không được hoàn thành trong các khoảng thời gian được chỉ định; hoặc là
- .4 nếu Giấy chứng nhận không được chứng thực theo quy định E-1.1.

12.2.10 Ngoài ra, theo quy trình trong *Hướng dẫn về đưa tàu vào hoặc vào lại hoạt động độc quyền trong vùng biển thuộc thẩm quyền của một Bên duy nhất*(BWM.2 / Circ.52 / Rev.1), Giấy chứng nhận của tàu sẽ bị thu hồi nếu con tàu hoạt động hoặc tái hoạt động độc quyền theo điều 3.2 (b) - (d).

12.3 Tổ chức được công nhận

12.3.1 Trong thực tế, thuật ngữ RO thường có thể được hiểu là một Tổ chức đăng kiểm; tuy nhiên, điều này không loại trừ việc sử dụng các tổ chức khác và nội dung liên quan của đoạn này sẽ được xem xét. Chính quyền nên quyết định tổ chức nào sẽ ủy thác cho cơ quan có thẩm quyền hành động thay mặt cho các mục đích của Công ước. Việc này giống như những người được ủy quyền hành động theo các công ước khác nhưng có thể được giảm hoặc thêm vào khi cần thiết. Phần lớn sẽ phụ thuộc vào quy mô của đội treo cờ, sự hiện diện hay nói cách khác của một Tổ chức đăng kiểm quốc gia có thể đáp ứng nhu cầu đó và các Tổ chức đăng kiểm thường được sử dụng bởi các tàu đến Cơ quan đăng ký của Chính quyền. Điều cần thiết là RO phải nhận thức rõ ràng phạm vi của ủy quyền được phép. Chính quyền cần đưa ra hướng dẫn trong một thỏa thuận bằng văn bản nêu rõ liệu RO có được khảo sát theo các yêu cầu đầy đủ của Công ước hay không. Hướng dẫn rõ ràng nên được ban hành:

- .1 đề ra hành động được thực hiện trong trường hợp tạm thời không tuân thủ Công ước;
- .2 về việc giải thích các quy định;
- .3 về việc ban hành miễn trừ trong trường hợp này tùy theo quyết định của Chính quyền;
- .4 về việc phê duyệt thiết bị thay cho Chính quyền; và
- .5 về kiểm tra các tàu không được phân loại và về việc cung cấp thông tin khi Chính quyền yêu cầu..

12.3.2 Với những điểm này, Chính quyền có thể xem xét về dịch vụ mà một tổ chức được chuẩn bị và có thể cung cấp.

12.3.3 Các tiêu chí chung được đáp ứng bởi các RO hoạt động thay mặt cho Chính quyền hàng hải cần bao gồm:

- .1 RO cần có đủ kinh nghiệm và kỹ năng thực hiện khảo sát kỹ thuật;
- .2 RO có mặt ở tất cả các khu vực nơi các tàu treo cờ của Chính quyền hoạt động, đòi hỏi số lượng nhân sự tối thiểu; và
- .3 RO sẽ có thể hoàn thành chương trình đảm bảo chất lượng liên tục.

12.3.4 MEPC 65 đã thông qua Bộ luật dành cho các tổ chức được công nhận (Bộ luật RO) (nghị quyết MEPC.237 (65)), có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2015. Mặc dù Bộ luật RO không áp dụng trực tiếp cho Công ước BWM, nhưng nó cung cấp thông tin hữu ích về việc thiết lập mối quan hệ với RO để hành động thay mặt cho Quốc gia tàu treo cờ liên quan đến chứng nhận theo luật định và các dịch vụ khác, cũng như các hướng dẫn về giám sát của Quốc gia tàu treo cờ.

Chương 13

Lấy mẫu nước dẫn

Để đánh giá liệu một con tàu có tuân thủ tiêu chuẩn BWE (quy định D-1) hay tiêu chuẩn chức năng nước dẫn (quy định D-2) của Công ước, các mẫu có thể cần phải được lấy và phân tích.

Các mẫu nước dẫn được lấy sẽ cần phải đại diện cho bản chất vật lý (liên quan đến quy định D-1 và D-2) và/hoặc nồng độ sinh vật sống (liên quan đến quy định D-2) của toàn bộ lưu lượng nước dẫn. Nước dẫn có thể có khối lượng hàng ngàn mét khối được giữ trong một số bể khác nhau và thường có hình dạng phức tạp. Ngoài ra, nước và các sinh vật trong đó có thể không được phân phối đồng nhất trong bể nước dẫn. Việc lấy mẫu cần được thực hiện theo cách giảm thiểu tác động đến số lượng sinh vật sống trong nước.

Để đạt được sự thống nhất trong thử nghiệm tuân thủ trên tàu đối với nước dẫn, các phương thức thống nhất để lấy mẫu và phân tích nước dẫn là rất cần thiết. BW.M.2 / Circ.42 / Rev.1 đưa ra hướng dẫn về lấy mẫu và phân tích nước dẫn theo Công ước và Hướng dẫn (G2). Mục đích của hướng dẫn này là cung cấp các khuyến nghị chung về phương pháp và cách thức lấy mẫu và phân tích để kiểm tra sự tuân thủ các tiêu chuẩn được mô tả trong các quy định D-1 và D-2, đặc biệt là trong giai đoạn thử nghiệm cho đến khi các phương pháp được thỏa thuận.

Có hai trường hợp khác nhau trong đó việc lấy mẫu cho tiêu chuẩn chức năng nước dẫn (quy định D-2) được sử dụng:

- .1 lấy mẫu để thử nghiệm phê duyệt kiểu của BWMS (thử nghiệm trên đất liền và trên tàu); và
- .2 lấy mẫu để tuân thủ.

13.1 Lấy mẫu để thử nghiệm phê duyệt kiểu của BWMS (thử nghiệm trên đất liền và trên tàu)

13.1.1 Lấy mẫu và phân tích nước dẫn theo Hướng dẫn (G8) được thực hiện như một phần của quy trình phê duyệt kiểu cho BWMS trong cả hai chu kỳ thử nghiệm trên tàu và trên đất liền. Lấy mẫu để phê duyệt kiểu thường là lấy mẫu xả hoặc mẫu tiếp nhận thay vì lấy mẫu trong bể.

13.1.2 Các chu trình thử nghiệm trên tàu được thiết lập trong BWMS trong các hoạt động nước dẫn của tàu thông thường. Thử nghiệm trên đất được thực hiện trong các điều kiện được kiểm soát tại một cơ sở thử nghiệm được phê duyệt. Kết quả được đo theo tiêu chuẩn chức năng nước dẫn (quy định D-2) và cũng được so sánh với mức lấy vào các sinh vật, phải đáp ứng các điều kiện thách thức cần thiết cho một thử nghiệm hợp lệ. Nên sử dụng các phương pháp xác thực để thu thập, xử lý, lưu trữ và phân tích mẫu. Lấy mẫu cho quy trình phê duyệt kiểu phải đáp ứng các tiêu chí được nêu trong Hướng dẫn (G8) về kích thước và sao chép mẫu.

13.2 Lấy mẫu để tuân thủ

13.2.1 Lấy mẫu nước dẫn để tuân thủ tàu theo Hướng dẫn (G2) có thể được thực hiện vì hai lý do:

- .1 để đánh giá mức độ của các sinh vật sống trong nước dẫn trong quá trình xả và/hoặc trong bể dẫn; và
- .2 để đánh giá các đặc tính vật lý của nước (ví dụ: độ mặn) trong quá trình xả và/hoặc trong bể dẫn.

13.2.2 Các mặt chính của lấy mẫu và phân tích

13.2.2.1 BMW.2/Circ.42 / Rev.1 đưa ra các khuyến nghị chung về phương pháp và cách thức lấy mẫu nước dẫn và phân tích mẫu để kiểm tra việc tuân thủ các tiêu chuẩn được mô tả trong các quy định D-1 và D-2 của Công ước.

13.2.2.2 Việc lấy mẫu và phân tích để kiểm tra tuân thủ là một vấn đề phức tạp. Theo hướng dẫn (G2), việc kiểm tra sự tuân thủ có thể được thực hiện theo hai bước. Bước đầu tiên, trước khi phân tích chi tiết về tuân thủ, thực hiện phân tích chỉ định về xả nước dẫn để xác định xem một con tàu có khả năng tuân thủ Công ước hay không.

13.2.2.3 Khi kiểm tra sự tuân thủ, cách thức lấy mẫu được sử dụng sẽ cho ra một mẫu đại diện cho toàn bộ việc xả nước dẫn từ bất kỳ bể nào hoặc một số bể được xả. Lấy mẫu đại diện phản ánh nồng độ và thành phần tương đối của quần thể (sinh vật và/hoặc hóa chất) trong khối lượng cần xác định. Các mẫu phải được lấy theo phụ lục, phần 1 và/hoặc phần 2 của Hướng dẫn (G2).

13.2.2.4 Có bốn phương án để thực hiện việc lấy mẫu nước dẫn và phân tích mẫu. Nước dẫn của tàu có thể được lấy mẫu một cách cụ thể và chi tiết. Ngoài ra, các mẫu được lấy có thể được phân tích một cách rõ ràng và chi tiết. Các phương án chỉ định có khả năng được sử dụng để xác nhận nếu vượt quá tổng của tiêu chuẩn D-2, và phương án chi tiết có khả năng được sử dụng để xác nhận tuân thủ (xem bảng 2).

Bảng 2: Phương án lấy mẫu nước dẫn và phân tích mẫu

	Lấy mẫu	Phân tích mẫu
Chỉ định	Sử dụng tỷ lệ nhỏ của khối lượng cần xác định để biểu thị hoặc xác nhận vượt quá tổng của tiêu chuẩn D 2. Lấy mẫu với tỷ lệ lớn hơn của khối lượng cần xác định nếu được yêu cầu	Phân tích chỉ định mẫu nước dẫn có nghĩa là thử nghiệm tuân thủ đo lường trực tiếp hoặc gián tiếp tương đối nhanh của mẫu đại diện của khối lượng nước dẫn cần xác định
Chi tiết	Sử dụng tỷ lệ lớn khối lượng cần xác định để chỉ ra và xác nhận sự tuân thủ. Lấy mẫu với tỷ lệ nhỏ hơn của khối lượng cần xác định nếu được yêu cầu. Do đó, hai cách tiếp cận lấy mẫu chi tiết có khả năng khác nhau có thể được xem xét: (1) lấy mẫu toàn bộ chất thải từ tàu trong lần thăm cảng; (2) thu thập mẫu đại diện của nước dẫn được xả trong một khoảng thời gian đã chọn, ví dụ: một mẫu hoặc một chuỗi các mẫu.	Phân tích chi tiết mẫu nước dẫn có nghĩa là thử nghiệm tuân thủ có thể phức tạp hơn phân tích chỉ định và là đo lường trực tiếp mẫu đại diện được sử dụng để xác định nồng độ sinh vật khả thi của khối lượng nước dẫn cần xác định.

13.2.3 Vị trí lấy mẫu

13.2.3.1 Lấy mẫu nước dẫn có thể được thực hiện tại các địa điểm khác nhau trên tàu tùy theo mục đích. Việc lấy mẫu có thể được thực hiện từ bể chứa nước dẫn (qua hố ga, qua ống âm hoặc qua ống dẫn khí) hoặc trực tiếp từ đường xả. Trong lấy mẫu bể qua hố ga, chỉ nên sử dụng ống âm thanh và ống khí trong trường hợp BWE (quy định D-1) được giám sát hoặc cho quy định D-2 khi việc xử lý nước dẫn được thực hiện trong lần tiếp nhận hoặc trong bể trong suốt thời gian duy trì.

Không được thực hiện lấy mẫu trong bể theo quy định D-2 khi việc xử lý nước dẫn được thực hiện hoặc hoàn thành khi xả.

13.2.3.2 Lấy mẫu đại diện trực tiếp từ bể dẫn khi có thay đổi rất nhiều về kích thước, hình dạng, độ phức tạp và vị trí là một việc khó khăn. Cũng nên xem xét việc lấy mẫu từ một số vị trí khác nhau, cả không gian và độ sâu và cũng từ các bể khác nhau. Hai hoặc nhiều mẫu được ưu tiên cho các mẫu đơn hoặc hỗn hợp. Không nên lấy mẫu và phân tích chi tiết cho quy định D-2 từ hồ ga, ống âm hoặc ống khí vì rất khó để có đủ cỡ mẫu và không cho kết quả chính xác.

13.2.3.3 Việc lấy mẫu nước dẫn xắt để xác minh sự tuân thủ quy định D-2 nói chung hoặc để thử nghiệm phê duyệt kiểu BWMS nên được thực hiện qua ống xả nước dẫn tại vị trí càng gần điểm xả càng tốt. Hướng dẫn (G8) yêu cầu BWMS phải sắp xếp các điểm lấy mẫu để thu thập các mẫu đại diện của nước dẫn của tàu. Hướng dẫn (G2) khuyến nghị rằng các điểm lấy mẫu nên có hệ thống ống và van đẳng áp để có thể lấy mẫu nước dẫn đại diện từ trong ống xả. Nên thiết lập vị trí của điểm lấy mẫu bằng các phương pháp như động lực học chất lỏng tính toán.

13.2.3.4 Việc lấy mẫu để tuân thủ tiêu chuẩn BWE (quy định D-1) là một quy trình pháp y (nghĩa là nó đòi hỏi kiến thức về các thông số nước nguồn và so sánh với các thông số đo) có thể được thực hiện trong bể hoặc thông qua điểm lấy mẫu. Tuy nhiên, có thể sẽ được thực hiện trong bể trước khi xả nước dẫn.

13.2.4 Giai đoạn tích lũy kinh nghiệm và giai đoạn thử nghiệm để lấy mẫu và phân tích

13.2.4.1 Lấy mẫu và phân tích nước dẫn vẫn đang phát triển và do đó, trong một số trường hợp không được xác nhận hợp lệ cho việc sử dụng PSC. Do đó, các phương pháp lấy mẫu và phân tích cần thiết chưa được tích hợp vào các quy trình PSC và do đó, việc sử dụng chúng trong việc xác định tuân thủ Công ước chưa thể được đánh giá.

13.2.4.2 MEPC 65 đã chấp thuận nguyên tắc với các khuyến nghị liên quan đến giai đoạn thử nghiệm như được nêu trong phụ lục 6 BLG 17/18 để thử nghiệm và xác nhận các phương pháp lấy mẫu nước dẫn. Giai đoạn thử nghiệm có thể kéo dài đến ba năm hoặc hơn sau khi có hiệu lực. Kết quả thử nghiệm sẽ được MEPC theo dõi và xem xét và thử nghiệm sẽ bị tạm dừng hoặc gia hạn khi thích hợp. Mục tiêu vào cuối giai đoạn thử nghiệm sẽ có một bộ các quy trình được chấp nhận có thể được sử dụng để lấy mẫu và phân tích nước dẫn theo cách thống nhất toàn cầu.

13.2.4.3 *Hướng dẫn lấy mẫu và phân tích để sử dụng thử theo Hướng dẫn và Công ước BWM (G2) (BWM.2 / Circ.42 / Rev.1)* quy định rằng các Chính quyền cảng nên hạn chế áp dụng các chế tài hình sự hoặc giam giữ tàu dựa trên việc lấy mẫu trong thời gian thử nghiệm được Tổ chức đồng ý. Việc này không ngăn cản Chính quyền cảng thực hiện các biện pháp phòng ngừa để bảo vệ môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên của mình. Chính quyền cảng sẽ giữ quyền thực hiện thẩm quyền thực thi, bao gồm các chế tài và giam giữ tàu, trong giai đoạn thử nghiệm nếu có một vi phạm bị cáo buộc được chứng minh bằng các biện pháp khác mà không phải là phương pháp lấy mẫu và phân tích.

Chương 14

Phê duyệt hệ thống quản lý nước dẫn (Hướng dẫn (G8))

14.1 Quy định D-3 đưa ra các yêu cầu phê duyệt cho BWMS. Tất cả các BWMS được sử dụng để tuân thủ Công ước phải được sự chấp thuận của Chính quyền của tàu, có xem xét hướng dẫn của Tổ chức phát triển. Ngoài ra, BWMS sử dụng các hoạt chất yêu cầu phải có sự chấp thuận thêm của MEPC (xem chương 15).

14.2 MEPC 70 đã thông qua Hướng dẫn 2016 (G8), chủ yếu hướng đến Chính quyền hoặc các cơ quan được chỉ định để đánh giá xem BWMS có đáp ứng tiêu chuẩn được mô tả trong Quy định D-2 của Công ước hay không và việc phê duyệt hệ thống có nhằm sàng lọc- ra BWMS không đáp ứng tiêu chuẩn. Tuy nhiên, việc phê duyệt một hệ thống không đảm bảo rằng một hệ thống nhất định sẽ hoạt động trên tất cả các tàu hoặc trong mọi tình huống. Để đáp ứng Công ước, việc xả thải phải tuân theo tiêu chuẩn D-2 trong suốt vòng đời của con tàu.

14.3 BWMS được thiết lập trên tàu vào hoặc sau ngày 28 tháng 10 năm 2020 phải được phê duyệt có xem xét Hướng dẫn (G8) năm 2016, và BWMS được thiết lập trên tàu trước ngày đó phải được phê duyệt có xem xét Hướng dẫn trước đó (G8) .174 (58)), nhưng tốt nhất là xem xét Hướng dẫn (G8) năm 2016. Chính quyền nên áp dụng Hướng dẫn (G8) năm 2016 trước ngày 28 tháng 10 năm 2018 khi phê duyệt BWMS và được khuyến khích bắt đầu thực hiện càng sớm càng tốt.

14.4 Công ước yêu cầu rằng BWMS được sử dụng để tuân thủ các yêu cầu phải an toàn cho tàu, thiết bị của tàu và thuyền viên. Ngoài ra, Hướng dẫn (G8) có một số thông số kỹ thuật mà BWMS cần đáp ứng để có được phê duyệt kiểu bao gồm các nguyên tắc chung rằng BWMS phải có hiệu quả trong việc đáp ứng tiêu chuẩn D-2 và an toàn cho môi trường khi được sử dụng trong các chuyến đi ngắn và dài, ví dụ: Bất kể nhiệt độ. Ngoài ra, thiết kế của BWMS cần tính đến thực tế là, bất kể công nghệ BWMS được sử dụng, các sinh vật sống còn lại sau khi xử lý có thể sinh sản trong khoảng thời gian giữa quá trình xử lý và xả nước. Các thông số kỹ thuật cũng giải quyết các vấn đề như tính bền của thiết kế và xây dựng, cân nhắc về an toàn và sự cần thiết của các biện pháp giảm thiểu rủi ro đối với bất kỳ chất nào có tính chất nguy hiểm, sắp xếp bảo trì, hiệu chuẩn và cung cấp các biện pháp kiểm soát và giám sát, bao gồm hệ thống tự giám sát để xác minh hoạt động chính xác của hệ thống.

14.5 Để nhận được phê duyệt kiểu, nhà sản xuất của BWMS gửi thông tin cho Cơ quan phê duyệt kiểu về thiết kế, xây dựng, vận hành và hoạt động của BWMS. Theo đánh giá về tính sẵn sàng của Chính quyền, BWMS trải qua các thử nghiệm theo quy trình được mô tả trong Hướng dẫn (G8), với các điều kiện thách thức được chỉ định (nghĩa là độ mặn, carbon hữu cơ, chất rắn lơ lửng và số lượng sinh vật). Những thử nghiệm này bao gồm các thử nghiệm của BWMS tại một phương tiện thử nghiệm trên đất liền (nơi kiểm soát các điều kiện), thử nghiệm trên tàu (để phản ánh việc sử dụng thực tế của các thuyền viên trong hoặc sau chuyến đi), thử nghiệm môi trường (để chứng minh độ chắc chắn của thiết bị), đánh giá nhiệt độ (để xác nhận hoạt động ở nhiệt độ nóng và lạnh) và đánh giá sự tái sinh. Trong mỗi thử nghiệm, thành phần của nước dẫn được xử lý (được phân tích theo quy trình lấy mẫu và phân tích được nêu trong Hướng dẫn (G8)) được so sánh với tiêu chuẩn thực hiện được mô tả trong quy định D-2. Việc thực hiện thành công các yêu cầu và quy trình được nêu trong Hướng dẫn (G8) sẽ được cấp Giấy chứng nhận phê duyệt kiểu của chính quyền.

14.6 Ngoài các thử nghiệm tiêu chuẩn được xác định trong Hướng dẫn (G8), nhà sản xuất BWMS xác định riêng các thông số vận hành và chất lượng nước chính (được gọi là Giới hạn Thiết kế Hệ thống (SDL)) có thể ảnh hưởng đến hoạt động của BWMS và đưa ra yêu cầu về các giá trị của các tham số này mà BWMS được thiết kế để hoạt động chính xác để đáp ứng tiêu chuẩn D-2. Chính quyền xác nhận các yêu cầu này và sau đó báo cáo chúng trên Giấy chứng nhận phê duyệt kiểu để biết thông tin. Vì các nhà sản xuất của BWMS có thể có lỗi sai trong việc đưa ra yêu cầu, thông tin này không nhất thiết phải được hiểu là các giá trị tham số chính xác mà ngoài những thông số này, BWMS không có khả năng hoạt động.

14.7 Sau khi phê duyệt kiểu, Chính quyền phê duyệt kiểu gửi báo cáo cho Tổ chức bao gồm kết quả của tất cả các thử nghiệm và đánh giá được nêu trong Hướng dẫn (G8). Báo cáo này được Tổ chức công khai để tạo sự minh bạch về quy trình phê duyệt kiểu.

14.8 Như đã lưu ý, BWMS được sử dụng để tuân thủ Công ước phải được Chính quyền phê duyệt, có xem xét Hướng dẫn (G8). Việc chấp thuận này có thể được thể hiện trên Giấy chứng nhận phê duyệt kiểu (có thể dựa trên thử nghiệm đã được thực hiện dưới sự giám sát của Chính quyền khác) và/hoặc cấp IBWMC.

Chương 15

Phê duyệt hệ thống quản lý nước dẫn sử dụng các hoạt chất (Quy trình G9)

15.1 Tổng quan về Quy trình phê duyệt hệ thống quản lý nước dẫn sử dụng các hoạt chất (G9)

15.1.1 Các nguyên tắc của quy trình phê duyệt dựa trên các quy định D-3 và D-5 quy định rằng BWMS phải an toàn cho tàu, thiết bị của nó và thuyền viên. Vì các công nghệ không gây ra tác động về môi trường nhiều hơn khả năng giải quyết những tác động này, các hệ thống này cũng phải đáp ứng các tiêu chuẩn về khả năng chấp nhận môi trường. Vì lý do này, BWMS phải sử dụng các Hoạt chất trải qua một quy trình phê duyệt riêng bổ sung cho Hướng dẫn (G8), như được mô tả trong Quy trình (G9) và Phương pháp liên quan để tiến hành công việc. Quy trình (G9) mô tả không chỉ các khía cạnh kỹ thuật mà còn vai trò và nhiệm vụ của tất cả các bên liên quan trong quy trình, bao gồm các nhà sản xuất, Chính quyền và Tổ chức.

15.1.2 Để hỗ trợ quá trình đánh giá, một nhóm chuyên gia đặc biệt đã được thành lập để tư vấn cho MEPC về việc phê duyệt các hệ thống đó, cụ thể là Nhóm công tác về nước dẫn của Nhóm các chuyên gia khoa học bảo vệ môi trường biển (GESAMP-BWWG). GESAMP-BWWG, được thành lập vào tháng 11 năm 2005, xem xét tất cả các đề xuất được đệ trình lên Tổ chức để phê duyệt cho BWMS sử dụng các Hoạt chất và báo cáo cho MEPC về việc liệu các đề xuất đó có gây ra rủi ro không hợp lý đối với môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên theo quy định với các tiêu chí được chỉ định trong Quy trình (G9). Nhóm đánh giá sự phù hợp của hoạt động hoặc thiết kế để ngăn chặn mọi rủi ro không hợp lý được đề cập ở trên do sử dụng BWMS. Tuy nhiên, Nhóm không đánh giá hiệu quả sinh học của BWMS theo Hướng dẫn (G8). GESAMP-BWWG cũng đã phát triển *Phương pháp thu thập thông tin và thực hiện công việc của GESAMP-BWWG* (BWM.2/Circ.13, đã sửa đổi).

15.1.3 Thường xuyên cập nhật thông tin về các phê duyệt cơ bản và phê duyệt cuối cùng được thực hiện theo mục 8.3 của Quy trình (G9). Các yêu cầu kỹ thuật đã được sửa đổi dựa trên kinh nghiệm trong quá trình phê duyệt.

15.2 Khả năng áp dụng

Quy trình (G9) áp dụng cho việc phê duyệt BWMS sử dụng các Hoạt chất để tuân thủ Công ước theo quy định D-3.

15.3 Định nghĩa

Hoạt chất được Công ước định nghĩa là "các chất hoặc sinh vật, bao gồm cả virus hoặc nấm có tác động chung hoặc cụ thể đối với các sinh vật và mầm bệnh gây hại". Tham khảo phần 2, Quy trình (G9) cho các định nghĩa bổ sung.

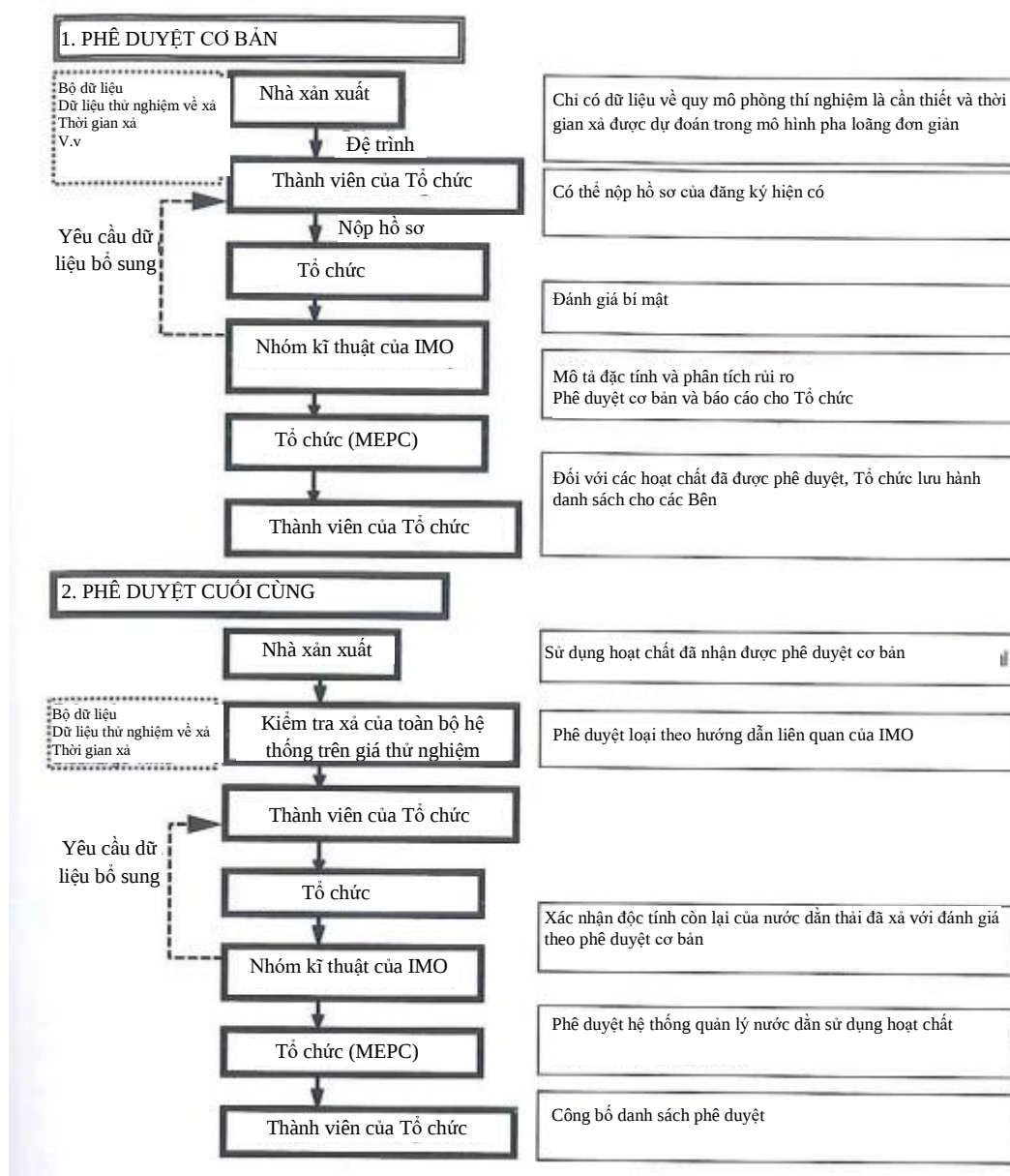
15.4 Thủ tục phê duyệt và cấp giấy chứng nhận

15.4.1 Các nhà sản xuất phải gửi thông tin về công nghệ của họ trong hồ sơ đề xuất lên Chính quyền quốc gia. Chính quyền cần kiểm tra chất lượng và tiêu chuẩn hoàn thiện của hồ sơ so với phiên bản Phương pháp áp dụng (xem đoạn 15.1.2) trước khi chính thức nộp đơn Đơn phê duyệt cơ bản hoặc cuối cùng cho Tổ chức. Cuối cùng, MEPC có thể phê duyệt dựa trên lời khuyên độc lập do GESAMP-BWWG cung cấp.

15.4.2 Trong quá trình GESAMP-BWWG xem xét các hồ sơ do Chính quyền đệ trình và báo cáo kết quả của mình cho Tổ chức, có thể yêu cầu thêm dữ liệu từ Chính quyền. Kế hoạch phê duyệt có hai giai đoạn: Phê duyệt cơ bản phải được cấp trước, sau đó là Phê duyệt cuối cùng. Nhóm sẽ báo cáo đánh giá của mình về BWMS cho MEPC. Liên quan đến việc nộp đơn xin phê duyệt, cần phải trả một khoản phí cho Tổ chức để chi trả các chi phí phát sinh liên quan đến các dịch vụ khoa học do Nhóm cung cấp.

15.4.3 Kế hoạch phê duyệt về các Hoạt Chất hoặc các chế phẩm và BWMS sử dụng các hoạt chất được trình bày chi tiết trong hình 5.

15.4.4 Ngoài ra, trong đoạn 8.2.1, Quy trình (G9) cho phép BWMS đã được cấp Phê duyệt cơ bản có thể được sử dụng để đánh giá nhiều BWMS cho Phê duyệt cuối cùng. Có thể tìm thấy khung chi tiết của việc sử dụng như vậy trong *Khung xác định thời điểm phê duyệt cơ bản được cấp cho một hệ thống quản lý nước dần có thể được áp dụng cho một hệ thống khác sử dụng cùng hoạt chất hoặc* (BWM.2 / Circ.27).



Hình 5 - Sơ đồ phê duyệt cho các hoạt chất hoặc các chế phẩm và BWMS sử dụng hoạt chất

15.5 Tóm tắt các yêu cầu của Quy trình (G9)

15.5.1 Trong hồ sơ của các nhà sản xuất thiết bị nên có nhận dạng hóa học của các hợp chất hóa học, bao gồm các hoạt chất, các chế phẩm và bất kỳ hóa chất liên quan nào khác, cả những chất được tạo ra trên tàu. Đối với các BWMS sử dụng các hoạt chất, ví dụ như BWMS sử dụng dung dịch natri hypoclorit, điện phân và/hoặc ozon hóa, đặc biệt chú ý đến việc hình thành các sản phẩm phụ khử trùng (DBPs) do có thể ảnh hưởng đến môi trường và sức khỏe con người. Bộ dữ liệu cũng nên bao gồm mô tả về các hợp chất hóa học với tính chất vật lý và hóa học, độc tính của động vật có vú, tác động và hủy diệt môi trường. Sau khi có những thông tin này, cần mô tả về đặc tính rủi ro dựa trên thông tin về độ bền, tích lũy sinh học và độc tính (PBT) và xét nghiệm xác định về độc tính của nước dẫn được xử lý. Việc đánh giá bao gồm các tiêu chí về cả an toàn con người và bảo vệ môi trường.

15.5.2 Các yêu cầu đối với Phê duyệt cơ bản mang tính tổng quát hơn, vì các nghiên cứu lý thuyết, dữ liệu tài liệu và thử nghiệm quy mô nhỏ có thể đáp ứng các yêu cầu về dữ liệu và thông tin. Đối với Phê duyệt cơ bản, GESAMP-BWWG xem xét những đề xuất toàn diện cùng với mọi dữ liệu bổ sung được gửi, cũng như các thông tin liên quan khác có sẵn cho Nhóm và báo cáo cho Tổ chức.

15.5.3 Đối với phê duyệt cuối cùng, cần có các thử nghiệm chi tiết hơn và đánh giá đầy đủ dựa trên thử nghiệm toàn diện của BWMS. Việc xin phê duyệt cuối cùng phải có các thử nghiệm được thực hiện như một phần của quy trình phê duyệt về loại trên đất liền bằng cách sử dụng xả nước dần đã được xử lý và phải giải quyết cụ thể mỗi lo ngại được xác định và các khuyến nghị được đưa ra trong quá trình xem xét phê duyệt cơ bản. Kết quả dựa trên các thử nghiệm theo thử nghiệm phê duyệt về loại theo Hướng dẫn (G8), ví dụ: thử nghiệm toàn diện. Hồ sơ phê duyệt cuối cùng cũng cần xác nhận về đánh giá được thực hiện trong quá trình phê duyệt cơ bản về rủi ro đối với tàu và con người, bao gồm việc xem xét việc lưu trữ, xử lý và sử dụng Hoạt chất (tham khảo BWM.2 / Circ.20).

15.6 Quy trình kiểm soát và đảm bảo chất lượng

Cơ quan kiểm tra nên thực hiện chương trình kiểm soát chất lượng trong quá trình thử nghiệm theo các tiêu chuẩn quốc tế được Chính quyền công nhận. Tóm lại, chương trình kiểm soát chất lượng phải bao gồm các nội dung sau:

- .1 Kế hoạch quản lý chất lượng (QMP) nhằm giải quyết cơ cấu và chính sách quản lý chất lượng của cơ quan kiểm tra; và
- .2 Kế hoạch dự án đảm bảo chất lượng (QAPP) là tài liệu kỹ thuật dành riêng cho dự án liên quan đến BWMS đang được thử nghiệm, phương tiện thử nghiệm và các chi tiết thực hiện thử nghiệm khác.

15.7 Thông số kỹ thuật

15.7.1 Các phần 4 đến 7 của Quy trình (G9) mô tả các yêu cầu kỹ thuật, và hướng dẫn chi tiết hơn về các yêu cầu kỹ thuật được tìm thấy trong *Phương pháp thu thập thông tin và tiến hành công việc của CESAMP-BWWC* (BWM.2 / Circ.13 / Rev.3). Phương pháp hướng dẫn chi tiết về tất cả các mặt cần thiết của một bộ dữ liệu hoàn chỉnh. Dữ liệu cần có các đặc tính vật lý và hóa học chi tiết của hoạt chất hoặc chế phẩm bao gồm phản ứng đối với vật liệu, áp suất hơi, điểm nóng chảy và sôi; cũng như dữ liệu về ảnh hưởng đối với thực vật thủy sinh, động vật không xương sống và cá và các loại sinh vật khác. Những mặt này còn bao gồm độc tính cấp tính và mãn tính, gián đoạn nội tiết và tác động gây ung thư và đột biến. Cần lưu ý rằng đối với một số chất nhất định, cần mô tả tác động cụ thể của chúng đối với các sinh vật trong căn nước dẫn hoặc sự lan truyền sinh học, sự tồn tại trong lưới thức ăn và các tác động tiềm năng.

15.7.2 Phương pháp bổ sung đặc điểm chính về dữ liệu độc tính của động vật có vú cần được nộp để phê duyệt. Tóm lại, các chủ đề bao gồm độc tính cấp tính, ảnh hưởng đến da và mắt, độc tính liều lặp lại, độc tính mãn tính, độc tính đối với sự phát triển và sinh sản, gây ung thư, gây đột biến / nhiễm độc gen và nhiễm độc.

15.7.3 Đối với các hợp chất thường được mô tả trong xử lý nước dẫn, dữ liệu được thu thập trong cơ sở dữ liệu do Tổ chức nắm giữ và có sẵn thông qua GISIS. Đối với các hợp chất được xác định trong cơ sở dữ liệu, không có dữ liệu nào khác cần được thêm vào trong đề xuất trừ khi dữ liệu đó hợp lý về mặt khoa học.

15.7.4 Sử dụng những dữ liệu này, việc xác định rủi ro được thực hiện bằng cách bao gồm nhận dạng nguy cơ. Các yếu tố khác là liều lượng (nồng độ dự kiến) và khả năng phơi nhiễm (cường độ, tần suất và mức độ tiếp xúc với tác nhân). Tất cả thông tin dẫn đến đặc tính rủi ro (làm thế nào dữ liệu dẫn đến việc định lượng rủi ro).

15.7.5 Dựa trên thông tin về khả năng tồn tại lâu dài, tích lũy sinh học và độc tính (PBT), nguy cơ ảnh hưởng đến môi trường được mô tả khi kết hợp với thử nghiệm thực tế về độc tính của nước dẫn đã được xử lý. Nồng độ môi trường khi nhận nước sẽ được tính toán với Mô hình chống ô nhiễm biển để tính toán PEC cho nước dẫn (MAMPEC-BW 3.0), sử dụng bộ dữ liệu và các phép đo từ thử nghiệm. Nồng độ môi trường kết quả được so sánh với ngưỡng an toàn, ví dụ: dự đoán nồng độ không có ảnh hưởng (PNEC). Các mô hình diễn tiến phơi nhiễm của con người (HES) đã được phát triển để so sánh mức độ phơi nhiễm với các ngưỡng dựa trên con người, ví dụ: Liều lượng hấp thụ không ảnh hưởng (DNEL) và/hoặc Liều lượng hấp thụ ảnh hưởng tối thiểu (DMEL).

15.7.6 Như đã đề cập trong phần 14,5 ở trên, các yêu cầu đối với Phê duyệt cơ bản mang tính tổng quát hơn và dữ liệu có thể được lấy từ các nghiên cứu lý thuyết, thông tin dữ liệu và có thể bao gồm thử nghiệm quy mô nhỏ để đáp ứng các yêu cầu dữ liệu. Đối với phê duyệt cuối cùng, thử nghiệm độc tính được chỉ định chi tiết và phải được kết hợp với thử nghiệm hiệu quả của hệ thống quản lý nước dẫn đối với phê duyệt về loại theo Hướng dẫn (G8). Sau khi đánh giá rủi ro, có thể đưa vào một số phương án giảm thiểu rủi ro hoặc quản lý rủi ro. Ví dụ: các yêu cầu cụ thể của các phương pháp để theo dõi nồng độ xả thải tối đa cho phép (MADC) của các hoạt chất.

15.8 Yêu cầu tài liệu điển hình cho quá trình phê duyệt

Đề nộp cho Tổ chức, hồ sơ thực tế cần có tất cả các báo cáo dữ liệu và tài liệu tham khảo. Ví dụ, hồ sơ bao gồm các báo cáo thử nghiệm đầy đủ từ các phòng thí nghiệm hóa học và độc tính, nguồn dữ liệu và thông tin kỹ thuật trên các hệ thống (tham khảo thông tư BWM.2 / Circ.37).

15.9 Phụ lục của Quy trình (G9)

Phụ lục cung cấp cho Chính quyền một sơ đồ phê duyệt về BWMS sử dụng các Hoạt chất, phác thảo quá trình Phê duyệt cơ bản và cuối cùng (xem hình 5 ở trên).

Chương 16

Nhiệm vụ của chủ tàu

16.1 Nhiệm vụ và nghĩa vụ

16.1.1 Nhiệm vụ và nghĩa vụ của chủ tàu và người điều khiển tàu theo Công ước bao gồm việc đảm bảo rằng tàu luôn tuân thủ các yêu cầu được quy định trong Công ước bằng cách thực hiện BWMP, bao gồm nhưng không giới hạn ở việc đáp ứng các tiêu chuẩn về chức năng hoặc BWE hiện hành (tương ứng quy định D-1 hoặc D-2) và thực hiện quản lý cặn nước dằn trong trường hợp thải cặn nước dằn.

16.1.2 Ngoài ra, nếu các trường hợp ngoại lệ hoặc miễn trừ đã được cấp cho tàu (tham khảo mục 8.3 và 8.4 của sổ tay này), chủ tàu và người điều khiển phải đảm bảo rằng chúng được dẫn chứng đúng cách và được ghi ghép vào BWRB. Cần lưu ý rằng các trường hợp ngoại lệ là trường hợp cụ thể, do đó việc lưu giữ hồ sơ và liên lạc là cách duy nhất để chứng minh sự tuân thủ. Ngược lại, các trường hợp miễn trừ phải được cấp bởi Chính quyền trước chuyến đi dự kiến.

16.1.3 Để đảm bảo triển khai đúng cách BWMP, sĩ quan trên tàu phải được chỉ định kịp thời và trải qua đào tạo cần thiết.

16.1.4 Trên tất cả các tàu áp dụng Công ước phải có:

- .1 BWMP dành riêng cho tàu được Chính quyền phê duyệt;
- .2 IBWMC hợp lệ, nếu tàu có 400 GT trở lên; và
- .3 BWRB.

16.1.5 Nếu tàu có BWMS, nó phải được phê duyệt theo Hướng dẫn (G8) và, nếu có, và Quy trình (G9).

16.2 Tuân thủ Công ước

Để tuân thủ Công ước, chủ tàu và người điều khiển phải đảm bảo rằng:

- .1 tất cả các hoạt động dẫn trên tàu được thực hiện an toàn theo một trong các phương án có sẵn theo Công ước, ví dụ: tuân thủ quy định D-1 hoặc D-2, khi áp dụng; bằng cách áp dụng bất kỳ phương pháp được phê duyệt nào khác (quy định B-3.7); bằng cách tham gia vào một chương trình được Chính quyền phê duyệt để thử nghiệm và đánh giá các công nghệ nguyên mẫu (quy định D-4); hoặc theo bất kỳ trường hợp ngoại lệ hoặc miễn trừ nào được cấp theo Công ước (quy định A-3 và A-4);
- .2, BWMS trên tàu, nếu có thể, được trang bị các điểm lấy mẫu nằm ở khu vực phù hợp và dễ tiếp cận;
- .3 một sĩ quan có thẩm quyền được giao nhiệm vụ quản lý nước dẫn và sĩ quan và thuyền viên được đào tạo để thực hiện nhiệm vụ quản lý nước dẫn tương ứng của họ;
- .4 tất cả các hoạt động nước dẫn và cặn nước dẫn được thực hiện theo BWMP của tàu liên quan đến sự an toàn của tàu, hàng hóa và thuyền viên;
- .5, BWMS, nếu được cài đặt, được vận hành và bảo trì theo hướng dẫn của nhà sản xuất và được cung cấp đủ phụ tùng và vật tư tiêu hao, theo yêu cầu;
- .6 BWRB được duy trì chính xác và luôn cập nhật mọi lúc; và
- .7 các mục nhập của BWRB sẽ được duy trì trên tàu trong thời gian tối thiểu là hai năm sau khi lần nhập cuối cùng được thực hiện và sau đó trong sự kiểm soát của Công ty trong thời gian tối thiểu ba năm.

16.3 Đào tạo thuyền viên

16.3.1 Chủ tàu phải đảm bảo, theo quy định B-6 (Nhiệm vụ của sĩ quan và thuyền viên), rằng các sĩ quan và thuyền viên được đào tạo đúng và có thẩm quyền để thực hiện các nhiệm vụ và chức năng quản lý nước dẫn được giao.

16.3.2 Việc đào tạo thuyền viên có thể bao gồm, nhưng không giới hạn ở những điều sau:

.1 giới thiệu về quản lý nước dằn;

.2 làm quen với BWMP của tàu và nhiệm vụ được giao;

.3 quy trình khẩn cấp, bao gồm tiếp xúc với hóa chất, nếu được sử dụng;

.4 vận hành và bảo dưỡng BWMS của tàu, nếu được trang bị; và .5 thực hiện các mục và lưu giữ hồ sơ trong BWRB của tàu.

16.3.3 Các sĩ quan và thuyền viên tham gia vào các hoạt động dằn trên tàu và việc vận hành và bảo trì của BWMS phải có thẩm quyền trong các nhiệm vụ được giao cụ thể của họ.

16.3.4 Lý tưởng nhất là đào tạo và làm quen cho Công ước và các nhiệm vụ liên quan nên được đưa vào Hệ thống quản lý an toàn (SMS) của Công ty. Có thể tìm thấy khung chi tiết để quản lý các rủi ro do sử dụng hóa chất (tức là các chất và chế phẩm hoạt động) trong BWM.2 / Circ.27.

Chương 17

Phương án về quản lý nước dẫn sẵn có cho tàu

Công ước xác định hai tiêu chuẩn quản lý nước dẫn:

- .1 quy định D-1 về tiêu chuẩn BWE; và
- .2 quy định D-2 về tiêu chuẩn chức năng nước dẫn.

17.1 Trao đổi nước dẫn

17.1.1 BWE giúp giảm số lượng và khả năng sống sót của các sinh vật thải ra tại cảng và trong vùng nước ven biển sau khi vận chuyển trong bể dẫn. BWE phải đáp ứng tiêu chuẩn BWE theo quy định D-1 được mô tả trong chương 10.

17.1.2 Ba phương pháp trao đổi nước dẫn được trình bày chi tiết trong Hướng dẫn (G6):

- .1 phương pháp tuần tự - một bể dẫn đầu tiên được làm trống và sau đó được bơm lại bằng nước dẫn thay thế để đạt được ít nhất 95% thể tích nước dẫn được trao đổi;
- .2 phương pháp chảy qua- nước dẫn thay thế được bơm vào bể dẫn để nước chảy tràn qua bể hoặc các cách thiết bị khác. Việc bơm tràn ít nhất là ba lần thể tích của mỗi bể được coi là đạt tiêu chuẩn; và
- .3 Phương pháp pha loãng - nước dẫn thay thế được đổ đầy (bơm) qua đỉnh bể dẫn và đồng thời xả từ đáy với cùng tốc độ dòng chảy và duy trì mức không đổi trong bể trong suốt quá trình trao đổi dẫn. Bơm tràn ít nhất ba lần thể tích bể.

17.1.3 Việc chỉ định các khu vực trao đổi nước dẫn được thảo luận ở chương 8 của sổ tay này.

17.2 Xử lý nước dẫn

17.2.1 Căn cứ và tuân theo quy định B-3, tàu phải đáp ứng tiêu chuẩn thực hiện của quy định D-2. Cách tiếp cận phổ biến nhất là lắp đặt BWMS.

17.2.2 Có nhiều BWMS sẵn có khác nhau và đang được phát triển. Nhìn chung, các công nghệ này có thể được phân loại thành ba loại dựa trên cơ chế chính của chúng: cơ học, vật lý và hóa học.

17.2.1 Xử lý cơ học

17.2.1.1 Xử lý cơ học có thể được thực hiện bằng cách lọc, tách lỏng và tách cơ điện. Xử lý cơ học thường chỉ được thực hiện khi lấy nước dẫn và không bị ảnh hưởng bởi độ dài của chuyến đi.

17.2.1.2 Bộ lọc màn và đĩa có thể được sử dụng ở lượng nước dẫn để giảm cặn nước dẫn và sinh vật. Kích thước mắt lưới của các màn hình bộ lọc này khác nhau và kích thước mắt lưới càng nhỏ sẽ càng được lọc trước khi lấy nước dẫn. Các bộ lọc có kích thước mắt lưới từ 50 pm trở xuống thường được áp dụng trong BWMS để góp phần đạt được tiêu chuẩn được mô tả trong quy định D-2.

17.2.1.3 Hầu hết các bộ lọc đều tự làm sạch với chu kỳ xả ngược. Nước thải từ xả ngược được xả trực tiếp lên trên. Cùng với điện trở của bộ lọc, quy trình tự làm sạch này sẽ làm giảm áp suất và tác động tiêu cực đến tốc độ dòng chảy.

17.2.1.4 Tách xoáy sử dụng lực ly tâm để tách các hạt rắn ra khỏi nước. Tuy nhiên, điều này chỉ có thể với các hạt có trọng lượng riêng cao hơn nước. Tách cơ điện hoạt động bằng một mũi tiêm keo tụ bám vào cặn nước dẫn và sinh vật. Các hạt rắn sau đó được loại bỏ bằng cách lọc và tách từ tính.

17.2.1.5 Xử lý cơ học thường được sử dụng cùng với các phương pháp xử lý vật lý và/hoặc hóa học (xem bên dưới).

17.2.2 Xử lý vật lý

17.2.2.1 Xử lý vật lý được thực hiện bằng chiếu xạ tia cực tím (UV), khử oxy, tạo bọt và siêu âm.

17.2.2.2 Tia cực tím được sử dụng để loại bỏ hoặc diệt các sinh vật (thực vật phù du, động vật phù du, mầm bệnh và vi khuẩn ở người) làm chúng không thể sinh sản. Hiệu quả phụ thuộc vào độ đục và tốc độ truyền trong nước. Hầu hết các BWMS sử dụng chiếu xạ UV kết hợp với xử lý cơ học trước đó. Thông thường việc xử lý bằng tia cực tím được thực hiện khi lấy và xả nước dẫn.

17.2.2.3 Loại bỏ oxy hòa tan trong nước dẫn được gọi là khử oxy và tác động đến các sinh vật hiếu khí (tức là những chất cần oxy). Oxy được thay thế bằng khí trơ (thường là nitơ). Mặc dù việc khử oxy có thể nhằm ngăn ngừa sự ăn mòn, điều quan trọng là sử dụng khí trơ, không phản ứng hóa học, để tránh bất kỳ tác dụng oxy hóa hoặc thủy phân. Việc khử oxy có thể cần thời gian giữ trong bể lâu hơn, điều này cần được xem xét khi có một đội tàu làm việc trong các chuyến đi ngắn.

17.2.2.4 Trong ngành vận chuyển, xâm thực thường ảnh hưởng tiêu cực đến vật liệu và nên được ngăn chặn. Tuy nhiên, nếu được kiểm soát, phương pháp xâm thực có thể được sử dụng để làm hỏng màng của sinh vật, đảm bảo rằng chúng không thể sinh sản khi thải ra môi trường. Cần thận trọng để bảo vệ đối với tác động có thể có của lực thủy động học và dao động siêu âm đối với vật liệu và môi trường, bao gồm cả con người. Phương pháp xử lý này có thể được áp dụng trên các chuyến đi dài và ngắn và thường được kết hợp với một phương pháp xử lý vật lý khác.

17.2.3 Xử lý hóa học

17.2.3.1 Nước dằn có thể được xử lý hóa học bằng cách sử dụng hóa chất (Hoạt chất) hoặc Chế phẩm, hoặc bằng cách sản xuất Hoạt chất trên tàu (xem chương 14 để biết thêm thông tin). Cần thận trọng khi sử dụng các hoạt chất có tính khử trùng; chúng có thể giết chết các sinh vật sống dưới nước nhưng cũng ảnh hưởng đến con người. Các hoạt chất thường được sử dụng là sodium hypochlorite, ozone và hydro peroxide, được biểu thị dưới dạng TRO. Natri hypochlorite cũng có thể được tạo ra trên tàu bằng cách sử dụng tế bào điện phân và có đủ độ mặn trong nước dằn. Các hoạt chất nên được xả hết hoặc được trung hòa trước khi thải ra môi trường. MADC về nồng độ của các chất hoạt chất và các chất trung hòa, nếu có, sẽ được nêu trong Chứng nhận phê duyệt về loại của BWMS.

17.2.3.2 Các Tổ chức đăng kiểm thường áp đặt các hướng dẫn thiết lập nghiêm ngặt trong các trường hợp của BWMS sử dụng xử lý hóa học và/hoặc có thể sinh ra các chất khí/chất lỏng nguy hiểm.

17.2.4 Kết hợp các kỹ thuật xử lý

Các công nghệ xử lý có thể được kết hợp và khác nhau về tỉ lệ áp dụng, thời gian giữ, mức tiêu thụ điện và tác động đối với các thiết bị hoặc cấu trúc tàu khác. Kết hợp của các phương pháp xử lý khác nhau có thể làm giảm các hạn chế của một công nghệ riêng lẻ. Do đó, nhiều BWMS sử dụng kết hợp hai hoặc nhiều công nghệ, ví dụ: lọc kết hợp với tia cực tím, lọc kết hợp với phun hóa chất / clo hóa điện, v.v.

17.3 Xả nước dẫn qua phương tiện tiếp nhận

17.3.1 Tổ chức đã xây dựng Hướng dẫn (G5) giải quyết vấn đề bằng các phương tiện tiếp nhận nước dẫn có sẵn tại các cảng để tiếp nhận, xử lý và phân phối lại nước dẫn là một công cụ quan trọng trong việc thực hiện Công ước. Các phương tiện trên bờ sẽ chịu trách nhiệm và có khả năng quản lý nước dẫn để đáp ứng các tiêu chuẩn cần thiết. Việc xả vào một phương tiện trên bờ cũng có thể tạo điều kiện cho việc quản lý cặn nước dẫn theo Công ước. Một số cảng thiếu cơ sở hạ tầng cần thiết để đáp ứng việc lấy hoặc cung cấp nước dẫn cho tàu và lấy nước dẫn từ tàu. Phương tiện tiếp nhận nổi (ví dụ: BWT Boat) là phương tiện tiếp nhận nước dẫn như được mô tả trong quy định B-3.6 và Hướng dẫn (G5) và không cần phê duyệt theo quy định B-3.7 để nhận nước dẫn.

17.3.2 Hoạt động dẫn tàu và xả dẫn được thực hiện đồng thời với các hoạt động bốc dỡ hàng của tàu. Bất kỳ sự xáo trộn nào trong dòng chảy của nước dẫn sẽ ngay lập tức ảnh hưởng đến các hoạt động này. Cuối cùng, dòng chảy trong nước dẫn không ở trạng thái cân bằng tại mỗi cổng hoặc khu vực dẫn đến dòng chảy rỗng hoặc chảy ra / từ các khu vực nhất định trên thế giới. Tuy nhiên, đối với các khu vực nhất định hoặc các phương tiện trên bờ có thể là một lựa chọn khả thi, đặc biệt là ở các khu vực nhạy cảm với môi trường.

17.3.3 Có các yếu tố khác như kỹ thuật, vận hành và hậu cần ảnh hưởng đến tính khả thi của việc sử dụng một cơ sở bờ hoặc một cơ sở nổi. Các vấn đề trên phải được xem xét cẩn thận trước khi tiến hành, cùng với việc chú ý đúng mức đến sự khác biệt trong các cân nhắc về quy định.

17.4 Các phương pháp khác

Các phương pháp quản lý nước dẫn khác cũng có thể được chấp nhận, miễn là các phương pháp đó đảm bảo ít nhất cùng mức độ bảo vệ đối với môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên và được MEPC chấp thuận về nguyên tắc. Tổ chức đã xây dựng hướng dẫn liên quan đến các tiêu chí được sử dụng cho các đánh giá đó, có thể tìm thấy trong *Quy trình phê duyệt các phương pháp quản lý nước dẫn khác theo quy định B-3.7 của Công ước BWM* (nghị quyết MEPC.206 (62)).

17.5 Áp dụng Công ước đối với các tàu hỗ trợ trên biển

17.5.1 Tổ chức đã thống nhất các quy trình chung để áp dụng Công ước cho các OSV như được quy định trong BWM.2 / Circ.44. Về mặt vận hành, các tàu này khác với các mô hình hoạt động liên quan đến tàu buôn bán dưới biển sâu do được thiết kế để hoạt động ở vùng biển gần bờ có đặc điểm là mang vật liệu đến các phương tiện và tàu làm việc trong các trường năng lượng trên biển.

17.5.2 Mục đích của các quy trình này là cung cấp các phương án có sẵn để tuân thủ các yêu cầu của Công ước.

17.6 Áp dụng Công ước cho các giàn di động trên biển

17.6.1 Tổ chức đã thống nhất các quy trình chung để áp dụng Công ước cho các giàn di động trên biển như được quy định trong BWM.2 / Circ.46. Các quy trình được chia thành các hoạt động tại địa điểm hoạt động và trong quá trình vận chuyển đến các khu vực khác.

17.6.2 BWM.2 / Circ.52 / Rev.1 cung cấp hướng dẫn về việc nhập hoặc tái nhập hoạt động độc quyền theo các điều 3.2 (b) - (d), hỗ trợ Chính quyền đối với các tình huống bao gồm cả tàu (ví dụ như giàn di động trên biển) có thể được chỉ định cho các hoạt động mở rộng trong vùng biển thuộc thẩm quyền của một Bên duy nhất sau một chuyến đi hoặc chuyến đi quốc tế. Hướng dẫn này đưa ra một quy trình ngừng áp dụng Công ước cho một con tàu trong những trường hợp như vậy.

17.7 Áp dụng Công ước đối với tàu hút bùn tự chở

Tổ chức đã đồng ý về khả năng áp dụng của Công ước đối với tàu hút bùn tự chở như quy định trong BWM.2 / Circ.32. Thùng chứa không được coi là bể dằn vì thành thùng tạo thành một phần của thân tàu, do đó nước trong thùng được coi là nước ngoài tàu.

Phần V

Các khía cạnh kỹ thuật của việc thực hiện

Chương 18

Phát hiện và ứng phó với trường hợp không tuân thủ

Sau khi Công ước có hiệu lực, sẽ có hai tiêu chuẩn được thi hành cho các tàu tùy thuộc vào chế độ áp dụng. Việc phát hiện sự không tuân thủ sẽ dựa trên các tiêu chuẩn chức năng hoặc trao đổi hiện hành (quy định D-1 hoặc D-2, tương ứng) và phương pháp đạt được các tiêu chuẩn tương ứng.

Việc không tuân thủ quy định D-1 (tiêu chuẩn BWE) có thể khó phát hiện nếu không tiến hành kiểm tra độ mặn của mẫu xả. Nếu tàu sử dụng một số phương pháp khác (quy định B-3.7) thì có thể khó có thể phát hiện được nếu không phân tích mẫu xả. Tuy nhiên, các phương pháp khác có thể đòi hỏi các chỉ số chức năng chính để cung cấp đánh giá công bằng về sự tuân thủ.

Những tiến bộ công nghệ trong lĩnh vực phát hiện và giám sát mở đường cho việc phân tích chỉ định của nước dẫn, xả. Các công cụ giám sát trực tiếp hoặc gián tiếp này có thể hữu ích trong việc xác định mức vượt quá tổng của các tiêu chuẩn D-2.

18.1 Phát hiện

BWMS được phê duyệt theo Hướng dẫn (G8) có bao gồm chức năng tự giám sát liên tục trong khoảng thời gian mà BWMS đang hoạt động sẽ ghi lại hoạt động đúng hoặc không hoạt động của BWMS. Khi có nguy cơ không tuân thủ được dự kiến, nước dẫn có thể không an toàn để xả và công đồ tàu phải được thông báo. Mục tiêu đầu tiên là phải phòng tránh. Nếu tình huống nằm ngoài giai đoạn phòng ngừa thì cần có kế hoạch dự phòng. Các biện pháp dự phòng như vậy sẽ được xác định và đưa vào BWMP được phê duyệt. Hướng dẫn thêm có thể được tìm thấy trong Hướng dẫn (G4).

18.2 Ứng phó- biện pháp dự phòng

18.2.1 Các biện pháp dự phòng để ứng phó các nguy cơ ô nhiễm (với các hoạt chất còn sót lại) hoặc nước dẫn hoàn toàn không được khử trùng (hoặc không được khử trùng đầy đủ) tốt nhất được đặt trên bờ và tốt nhất là trong cảng đỗ tàu.

18.2.2 Hướng dẫn của Tổ chức đối với các tình huống khẩn cấp (BWM.2 / Circ.17), mặc dù đặc biệt nhắm đến nguy cơ xả các sinh vật và mầm bệnh gây hại, tuy nhiên có chứa một số yếu tố gây ô nhiễm. Việc ứng phó khẩn cấp cần xem xét bản chất của ô nhiễm (hóa chất và/hoặc chất gây ô nhiễm và số lượng dự kiến), đặc điểm tự nhiên của khu vực xả và khả năng dự phòng của quốc gia hoặc khu vực có khả năng bị ảnh hưởng. Để giảm thiểu thiệt hại và bình thường hóa nhanh chóng hoạt động của các cảng và tàu, sự hợp tác trong ngành sẽ cần thiết trong trường hợp khẩn cấp. Mặc dù đây được xem là một hoạt động khá phức tạp, nhưng trên thực tế, các biện pháp như vậy có thể đơn giản và chỉ có thể được xác định đối với các tình huống xả nước dẫn từ một số tàu nhất định.

18.2.3 Nếu nước dẫn bị ô nhiễm, nhiễm bẩn hoặc xử lý không hiệu quả được vô tình hoặc cố ý xả, thì phải xác định các cách để giảm thiểu thiệt hại. Cần khẳng định lại rằng các đặc điểm của ô nhiễm và (các) khu vực bị ảnh hưởng là rất quan trọng, cùng với kiến thức về sự sẵn sàng dự phòng trong khu vực. Một đánh giá về rủi ro có thể cần thiết và cũng cần thiết phải thông báo cho tất cả các bên liên quan về tình huống khẩn cấp; theo BWM.2 / Circ.17, đây phải là trách nhiệm của một cơ quan được chỉ định (lãnh đạo) giám sát quy trình và trường hợp khẩn cấp.

18.2.4 Đối với các biện pháp giảm thiểu, có thể nghiên cứu được nhiều kiến thức từ phản ứng ô nhiễm từ các nguồn ô nhiễm khác ở dạng hòa tan, chẳng hạn như hóa chất hòa tan. Ô nhiễm không hẳn là do hoạt động của nước dẫn ở dạng rắn hoặc dầu; do đó các kỹ thuật có chứa các nguồn ô nhiễm như vậy (như nổ xung quanh sự cố tràn hoặc xả) sẽ không được áp dụng.

18.2.5 Hỗ trợ từ các biện pháp dự phòng trên bờ chẳng hạn phương án hỗ trợ bởi các cảng cần được khuyến khích. Nếu các phương tiện trên bờ không có sẵn, biện pháp tạm thời cần thực hiện đó là Chính quyền cảng cần xác định các địa điểm nơi BWE có thể diễn ra. Xác định các khu vực trao đổi cần được tiến hành và một đánh giá rủi ro toàn diện.

Chương 19

Hướng dẫn về kiểm soát của Chính quyền cảng

19.1 PSC đề cập đến việc kiểm tra tàu nước ngoài tại các cảng quốc gia của một Bên để xác minh rằng tình trạng của tàu và thiết bị của nó tuân thủ các yêu cầu của quy định quốc gia/quốc tế và tàu được điều khiển và vận hành tuân thủ các quy tắc đó.

19.2 Theo Điều 9, tàu áp dụng Công ước có thể bị kiểm tra nhằm mục đích xác định xem tàu đó có tuân thủ Công ước hay không. Điều 8 yêu cầu các chế tài được thiết lập đối với vi phạm của Công ước, và Điều 10 của Công ước quy định về cảnh báo, giam giữ và loại trừ. Điều 10 cũng quy định các hành động kiểm soát sẽ được thực hiện bởi một Bên nếu tàu gây ra mối đe dọa đối với môi trường, sức khỏe con người, tài sản và tài nguyên. Điều 11 đưa ra các thông báo bắt buộc trong đó có sử dụng chế tài, việc giam giữ, cảnh báo, loại trừ hoặc kiểm soát.

19.3 Bất kể các phương pháp được áp dụng để quản lý nước dẫn (xem chương 17), nước được xả phải đáp ứng tiêu chuẩn chất lượng như được nêu trong quy định D-1 đối với BWE hoặc D-2 đối với chức năng của nước dẫn, nếu có. Đây là nghĩa vụ của PSC hoặc các cơ quan được chỉ định khác để đảm bảo kiểm soát đầy đủ và, khi được yêu cầu, kiểm tra BWRB và thực hành quản lý.

19.4 Tổ chức đã xây dựng *Hướng dẫn kiểm soát của Chính quyền cảng theo Công ước BWM* (nghị quyết MEPC.252 (67)) nhằm sử dụng để xác minh việc tuân thủ các yêu cầu; những hướng dẫn này không nhằm hạn chế các quyền mà Chính quyền cảng nắm trong việc xác minh việc tuân thủ Công ước. Việc kiểm tra PSC có thể được mô tả bằng quy trình gồm bốn giai đoạn:

- .1 giai đoạn đầu tiên, "kiểm tra ban đầu", nên tập trung vào tài liệu và đảm bảo rằng có cử sĩ quan để quản lý nước dẫn trên tàu và chịu trách nhiệm về BWMS, và sĩ quan đó đã được đào tạo và biết cách để vận hành nó;

.2 giai đoạn thứ hai - "kiểm tra chi tiết hơn" trong đó hoạt động của BWMS được kiểm tra và PSCO làm rõ liệu BWMS có được vận hành đầy đủ theo BWMP và các chỉ số hoạt động tự giám sát được xác minh trong quy trình phê duyệt kiểu hay không. Việc thực hiện kiểm tra chi tiết phụ thuộc vào các điều kiện của Điều 9.2 của Công ước;

.3 giai đoạn thứ ba - lấy mẫu, được dự kiến thực hiện trong giai đoạn này của PSC dựa trên phân tích chỉ định, để xác định xem tàu có đáp ứng tiêu chuẩn thực hiện quản lý nước dẫn được mô tả trong quy định D-2 hay không, hoặc có cần phân tích chi tiết để xác định tuân thủ; và

.4 giai đoạn thứ tư, nếu cần, kết hợp phân tích chi tiết để xác minh sự tuân thủ với tiêu chuẩn D-2.

19.5 Nếu tàu bị phát hiện vi phạm Công ước, PSCO có thể thực hiện các bước để cảnh báo, giam giữ hoặc loại trừ tàu hoặc cho phép tàu rời đi để xả nước dẫn ở nơi khác (khu vực trao đổi nước dẫn được chỉ định) hoặc để tiến hành khắc phục. Khi thực hiện các chức năng của mình, PSCO nên sử dụng phán quyết chuyên nghiệp để xác định xem có nên giữ tàu hay không cho đến khi khắc phục sai sót hoặc cho phép tàu đi biển trong tình trạng sai sót, không gây ra mối đe dọa vô lý đối với môi trường biển.

Phần VI

Tổ chức

Chương 20

Đào tạo nhân sự

20.1 Xem xét các yêu cầu đào tạo nhân sự

20.1.1 Nhu cầu đào tạo nhân sự để thực hiện Công ước phụ thuộc vào một số yếu tố và sẽ cần được đánh giá bởi mỗi quốc gia. Đây là vấn đề cần khảo sát đối với Chính quyền hàng hải và các cơ quan bảo vệ môi trường, ngành vận tải biển quốc gia và các bên liên quan khác.

20.1.2 Các điểm sau đây cần được xem xét:

- .1 Nhân viên của chính quyền có nắm rõ Công ước và các hướng dẫn liên quan không?
- .2 Các nhân viên của Chính quyền hàng hải có đủ năng lực kỹ thuật để thực hiện nghĩa vụ của họ không?
- .3 Nhân viên có trình độ phù hợp hơn có cần được tuyển dụng và đào tạo không?
- .4 Các chủ tàu quốc gia có nắm rõ Công ước không?
- .5 Cần đào tạo gì cho thuyền trưởng và thuyền viên?

20.1.3 Khi khảo sát khả năng đào tạo, các phương án sau có thể được xem xét:

- .1 hợp tác với Chính quyền hàng hải khác có nhiều kinh nghiệm hơn;
- .2 nâng cao năng lực kỹ thuật của nhân viên Chính quyền để đủ tiêu chuẩn bằng cách đào tạo hoặc tuyển dụng hoặc cả hai;
- .3 tổ chức hội thảo/khóa học quốc gia hoặc chương trình đào tạo khu vực cho các nhà khảo sát, thanh tra, quản lý, luật sư, chủ tàu, thuyền trưởng và thuyền viên, có thể thông qua Chương trình hợp tác kỹ thuật tích hợp của Tổ chức, và tận dụng các tài liệu đào tạo có sẵn được phát triển bởi, ví dụ, dự án Đối tác GloBallast và dự án giám sát và thực hiện tuân thủ nước dần e-CME của Đại học Hàng hải Thế giới;

- .4 tận dụng các cơ hội học tập tại Đại học Hàng hải Thế giới, đặc biệt là đối với những người có khả năng hưởng lợi và sau đó trở lại các vị trí có trách nhiệm trong ngành Quản lý hàng hải và vận tải biển;
- .5 đưa Công ước vào chương trình giảng dạy cho các khóa học của người đi biển và các kỳ thi lấy chứng chỉ; và
- .6 yêu cầu các chủ tàu sắp xếp đào tạo cho các sĩ quan tàu cao cấp để đảm bảo rằng họ nhận thức được các quy trình và luật pháp trên tàu.

20.2 Nhân viên hành chính

20.2.1 Chương trình đào tạo là cần thiết để làm cho nhân viên hành chính và kiểm tra kiến thức về các yêu cầu của Công ước và cũng để làm cho các nhà khảo sát Quốc gia tàu treo cờ đào tạo phù hợp trong việc khảo sát tàu để tuân thủ kỹ thuật quản lý nước dẫn. Nhân viên kiểm tra cũng phải am hiểu về các hoạt động tách nước dẫn. Hơn nữa, điều quan trọng nhất là tất cả những người liên quan đều được thông báo về mọi sửa đổi của các hướng dẫn và tài liệu hướng dẫn khác nhau.

20.2.2 Trong hầu hết các trường hợp nên xem xét để truyền đạt thông tin này bằng ngôn ngữ của quốc gia đó. Tuy nhiên, nên cung cấp thông tin đầy đủ cho người hướng dẫn địa phương trong trường hợp đầu tiên. Các hoạt động đào tạo kết hợp, trong đó các giảng viên có kinh nghiệm ban đầu làm việc song song với các giảng viên địa phương trong các khóa giảng dạy cho nhân viên hành chính và thanh tra có thể có lợi. Việc đào tạo như vậy cần tập trung cả vào nội dung của Công ước nói chung và các quy trình khảo sát thực tế.

20.2.3 Thời gian cho việc đào tạo này phải được điều chỉnh cho phù hợp với thời hạn có hiệu lực dự kiến của các yêu cầu ở Quốc gia gia nhập, để có đủ thời gian đưa ra để giới thiệu kỹ lưỡng các yêu cầu thực tế mà nội dung của các hướng dẫn không được bỏ qua trong khi chuẩn bị cho việc thực hiện thực tế. Khi kế hoạch gia nhập và thực hiện Công ước đã được quyết định, cần bắt đầu việc đào tạo. Có thể cần phải có giảng viên bên ngoài tham gia để bao quát cả khía cạnh lý thuyết và thực tiễn của kiểm tra.

20.3 Sĩ quan tàu

Ngoài nhận thức chung về bảo vệ môi trường biển, các sĩ quan tàu cần có hướng dẫn về toàn bộ các yêu cầu và quy định của Công ước và hướng dẫn về cách xử lý và vận hành thiết bị được lắp đặt trên tàu nói riêng. Đối với các sĩ quan có kinh nghiệm, thông tin bổ sung này có thể được cung cấp trong các khóa học tương đối ngắn.

20.4 Chương trình đào tạo quản lý nước dẫn

Các chủ đề chính để tạo thành một phần của chương trình đào tạo quản lý nước dẫn là:

- .1 các điều và quy định của Công ước;
- .2 hướng dẫn kèm theo Công ước;
- .3 xây dựng, triển khai và vận hành BWMP;
- .4 quy trình an toàn quản lý nước dẫn;
- .5 quy trình an toàn cho các hoạt động trao đổi nước dẫn, nếu có;
- .6 phương pháp và kỹ thuật quản lý nước dẫn;
- .7 cách vận hành và bảo trì BWMS;
- .8 yêu cầu quốc gia và khu vực;
- .9 lưu giữ BWRB;
- .10 quy trình an toàn để kiểm soát và xử lý cặn nước dẫn; và
- .11 xử lý, lưu trữ và chuẩn bị hóa chất và các hoạt chất.

Các quy trình đào tạo phải bao gồm việc làm quen với thuyền viên và huấn luyện các thuyền viên cứu trợ, và việc đào tạo phải được ghi chép đầy đủ và tương ứng với các yêu cầu đào tạo được quy định trong BWMP. Thông tin chi tiết hơn liên quan đến các điều khoản đào tạo thuyền viên có thể được tìm thấy trong Phần B của Hướng dẫn (G4).

Chương 21

Hướng dẫn, thông tư và các văn kiện khác của IMO liên quan đến Công ước

Một số quy định có trong phụ lục của Công ước yêu cầu các quy trình, thiết bị, v.v., phải dựa trên các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng. Một số trong những hướng dẫn này tồn tại như ấn phẩm riêng biệt. Danh sách các nghị quyết và thông tư của BWM cập nhật đầy đủ có thể được tìm thấy trên trang web của IMO (www.imo.org).

21.1 Hướng dẫn thực hiện thống nhất Công ước

- .1 *Hướng dẫn về các thiết bị tiếp nhận cặn nước dằn*(G1) (nghị quyết MEPC.152 (55))
- .2 *Hướng dẫn lấy mẫu nước dằn* (G2) (nghị quyết MEPC.173 (58))
- .3 *Hướng dẫn tuân thủ tương đương về quản lý nước dằn*(G3) (nghị quyết MEPC.123 (53))
- .4 *Hướng dẫn quản lý nước dằn và xây dựng kế hoạch quản lý nước dằn*(G4) (nghị quyết MEPC.127 (53))
- .5 *Hướng dẫn về các thiết bị tiếp nhận nước dằn* (G5) (nghị quyết MEPC.153 (55))
- .6 *Hướng dẫn năm 2017 về trao đổi nước dằn* (G6) (nghị quyết MEPC.288 (71))
- .7 *Hướng dẫn năm 2017 về đánh giá rủi ro theo quy định A-4 của Công ước BWM* (G7) (nghị quyết MEPC.289 (71))
- .8 *2016 Hướng dẫn năm 2016 về phê duyệt hệ thống quản lý nước dằn*(C8) (nghị quyết MEPC.279 (70))

- .9 Quy trình phê duyệt hệ thống quản lý nước dần sử dụng Hoạt chất (C9) (nghị quyết MEPC.169 (57))
- .10 Hướng dẫn phê duyệt và giám sát các chương trình công nghệ xử lý nước dần nguyên khối (CIO) (nghị quyết MEPC.140 (54))
- .11 Hướng dẫn về tiêu chuẩn thiết kế và xây dựng trao đổi nước dần (G11) (nghị quyết MEPC.149 (55))
- .12 Hướng dẫn năm 2012 về thiết kế và đóng tàu để tạo thuận lợi cho việc kiểm soát cặn nước dần(G12) (nghị quyết MEPC.209 (63))
- .13 Hướng dẫn về các giải pháp bổ sung liên quan đến quản lý nước dần bao gồm các tình huống khẩn cấp(G13) (nghị quyết MEPC.161 (56))
- .14 Hướng dẫn về chỉ định các khu vực trao đổi nước dần (G14) (nghị quyết MEPC.151 (55))

21.2 Các hướng dẫn khác liên quan đến việc thực hiện Công ước

- .1 Giai đoạn xây dựng kinh nghiệm liên quan đến Công ước BWM (nghị quyết MEPC.290 (71))
- .2 Thực hiện Công ước BWM (nghị quyết MEPC.287 (71))
- .3 Hướng dẫn về kiểm soát của Chính quyền cảng theo Công ước BWM (nghị quyết MEPC.252 (67))
- .4 Báo cáo thông tin về các hệ thống quản lý nước dần được phê duyệt theo loại(nghị quyết MEPC.228 (65))
- .5 Quy trình phê duyệt các phương pháp quản lý nước dần khác theo quy định B-3.7 của Công ước BWM (nghị quyết MEPC.206 (62))
- .6 Hướng dẫn về trao đổi nước dần trong khu vực hiệp ước Nam Cực (nghị quyết MEPC.163 (56))

21.3 Thông tư liên quan đến việc thực hiện Công ước

- .1 Áp dụng Công ước cho các tàu hoạt động ở vùng biển không thể trao đổi nước dần theo quy định B-4.1 và D-1 (BWM.2 / Circ.63)
- .2 Hướng dẫn về các biện pháp dự phòng theo Công ước BWM(BWM.2 / Circ.62)
- .3 Hướng dẫn về các phương pháp có thể được sử dụng để đếm sinh vật sống để phê duyệt kiểu hệ thống quản lý nước dần (BWM.2 / Circ.61)
- .4 Hướng dẫn về đưa tàu vào hoặc vào lại hoạt động độc quyền trong vùng biển thuộc thẩm quyền của một Bên duy nhất(BWM.2 / Circ.52 / Rev.1)
- .5 Áp dụng của Công ước BWM đối với các giàn di động trên biển(BWM.2 / Circ.46)
- .6 Làm rõ "chuyển đổi chính" như được định nghĩa trong quy định A-1.5 của Công ước BWM (thông tư BWM.2 / Circ.45)
- .7 Phương án quản lý nước dần cho các tàu hỗ trợ trên biển theo Công ước BWM (BWM.2 / Circ.44)
- .8 Sửa đổi của Hướng dẫn cho Chính quyền về quy trình phê duyệt kiểu của hệ thống quản lý nước dần theo Hướng dẫn(G8) (BWM.2 / Circ.28) (BWM.2 / Circ.43)
- .9 Hướng dẫn lấy mẫu và phân tích nước dần để sử dụng thử theo Hướng dẫn và Công ước BWM(G2) (BWM.2 / Circ.42 / Rev.1)
- .10 Cấp Giấy chứng nhận quản lý nước dần trước khi có hiệu lực của Công ước BWM và Kế hoạch quản lý nước dần được phê duyệt theo nghị quyết A.868 (20) (BWM.2 / Circ.40)
- .11 Thông tin cần được cung cấp trong các đề xuất phê duyệt hệ thống quản lý nước dần theo Quy trình phê duyệt hệ thống quản lý nước dần sử dụng hoạt chất(G9) (BWM.2 / Circ.37)

- .12 Hướng dẫn mở rộng hệ thống quản lý nước dằn (BWM.2 / Circ.33)
- .13 Khả năng áp dụng của Công ước quản lý nước dằn đối với tàu hút bùn tự chớ(BWM.2 / Circ.32)
- .14 Khung xác định thời điểm Phê duyệt cơ bản được cấp cho hệ thống quản lý nước dằn có thể được áp dụng cho một hệ thống khác sử dụng cùng hoạt chất hoặc chế phẩm(BWM.2 / Circ.27)
- .15 Bảng câu hỏi kỹ thuật về Hệ thống Quản lý Nước dằn (BWM.2 / Circ.21)
- .16 Hướng dẫn đảm bảo xử lý và bảo quản an toàn hóa chất và các chế phẩm được sử dụng để xử lý nước dằn và xây dựng các quy trình an toàn cho các rủi ro đối với tàu và thuyền viên do quá trình xử lý(BWM.2 / Circ.20)
- .17 Tài liệu hướng dẫn về hoạt động chuẩn bị để ứng phó với các tình huống khẩn cấp liên quan đến hoạt động nước dằn(BWM.2 / Circ.17)
- .18 Phương pháp thu thập thông tin và tiến hành công việc của GESAMP-BWWG (BWM.2 / Circ.13, như đã sửa đổi)
- .19 Thực hiện hài hòa Hướng dẫn phê duyệt Hệ thống quản lý nước dằn (G8) (BWM.2 / Circ.8)
- .20 Hướng dẫn kiểm tra tạm thời theo Hệ thống hài hòa Kiểm tra và cấp giấy chứng nhận(nghị quyết A.948 (23)) (BWM.2 / Circ.7) .

Ấn phẩm này cung cấp thông tin thực tế hữu ích cho các Chính phủ, đặc biệt là các nước đang phát triển, Chính quyền, chủ tàu, cơ quan kiểm soát Chính quyền cảng, cơ quan môi trường và các bên liên quan khác về ý nghĩa phê chuẩn, thực thi và thi hành Công ước quản lý nước dằn.

Mục đích của ấn phẩm là để khuyến khích phê chuẩn thêm và thực hiện và thực thi đúng Công ước. Tuy nhiên, cần lưu ý rằng, vì mục đích pháp lý, phải luôn tham khảo văn bản xác thực của Công ước.

