



**ΕΠΙΣΗΜΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ  
ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ  
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΡΩΤΟ  
ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ - ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ**

<b>Αριθμός 4244</b>	<b>Παρασκευή, 4 Μαΐου 2018</b>	<b>73</b>
---------------------	--------------------------------	-----------

Ο περί της Διεθνούς Συμβάσεως για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση Θαλασσέρματος και Ιζημάτων που Προέρχονται από Πλοία και περί Συναφών Θεμάτων (Κυρωτικός) Νόμος του 2018 εκδίδεται με δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα της Κυπριακής Δημοκρατίας σύμφωνα με το Άρθρο 52 του Συντάγματος.

Αριθμός 5(III) του 2018

ΝΟΜΟΣ ΠΟΥ ΚΥΡΩΝΕΙ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΚΑΙ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΘΑΛΑΣΣΕΡΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΙΖΗΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΕΡΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ

Η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει ως ακολούθως:

Συνοπτικός τίτλος.

1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί της Διεθνούς Συμβάσεως για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση Θαλασσέρματος και Ιζημάτων που Προέρχονται από Πλοία και περί Συναφών Θεμάτων (Κυρωτικός) Νόμος του 2018.

Ερμηνεία.

2.-(1) Στον παρόντα Νόμο, εκτός αν από το κείμενο προκύπτει διαφορετική έννοια-

128(I) του 2011. «αναγνωρισμένος οργανισμός» σημαίνει οργανισμό που έχει αναγνωριστεί και εξουσιοδοτηθεί δυνάμει του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Αναγνώριση και Εξουσιοδότηση Οργανισμών) Νόμου·

64(I) του 2004  
97(I) του 2014. «αποκλειστική οικονομική ζώνη της Δημοκρατίας» σημαίνει τη θαλάσσια ζώνη της Δημοκρατίας, η οποία καθορίζεται δυνάμει του περί της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης και Υφαλοκρηπίδας Νόμου·

«Αρμόδια Αρχή» σημαίνει τον Υφυπουργό Ναυτιλίας και περιλαμβάνει οποιοδήποτε άλλο γενικά ή ειδικά εξουσιοδοτημένο από τον Υφυπουργό πρόσωπο που υπηρετεί στο Υφυπουργείο Ναυτιλίας·

38 του 1973  
59 του 1977  
28 του 1979  
195 του 1986  
20 του 1987  
62 του 1987  
207 του 1988  
229 του 1989  
59(I) του 1992. «Αρχή Λιμένων Κύπρου» σημαίνει την Αρχή Λιμένων Κύπρου, η οποία καθιδρύθηκε με το άρθρο 4 του περί της Αρχής Λιμένων Κύπρου Νόμου·

51(Ι) του 1993  
 2(Ι) του 1997  
 136(Ι) του 2002  
 134(Ι) του 2004  
 164(Ι) του 2004  
 38(Ι) του 2006  
 155(Ι) του 2007  
 86(Ι) του 2008  
 94(Ι) του 2008  
 71(Ι) του 2011  
 85(Ι) του 2015  
 160(Ι) του 2015  
 132(Ι) του 2016.

«Γενικός Διευθυντής» σημαίνει το Γενικό Διευθυντή του Υφυπουργείου Ναυτιλίας και περιλαμβάνει τον εκτελούντα χρέη Γενικού Διευθυντή Υφυπουργείου Ναυτιλίας και τους εξουσιοδοτημένους από το Γενικό Διευθυντή λειτουργούς του Υφυπουργείου Ναυτιλίας·

«Δημοκρατία» σημαίνει την Κυπριακή Δημοκρατία·

«ΔΝΟ» σημαίνει το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organization)·

«επιθεωρητής πλοίων» σημαίνει πρόσωπο που διορίζεται από το Υπουργικό Συμβούλιο ως επιθεωρητής πλοίων δυνάμει των διατάξεων της παραγράφου (α) του εδαφίου (2) του άρθρου 3 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγηση, Πώληση και Υποθήκευση Πλοίων) Νόμου·

45 του 1963  
 32 του 1965  
 82 του 1968  
 62 του 1973  
 102 του 1973  
 42 του 1979  
 25 του 1980  
 14 του 1982  
 57 του 1986  
 64 του 1987  
 38(Ι) του 1992  
 28(Ι) του 1995  
 37(Ι) του 1996  
 138(Ι) του 2003  
 169(Ι) του 2004  
 108(Ι) του 2005  
 45(Ι) του 2008.

«κατευθυντήριες γραμμές» σημαίνει τις κατευθυντήριες γραμμές που υιοθέτησε ή υιοθετεί ο ΔΝΟ αναφορικά με την εφαρμογή της Σύμβασης, όπως αυτές εκάστοτε τροποποιούνται ή αντικαθίστανται, περιλαμβανομένων των κατευθυντήριων γραμμών που υιοθετήθηκαν με τις ακόλουθες Αποφάσεις της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΔΝΟ:

- Απόφαση MEPC 123(53) της 22<sup>ας</sup> Ιουλίου 2005, «Κατευθυντήριες Γραμμές αναφορικά με την ισοδύναμη συμμόρφωση διαχείρισης θαλασσέρματος»,
- Απόφαση MEPC 124(53) της 22<sup>ας</sup> Ιουλίου 2005, «Κατευθυντήριες Γραμμές αναφορικά με την ανταλλαγή θαλασσέρματος»,
- Απόφαση MEPC 127(53) της 22<sup>ας</sup> Ιουλίου 2005, «Κατευθυντήριες Γραμμές αναφορικά με τη διαχείριση θαλασσέρματος και την ανάπτυξη σχεδίων διαχείρισης θαλασσέρματος»,
- Απόφαση MEPC 140(54) της 24<sup>ης</sup> Μαρτίου 2006, «Κατευθυντήριες Γραμμές αναφορικά με την έγκριση και παρακολούθηση των πρωτότυπων Τεχνολογιών Επεξεργασίας Θαλασσέρματος»,
- Απόφαση MEPC 149(55) της 13<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 2006, «Κατευθυντήριες Γραμμές αναφορικά με τα πρότυπα σχεδιασμού και κατασκευής της ανταλλαγής θαλασσέρματος»,
- Απόφαση MEPC 151(55) της 13<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 2006, «Κατευθυντήριες Γραμμές αναφορικά με τον καθορισμό των περιοχών ανταλλαγής θαλασσέρματος»,
- Απόφαση MEPC 152(55) της 13<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 2006, «Κατευθυντήριες Γραμμές αναφορικά με τις εγκαταστάσεις υποδοχής ιζημάτων»,
- Απόφαση MEPC 153(55) της 13<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 2006, «Κατευθυντήριες Γραμμές αναφορικά με τις εγκαταστάσεις υποδοχής θαλασσέρματος»,
- Απόφαση MEPC 161(56) της 13<sup>ης</sup> Ιουλίου 2007, «Κατευθυντήριες Γραμμές αναφορικά με

επιπρόσθετα μέτρα διαχείρισης θαλασσέρματος περιλαμβανομένων καταστάσεων επείγουσας ανάγκης»,

- Απόφαση MEPC 162(56) της 13<sup>ης</sup> Ιουλίου 2007, «Κατευθυντήριες Γραμμές αναφορικά με την αξιολόγηση κινδύνου δυνάμει κανονισμού A-4 της Σύμβασης»,
- Απόφαση MEPC 169(57) της 4<sup>ης</sup> Απριλίου 2008, «Διαδικασία αναφορικά με τα συστήματα διαχείρισης θαλασσέρματος που κάνουν χρήση ενεργών ουσιών»,
- Απόφαση MEPC 173(58) της 10<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 2008, «Κατευθυντήριες Γραμμές αναφορικά με τη δειγματοληψία θαλασσέρματος»,
- Απόφαση MEPC 174(58) της 10<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 2008, «Κατευθυντήριες Γραμμές αναφορικά με την έγκριση συστημάτων διαχείρισης θαλασσέρματος»,
- Απόφαση MEPC 209(63) της 2ας Μαρτίου 2012, «Κατευθυντήριες Γραμμές του 2012 αναφορικά με τον σχεδιασμό και την κατασκευή προς διευκόλυνση του ελέγχου ιζημάτων στα πλοία»,
- Απόφαση MEPC 279(70) της 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 2016, «Κατευθυντήριες Γραμμές αναφορικά με την έγκριση συστημάτων διαχείρισης θαλασσέρματος»,
- Απόφαση MEPC 288(71) της 7<sup>ης</sup> Ιουλίου 2017, «Κατευθυντήριες Γραμμές αναφορικά με την ανταλλαγή θαλασσέρματος»,
- Απόφαση MEPC 289(71) της 7<sup>ης</sup> Ιουλίου 2017, «Κατευθυντήριες Γραμμές αναφορικά με την εκτίμηση κινδύνων δυνάμει του Κανονισμού A-4 της Σύμβασης».

«κυπριακό πλοίο» σημαίνει πλοίο που είναι εγγεγραμμένο στο Μηολόγιο Κυπριακών Πλοίων και φέρει τη σημαία της Δημοκρατίας, δυνάμει των διατάξεων του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Μηολόγηση, Πώληση και Υποθήκευση Πλοίων) Νόμου.

«ο έχων την εκμετάλλευση πλοίου» σημαίνει τον πλοιοκτήτη ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, όπως το διαχειριστή ή το ναυλωτή γυμνού πλοίου (bareboat charterer), ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη λειτουργίας πλοίου από τον πλοιοκτήτη και ο οποίος, αναλαμβάνοντας τέτοια ευθύνη, έχει συμφωνήσει να αναλάβει όλα τα παρεπόμενα καθήκοντα, τις ευθύνες και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται από τον παρόντα Νόμο και περιλαμβάνει νομικό πρόσωπο.

«Παράρτημα» σημαίνει το Παράρτημα της Σύμβασης και τα Προσαρτήματά του, όπως αυτά εκάστοτε τροποποιούνται ή αντικαθίστανται, τα οποία αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της Σύμβασης.

«πιστοποιητικό» σημαίνει το Διεθνές Πιστοποιητικό Διαχείρισης Θαλασσέρματος το οποίο εκδίδεται δυνάμει των διατάξεων της Σύμβασης.

«πλοίαρχος» σημαίνει το πρόσωπο που έχει την ευθύνη διακυβέρνησης πλοίου.

«πλοιοκτήτης» σημαίνει φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει την κυριότητα του πλοίου και είναι ο εγγεγραμμένος πλοιοκτήτης στο Μηολόγιο του κράτους της σημαίας του πλοίου και περιλαμβάνει και τον έχοντα την εκμετάλλευση πλοίου.

«Σύμβαση» σημαίνει τη Διεθνή Σύμβαση για τον Έλεγχο και την Διαχείριση Θαλασσέρματος και Ιζημάτων που Προέρχονται από Πλοία, όπως αυτή εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται, η οποία υπογράφηκε στο Λονδίνο τη 13<sup>η</sup> Φεβρουαρίου 2004 και στην οποία εγκρίθηκε η προσχώρηση της Δημοκρατίας, με την Απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου υπ' αριθμό 81.740, ημερομηνίας 2 Δεκεμβρίου 2016.

Νοείται ότι αναφορά στον παρόντα Νόμο στη Σύμβαση περιλαμβάνει και το Παράρτημα αυτής.

203 του 1988. «Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας» σημαίνει τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982, η οποία κυρώθηκε με τον περί της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (Κυρωτικό) Νόμο του 1988.

45 του 1964 95(I) του 2014. «χωρική θάλασσα» σημαίνει τη θαλάσσια ζώνη, η οποία ορίζεται στο άρθρο 2 του περί της Χωρικής Θάλασσας Νόμου.

123(I) του 2017. «Υφυπουργός Ναυτιλίας» ή «Υφυπουργός» σημαίνει τον Υφυπουργό Ναυτιλίας που διορίζεται και ασκεί τις εξουσίες και αρμοδιότητες που του ανατίθενται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον περί της Ίδρυσης Υφυπουργείου Ναυτιλίας και περί Διορισμού Υφυπουργού Ναυτιλίας παρά τω Προέδρω και Συναφών Θεμάτων Νόμο.

«Υφυπουργείο Ναυτιλίας» σημαίνει το Υφυπουργείο Ναυτιλίας που ιδρύθηκε και λειτουργεί δυνάμει των διατάξεων του περί της Ίδρυσης Υφυπουργείου Ναυτιλίας και περί Διορισμού Υφυπουργού Ναυτιλίας παρά τω Προέδρω και Συναφών Θεμάτων Νόμου.

(2) Οποιοσδήποτε όροι οι οποίοι δεν έχουν διαφορετικά ερμηνευθεί στο παρόν άρθρο έχουν την έννοια που αποδίδεται σε αυτούς από τη Σύμβαση και σε περίπτωση αντίθεσης μεταξύ του παρόντος Νόμου και της Σύμβασης, υπερισχύει η ερμηνεία της Σύμβασης.

Κύρωση της Σύμβασης. Πίνακας. Μέρος I, Μέρος II.

3. Με τον παρόντα Νόμο κυρώνεται η Σύμβαση, το πρωτότυπο κείμενο της οποίας εκτίθεται στην αγγλική γλώσσα στο Μέρος I του Πίνακα και σε μετάφραση στην ελληνική γλώσσα, στο Μέρος II του Πίνακα:

Νοείται ότι σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ του κειμένου του Μέρους I και του κειμένου του Μέρους II του Πίνακα υπερισχύει το κείμενο που εκτίθεται στο Μέρος I αυτού.

Πεδίο εφαρμογής.

4. Τηρουμένων των εξαιρέσεων που προβλέπονται στην παράγραφο (2) του Άρθρου 3 της Σύμβασης, οι διατάξεις του παρόντος Νόμου και των δυνάμει αυτού εκδιδόμενων Κανονισμών εφαρμόζονται-

(α) Στα κυπριακά πλοία οπουδήποτε και εάν βρίσκονται·

(β) στα αλλοδαπά πλοία που είτε φέρουν είτε δεν φέρουν σημαία κράτους συμβαλλόμενου μέρους στη Σύμβαση που καταπλέουν σε λιμένες της Δημοκρατίας ή βρίσκονται εντός της χωρικής θάλασσας ή της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης της Δημοκρατίας:

Νοείται ότι σε σχέση με αλλοδαπά πλοία τα οποία φέρουν σημαία κρατών μη συμβαλλόμενων μερών στη Σύμβαση, οι διατάξεις του παρόντος Νόμου και των δυνάμει αυτού εκδιδόμενων Κανονισμών εφαρμόζονται διασφαλίζοντας ότι στα εν λόγω πλοία δεν θα γίνεται ευνοϊκότερη μεταχείριση, τηρουμένων των διατάξεων του διεθνούς δικαίου, και ειδικότερα στο πλαίσιο των δικαιωμάτων, δικαιοδοσιών και υποχρεώσεων της Δημοκρατίας δυνάμει της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας.

Γενική υποχρέωση συμμόρφωσης του πλοίαρχου και του έχοντος την εκμετάλλευση πλοίου με τις διατάξεις της Σύμβασης. Παράρτημα.

5.-(1) Ο πλοίαρχος και ο έχων την εκμετάλλευση κυπριακού πλοίου ή αλλοδαπού πλοίου έχουν υποχρέωση να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης αναφορικά με τη μεταφορά επιβλαβών υδρόβιων οργανισμών και παθογόνων παραγόντων μέσω θαλασσέρματος και ιζημάτων που προσέρχονται από πλοία, περιλαμβανομένων των προτύπων και απαιτήσεων που προβλέπονται στο Παράρτημα.

(2) Κατά την εφαρμογή της Σύμβασης, ο πλοίαρχος και ο έχων την εκμετάλλευση κυπριακού πλοίου ή αλλοδαπού πλοίου λαμβάνουν υπόψη τις κατευθυντήριες γραμμές.

(3) Απαγορεύεται η απόρριψη θαλασσέρματος από κυπριακό πλοίο ή αλλοδαπό πλοίο, εκτός αν αυτό επιτρέπεται σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης.

Υποχρέωση του πλοίαρχου και του έχοντος την εκμετάλλευση πλοίου για διάθεση και τήρηση Σχεδίου Διαχείρισης Θαλασσέρματος.

6. Ο πλοίαρχος και ο έχων την εκμετάλλευση κυπριακού πλοίου ή αλλοδαπού πλοίου έχουν υποχρέωση να διαθέτουν και να υλοποιούν Σχέδιο Διαχείρισης Θαλασσέρματος, κατά τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση και λαμβανομένων υπόψη των κατευθυντήριων γραμμών.

Υποχρέωση του πλοίαρχου και του έχοντος την εκμετάλλευση πλοίου για τήρηση Μητρώου Θαλασσέρματος.

7.-(1) Ο πλοίαρχος και ο έχων την εκμετάλλευση κυπριακού πλοίου ή αλλοδαπού πλοίου έχουν υποχρέωση να τηρούν Μητρώο Θαλασσέρματος επί του πλοίου.

(2) Το Μητρώο Θαλασσέρματος τηρείται σε ηλεκτρονική ή έντυπη μορφή κατά τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση και καταχωρείται σ' αυτό πλήρως και χωρίς καθυστέρηση κάθε ενέργεια που αφορά σε θαλάσσερμα.

Υποχρέωση του πλοίαρχου και του έχοντος την

8. Ο πλοίαρχος και ο έχων την εκμετάλλευση κυπριακού πλοίου ή αλλοδαπού πλοίου έχουν υποχρέωση να διεξάγουν διαχείριση θαλασσέρματος για πλοία ανάλογα με τη χωρητικότητα του θαλασσέρματος και το έτος ναυπήγησής τους σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης:

εκμετάλλευση πλοίου για διεξαγωγή διαχείρισης Θαλασσέρματος για πλοία.

Νοείται ότι η διαχείριση θαλασσέρματος εκπληρώνει κατ' ελάχιστο τα απαιτούμενα επίπεδα για τη διαχείριση θαλασσέρματος σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης.

Υποχρέωση του πλοίαρχου και του έχοντος την εκμετάλλευση πλοίου για πραγματοποίηση ανταλλαγής θαλασσέρματος σύμφωνα με τη Σύμβαση.

9.-(1) Ο πλοίαρχος και ο έχων την εκμετάλλευση κυπριακού πλοίου ή αλλοδαπού πλοίου, έχουν υποχρέωση να πραγματοποιούν ανταλλαγή θαλασσέρματος σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης και λαμβανομένων υπόψη των κατευθυντήριων γραμμών.

(2)(α) Όσον αφορά σε θαλάσσιες περιοχές υπό τη δικαιοδοσία της Δημοκρατίας όπου η απόσταση από την πλησιέστερη ξηρά ή το βάθος δεν εκπληρώνουν τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση, η Αρμόδια Αρχή, σε συνεργασία με το Τμήμα Αλιείας και Θαλασσίων Ερευνών και το Τμήμα Περιβάλλοντος του Υπουργείου Γεωργίας, Αγροτικής Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος, δύναται να καθορίσει περιοχές όπου ενδείκνυται να πραγματοποιείται ανταλλαγή θαλασσέρματος, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων της Σύμβασης και των κατευθυντήριων γραμμών.

(β) Η Αρμόδια Αρχή, με γνωστοποίησή της που δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας δύναται να καθορίσει τις κατά την παράγραφο (α) του παρόντος εδαφίου θαλάσσιες περιοχές.

Υποχρέωση του πλοίαρχου και του έχοντος την εκμετάλλευση πλοίου για διαχείριση ιζημάτων για πλοία σύμφωνα με τη Σύμβαση.

10. Ο πλοίαρχος και ο έχων την εκμετάλλευση κυπριακού πλοίου ή αλλοδαπού πλοίου, που εμπίπτει στις διατάξεις του παρόντος Νόμου, έχουν υποχρέωση να αφαιρούν ιζήματα από χώρους που έχουν καθοριστεί να φέρουν θαλάσσερμα, σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης και λαμβανομένων υπόψη των κατευθυντήριων γραμμών και να τα διαθέτουν σε εγκαταστάσεις υποδοχής ιζημάτων.

Εγκαταστάσεις υποδοχής ιζημάτων.

11.-(1)(α) Η Αρμόδια Αρχή διασφαλίζει ότι στα λιμάνια και στις εγκαταστάσεις της Δημοκρατίας, όπου λαμβάνει χώρα καθαρισμός ή επισκευή δεξαμενών έρματος, υπάρχουν επαρκείς εγκαταστάσεις για την υποδοχή ιζημάτων, λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθυντήριες γραμμές.

(β) Η Αρχή Λιμένων Κύπρου ή/ και άλλοι διαχειριστές λιμενικών χώρων ή εγκαταστάσεων στη Δημοκρατία έχουν υποχρέωση, αναφορικά με τα λιμάνια ή τις εγκαταστάσεις τους, να μεριμνούν για την ύπαρξη επαρκών εγκαταστάσεων για την υποδοχή ιζημάτων σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

(2) Οι εν λόγω εγκαταστάσεις υποδοχής ιζημάτων λειτουργούν χωρίς να προκαλούν αδικαιολόγητη καθυστέρηση σε πλοία και προβλέπουν για την ασφαλή διάθεση των εν λόγω ιζημάτων που δεν θα βλάπτει ή ζημιώνει το περιβάλλον, την ανθρώπινη υγεία, την περιουσία ή τους πόρους της Δημοκρατίας ή εκείνα άλλων κρατών.

(3) Η συλλογή, μεταφορά, διάθεση και τελική επεξεργασία των ιζημάτων γίνεται σύμφωνα με τον 185(Ι) του 2011, 6(Ι) του 2012, 32(Ι) του 2014, 55(Ι) του 2014, 31(Ι) του 2015, 3(Ι) του 2016, 120(Ι) του 2016, περί Αποβλήτων Νόμο και των δυνάμει αυτών εκδιδόμενων Κανονισμών και Διαταγμάτων.

(4) Κατά τα προβλεπόμενα στην παράγραφο (2) του άρθρου 5 της Σύμβασης, η Αρμόδια Αρχή ενημερώνει τον ΔΝΟ αναφορικά με όλες τις περιπτώσεις όπου οι εγκαταστάσεις που προβλέπονται στο εδάφιο (1) φέρονται ως ανεπαρκείς.

Αρμοδιότητες  
της Αρμόδιας  
Αρχής.

**12.-** (1) Η Αρμόδια Αρχή έχει την αρμοδιότητα και ευθύνη-

- (i) Επιθεώρησης κυπριακών πλοίων·
- (ii) έκδοσης του Πιστοποιητικού στα κυπριακά πλοία·
- (iii) θεώρησης του Πιστοποιητικού κατόπιν διεξαγωγής επιθεώρησης·
- (iv) έγκρισης Σχεδίων Διαχείρισης Θαλασσέρματος·
- (v) χορήγησης εξαιρέσεων σε κυπριακά πλοία,

κατά τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση.

(2) Η Αρμόδια Αρχή δύναται να εξουσιοδοτήσει αναγνωρισμένο οργανισμό, να εκτελεί για λογαριασμό της, τις αναφερόμενες στο εδάφιο (1) αρμοδιότητες και ευθύνες σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης.

Έλεγχος  
συμμόρφωσης  
κυπριακών  
πλοίων.

**13.-**(1) Η Αρμόδια Αρχή δύναται να ελέγχει ή/και να επαληθεύει τη συμμόρφωση των κυπριακών πλοίων με τις διατάξεις της Σύμβασης, του παρόντος Νόμου και των δυνάμει αυτού εκδιδόμενων Κανονισμών, ανεξάρτητα από την τοποθεσία που αυτά βρίσκονται στην υδρόγειο.

(2)(α) Κατά τη διενέργεια του κατά το εδάφιο (1) ελέγχου, οι επιθεωρητές πλοίων έχουν, μεταξύ άλλων, την εξουσία να-

- (i) Ανακόπτουν, εισέρχονται, επιθεωρούν και διενεργούν έλεγχο σε οποιοδήποτε κυπριακό πλοίο, είτε αυτό ναυλοχεί είτε είναι εν πλω·
- (ii) επαληθεύουν την ύπαρξη έγκυρου Πιστοποιητικού επί κυπριακού πλοίου·
- (iii) επαληθεύουν την ύπαρξη εγκριμένου Σχεδίου Διαχείρισης Θαλασσέρματος επί κυπριακού πλοίου·
- (iv) επιθεωρούν το Μητρώο Θαλασσέρματος, να λαμβάνουν αντίγραφο οποιασδήποτε καταχώρησης στο μητρώο και να ζητούν από τον πλοίαρχο όπως πιστοποιήσει το αντίγραφο ως πιστό αντίγραφο κατά τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση·
- (v) διενεργούν δειγματοληψία του θαλασσέρματος του κυπριακού πλοίου σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές·
- (vi) ελέγχουν κατά πόσο η κατάσταση του κυπριακού πλοίου και του εξοπλισμού του αντιστοιχεί ουσιαστικώς με τα στοιχεία του Πιστοποιητικού·
- (vii) ελέγχουν κατά πόσο ο πλοίαρχος και το πλήρωμα κυπριακού πλοίου είναι εξοικειωμένοι με ουσιώδεις διαδικασίες του πλοίου αναφορικά με τη διαχείριση θαλασσέρματος και εάν υλοποιούν τις διαδικασίες αυτές·

Νοείται ότι κατά τον έλεγχο συμμόρφωσης που διενεργείται δυνάμει του παρόντος άρθρου, θα καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να αποφεύγεται η αδικαιολόγητη κατακράτηση ή καθυστέρηση κυπριακού πλοίου σύμφωνα με το άρθρο 12 της Σύμβασης.

(β) Οι εξουσίες που χορηγούνται στους επιθεωρητές πλοίων δυνάμει της παραγράφου (α) του παρόντος εδαφίου, χορηγούνται επίσης στους επόπτες κυπριακών πλοίων που διορίζονται από το Υπουργικό Συμβούλιο, δυνάμει της παραγράφου (β) του εδαφίου (2) του άρθρου 3 του περὶ Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγηση, Πώληση και Υποθήκευση Πλοίων) Νόμου.

(3) Άνευ επηρεασμού επιπρόσθετων εξουσιών που χορηγούνται στην Αρμόδια Αρχή δυνάμει του παρόντος Νόμου ή οποιασδήποτε άλλης οικείας νομοθεσίας, σε περίπτωση που ο Γενικός Διευθυντής διαπιστώσει ότι υπάρχει παράβαση υποχρέωσης που απορρέει από τη Σύμβαση ή ως αποτέλεσμα ελέγχου σύμφωνα με το εδάφιο (2), τότε ο Γενικός Διευθυντής δύναται να λαμβάνει οποιαδήποτε από τις ακόλουθες αποφάσεις μέχρι την αποκατάσταση της μη συμμόρφωσης:

- (α) Να απαγορεύει την εκτέλεση πλόων·
- (β) να διατάσσει τέτοιο κυπριακό πλοίο όπως μετακινείται σε συγκεκριμένο σημείο και παραμένει εκεί.

Έλεγχος συμμόρφωσης αλλοδαπών πλοίων σε λιμάνια, στη χωρική θάλασσα ή σε υπεράκτιες εγκαταστάσεις της Δημοκρατίας.

**14.**-(1) Η Αρμόδια Αρχή δύναται να ελέγχει ή/και να επαληθεύει τη συμμόρφωση των αλλοδαπών πλοίων που βρίσκονται σε λιμάνι, στη χωρική θάλασσα ή σε υπεράκτια εγκατάσταση της Δημοκρατίας, με τις διατάξεις της Σύμβασης, του παρόντος Νόμου και των δυνάμει αυτού εκδιδόμενων Κανονισμών.

(2) Κατά τη διενέργεια του κατά το εδάφιο (1) ελέγχου, οι επιθεωρητές πλοίων έχουν, μεταξύ άλλων, εξουσία-

- (α) Να ανακόπτουν, εισέρχονται, επιθεωρούν και διενεργούν έλεγχο σε οποιοδήποτε πλοίο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος Νόμου και της Σύμβασης, είτε αυτό ναυλοχεί είτε είναι εν πλω·
- (β) να επαληθεύουν την ύπαρξη έγκυρου Πιστοποιητικού επί του πλοίου·
- (γ) να επαληθεύουν την ύπαρξη εγκεκριμένου Σχεδίου Διαχείρισης Θαλασσέρματος επί του πλοίου·
- (δ) να επιθεωρούν το Μητρώο Θαλασσέρματος·
- (ε) να διενεργούν δειγματοληψία του θαλασσέρματος του πλοίου σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές·
- (στ) να ελέγχουν κατά πόσο η κατάσταση του πλοίου και του εξοπλισμού του αντιστοιχεί ουσιαστικώς με τα στοιχεία του Πιστοποιητικού και να διενεργούν λεπτομερή επιθεώρηση σύμφωνα με την παράγραφο (2) του άρθρου 9 της Σύμβασης·
- (ζ) να ελέγχουν κατά πόσο ο πλοίαρχος και το πλήρωμα είναι εξοικειωμένοι με ουσιώδεις διαδικασίες του πλοίου αναφορικά με τη διαχείριση θαλασσέρματος και εάν υλοποιούν τις διαδικασίες αυτές και να διενεργούν λεπτομερή επιθεώρηση σύμφωνα με την παράγραφο (2) του άρθρου 9 της Σύμβασης·

Νοείται ότι κατά τον έλεγχο συμμόρφωσης που διενεργείται δυνάμει του παρόντος άρθρου, θα καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να αποφεύγεται η αδικαιολόγητη κατακράτηση ή καθυστέρηση πλοίου σύμφωνα με το άρθρο 12 της Σύμβασης.

(3) Σε περίπτωση όπου ο Γενικός Διευθυντής διαπιστώσει πως υπάρχει παράβαση υποχρέωσης που απορρέει από τη Σύμβαση ή ως αποτέλεσμα ελέγχου σύμφωνα με το εδάφιο (2), δύναται να λαμβάνει οποιαδήποτε από τις ακόλουθες αποφάσεις μέχρι την αποκατάσταση της μη συμμόρφωσης:

- (α) Να απαγορεύει την είσοδο αλλοδαπού πλοίου σε λιμένα της Δημοκρατίας,
- (β) να εκδιώκει το αλλοδαπό πλοίο από λιμένα της Δημοκρατίας ή/και από τη χωρική θάλασσα της Δημοκρατίας ή/ και από υπεράκτια εγκατάσταση της Δημοκρατίας,
- (γ) να απαγορεύει τον απόπλου αλλοδαπού πλοίου από λιμένα της Δημοκρατίας ή/και από τη χωρική θάλασσα της Δημοκρατίας ή/ και από υπεράκτια εγκατάσταση της Δημοκρατίας,
- (δ) να διατάσσει τέτοιο πλοίο όπως μετακινείται σε συγκεκριμένο σημείο εντός λιμένα της Δημοκρατίας ή/και της χωρικής θάλασσας της Δημοκρατίας ή/ και υπεράκτιας εγκατάστασης της Δημοκρατίας και παραμένει εκεί,

μέχρι την αποκατάσταση της μη συμμόρφωσης.

Χορήγηση εξαιρέσεων σε πλοία που βρίσκονται στην επικράτεια της Δημοκρατίας.

**15.**-(1) Τηρουμένων των διατάξεων του εδαφίου (2), η Αρμόδια Αρχή δύναται να χορηγεί εξαιρέσεις από απαιτήσεις που απορρέουν από τη Σύμβαση σε πλοία που βρίσκονται στην επικράτεια της Δημοκρατίας.

(2) Η κατά το εδάφιο (1) χορήγηση εξαιρέσεως πραγματοποιείται-

- (α) Σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης και λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθυντήριες γραμμές που αναπτύσσει ο ΔΝΟ·
- (β) νοουμένου ότι έχει προηγηθεί γνωστοποίηση στον ΔΝΟ·

- (γ) νοουμένου ότι η χορήγηση εξαιρέσης δεν βλάπτει ούτε ζημιώνει το περιβάλλον, την ανθρώπινη υγεία, την περιουσία ή τους πόρους της Δημοκρατίας ή αυτούς γειτονικών ή άλλων κρατών.

(3) Ο πλοίαρχος και ο έχων την εκμετάλλευση πλοίου στο οποίο έχει χορηγηθεί εξαιρέση από την Αρμόδια Αρχή δύναμι του εδαφίου (1) έχει υποχρέωση να καταγράψει τέτοια εξαιρέση στο Μητρώο Θαλασσέρματος που τηρείται επί του πλοίου.

Ισοδύναμη  
συμμόρφωση  
για ορισμένα  
σκάφη.

**16.** Η Αρμόδια Αρχή δύναται να προσδιορίζει ισοδύναμη συμμόρφωση για ορισμένα σκάφη, κατά τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση και ειδικότερα στον Κανονισμό A-5 του Παραρτήματος και λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθυντήριες γραμμές.

Ποινικά  
αδικήματα.

**17.** Πρόσωπο το οποίο παραβαίνει τις διατάξεις του παρόντος Νόμου και των Κανονισμών που εκδίδονται δύναμι αυτού ή/ και που παραλείπει να συμμορφωθεί με υποχρέωση που επιβάλλει ο παρών Νόμος, η Σύμβαση και οι Κανονισμοί που εκδίδονται δύναμι του παρόντος Νόμου είναι ένοχο αδικήματος και, σε περίπτωση καταδίκης του, υπόκειται σε ποινή φυλάκισης για χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει τα τέσσερα (4) χρόνια ή σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τις πενήντα χιλιάδες ευρώ (€50 000) ή και στις δύο αυτές ποινές.

Διοικητικό  
πρόστιμο.

**18.**-(1) Οποιαδήποτε παράβαση των διατάξεων της Σύμβασης, του παρόντος Νόμου και των δυνάμει αυτού εκδιδόμενων Κανονισμών τιμωρείται, ανεξάρτητα από το αν συντρέχει ποινική ή πειθαρχική ευθύνη δύναμι των διατάξεων του παρόντος Νόμου ή άλλου νόμου, με διοικητικό πρόστιμο μέχρι τριάντα χιλιάδες ευρώ (€30 000), ανάλογα με τη βαρύτητα της παράβασης.

(2) Το διοικητικό πρόστιμο επιβάλλεται στον πλοιοκτήτη με αιτιολογημένη απόφαση του Γενικού Διευθυντή που βεβαιώνει την παράβαση.

(3) Τα κριτήρια υπολογισμού του ύψους του κατά περίπτωση επιβαλλόμενου δύναμι του εδαφίου (2) προστίμου καθορίζονται ενδεικτικά σε οδηγίες του Υφυπουργού, χωρίς αυτό να περιορίζει, μέσα στα πλαίσια των οδηγιών, τη διακριτική ευχέρεια του Γενικού Διευθυντή που βεβαιώνει τη συγκεκριμένη παράβαση, να αποφασίζει ελεύθερα με βάση τα κατά περίπτωση πραγματικά περιστατικά.

(4) Ο Γενικός Διευθυντής κοινοποιεί στον πλοιοκτήτη την περί επιβολής διοικητικού προστίμου απόφασή του και δεν επιτρέπει άρση απαγόρευσης απόπλου, κατάπλου ή εκτέλεσης πλόων που επιβλήθηκε δύναμι του παρόντος Νόμου μέχρις ότου καταβληθεί το διοικητικό πρόστιμο ή κατατεθεί τραπεζική εγγύηση αδειοδοτημένου πιστωτικού ιδρύματος για ίσο ποσό και με όρους που ικανοποιούν το Γενικό Διευθυντή.

Ιεραρχική  
προσφυγή.

**19.**-(1) Ο πλοιοκτήτης έχει δικαίωμα ιεραρχικής προσφυγής ενώπιον του Υφυπουργού κατά απόφασης απαγόρευσης απόπλου, κατάπλου, εκτέλεσης πλόων ή επιβολής διοικητικού προστίμου, μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών από την κοινοποίηση της απόφασης, προκειμένου περί παράβασης που βεβαιώνεται σε λιμάνι της Δημοκρατίας ή εξήντα (60) ημερών προκειμένου περί παράβασης που βεβαιώνεται σε λιμάνι της αλλοδαπής.

(2) Η άσκηση ιεραρχικής προσφυγής σύμφωνα με το εδάφιο (1) δεν αναστέλλει την εκτέλεση της απόφασης.

(3) Ο Υφυπουργός εξετάζει την προσφυγή και αφού ακούσει τους ενδιαφερομένους ή δώσει την ευκαιρία σε αυτούς να εκθέσουν τις απόψεις τους γραπτώς, αποφασίζει επί αυτής, σύμφωνα με το εδάφιο (4), το αργότερο εντός προθεσμίας δέκα (10) ημερών.

(4) Ο Υφυπουργός δύναται να εκδώσει μία (1) από τις ακόλουθες αποφάσεις:

- (α) Να επικυρώσει την προσβληθείσα απόφαση
- (β) να ακυρώσει την προσβληθείσα απόφαση
- (γ) να τροποποιήσει την προσβληθείσα απόφαση ή
- (δ) να προβεί σε έκδοση νέας απόφασης σε αντικατάσταση της προσβληθείσας.

(5) Με την απόφαση απαγόρευσης απόπλου, κατάπλου, εκτέλεσης πλόων ή επιβολής διοικητικού προστίμου, ο πλοιοκτήτης ενημερώνεται δεόντως για το κατά το εδάφιο (1) δικαίωμα ιεραρχικής προσφυγής.



(6) Το ποσό του διοικητικού προστίμου ή η τραπεζική εγγύηση καταπίπτει και περιέρχεται οριστικά στη Δημοκρατία αν περάσει άπρακτη η προς άσκηση προσφυγής ενώπιον του Διοικητικού Δικαστηρίου προθεσμία των εβδομήντα πέντε (75) ημερών είτε από την κοινοποίηση της απόφασης για την επιβολή του διοικητικού προστίμου, είτε σε περίπτωση που ασκείται προσφυγή ενώπιον του Υφυπουργού, από την κοινοποίηση της επί της προσφυγής απορριπτικής απόφασης του Υφυπουργού.

Επιβάρυνση  
επί του πλοίου.

**20.** Ανεξάρτητα από τις διατάξεις οποιασδήποτε άλλης οικείας νομοθεσίας, το δυνάμει του άρθρου 18 του παρόντος Νόμου επιβαλλόμενο πρόστιμο, συνιστά επιβάρυνση επί του πλοίου σε σχέση με το οποίο διαπιστώθηκε η παράβαση, η οποία ικανοποιείται πρώτη κατά σειρά προτεραιότητας έναντι των άλλων δανειστών, έπεται όμως της τελευταίας υποθήκης.

Καθορισμός  
τελών.

**21.** Ο Υφυπουργός, με Απόφαση του που δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας, καθορίζει τα καταβλητέα τέλη για παρεχόμενες υπηρεσίες δυνάμει του παρόντος Νόμου και της Σύμβασης.

Έκδοση  
Κανονισμών.

**22.**-(1) Το Υπουργικό Συμβούλιο έχει εξουσία να εκδίδει Κανονισμούς σύμφωνα με τις διατάξεις του περί Καταθέσεως στη Βουλή των Αντιπροσώπων των Κανονισμών που Εκδίδονται με Εξουσιοδότηση Νόμου με σκοπό την καλύτερη εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης και του παρόντος Νόμου.

99 του 1989  
227 του 1990  
27(I) του 1992  
54(I) του 2008  
3(I) του 2010.

(2) Κανονισμοί που εκδίδονται δυνάμει του παρόντος άρθρου, δύναται να θεσπίζουν αδικήματα και να καθορίζουν χρηματικές ποινές, οι οποίες δεν υπερβαίνουν το ποσό των πενήντα χιλιάδων ευρώ (€50 000) και ποινές φυλάκισης που δεν δύναται να υπερβαίνουν τα τέσσερα (4) χρόνια ή και τις δύο αυτές ποινές.

Έναρξη της  
ισχύος του  
παρόντος  
Νόμου.

**23.** Η έναρξη της ισχύος του παρόντος Νόμου καθορίζεται από το Υπουργικό Συμβούλιο, με γνωστοποίησή του που δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας.

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

**RECALLING** Article 196(1) of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), which provides that “States shall take all measures necessary to prevent, reduce and control pollution of the marine environment resulting from the use of technologies under their jurisdiction or control, or the intentional or accidental introduction of species, alien or new, to a particular part of the marine environment, which may cause significant and harmful changes thereto,”

**NOTING** the objectives of the 1992 Convention on Biological Diversity (CBD) and that the transfer and introduction of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens via ships' ballast water threatens the conservation and sustainable use of biological diversity as well as decision IV/5 of the 1998 Conference of the Parties (COP 4) to the CBD concerning the conservation and sustainable use of marine and coastal ecosystems, as well as decision VI/23 of the 2002 Conference of the Parties (COP 6) to the CBD on alien species that threaten ecosystems, habitats or species, including guiding principles on invasive species,

**NOTING FURTHER** that the 1992 United Nations Conference on Environment and Development (UNCED) requested the International Maritime Organization (the Organization) to consider the adoption of appropriate rules on ballast water discharge,

**MINDFUL** of the precautionary approach set out in Principle 15 of the Rio Declaration on Environment and Development and referred to in resolution MEPC.67(37), adopted by the Organization's Marine Environment Protection Committee on 15 September 1995,

**ALSO MINDFUL** that the 2002 World Summit on Sustainable Development, in paragraph 34(b) of its Plan of Implementation, calls for action at all levels to accelerate the development of measures to address invasive alien species in ballast water,

**CONSCIOUS** that the uncontrolled discharge of Ballast Water and Sediments from ships has led to the transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens, causing injury or damage to the environment, human health, property and resources,

**RECOGNIZING** the importance placed on this issue by the Organization through Assembly resolutions A.774(18) in 1993 and A.868(20) in 1997, adopted for the purpose of addressing the transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens,

**RECOGNIZING FURTHER** that several States have taken individual action with a view to prevent, minimize and ultimately eliminate the risks of introduction of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens through ships entering their ports, and also that this issue, being of worldwide concern, demands action based on globally applicable regulations together with Guidelines for their effective implementation and uniform interpretation,

**DESIRING** to continue the development of safer and more effective Ballast Water Management options that will result in continued prevention, minimization and ultimate elimination of the transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens,

**RESOLVED** to prevent, minimize and ultimately eliminate the risks to the environment, human health, property and resources arising from the transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens through the control and management of ships' Ballast Water and Sediments, as well as to avoid unwanted side-effects from that control and to encourage developments in related knowledge and technology,

**CONSIDERING** that these objectives may best be achieved by the conclusion of an International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments,

**HAVE AGREED** as follows:

**Article 1**  
*Definitions*

For the purpose of this Convention, unless expressly provided otherwise:

- 1 "Administration" means the Government of the State under whose authority the ship is operating. With respect to a ship entitled to fly a flag of any State, the Administration is the Government of that State. With respect to floating platforms engaged in exploration and exploitation of the sea-bed and subsoil thereof adjacent to the coast over which the coastal State exercises sovereign rights for the purposes of exploration and exploitation of its natural resources, including Floating Storage Units (FSUs) and Floating Production Storage and Offloading Units (FPSOs), the Administration is the Government of the coastal State concerned.
- 2 "Ballast Water" means water with its suspended matter taken on board a ship to control trim, list, draught, stability or stresses of the ship.
- 3 "Ballast Water Management" means mechanical, physical, chemical, and biological processes, either singularly or in combination, to remove, render harmless, or avoid the uptake or discharge of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens within Ballast Water and Sediments.
- 4 "Certificate" means the International Ballast Water Management Certificate.
- 5 "Committee" means the Marine Environment Protection Committee of the Organization.
- 6 "Convention" means the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments.
- 7 "Gross tonnage" means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 or any successor Convention.

8 “Harmful Aquatic Organisms and Pathogens” means aquatic organisms or pathogens which, if introduced into the sea, including estuaries, or into fresh water courses, may create hazards to the environment, human health, property or resources, impair biological diversity or interfere with other legitimate uses of such areas.

9 “Organization” means the International Maritime Organization.

10 “Secretary-General” means the Secretary-General of the Organization.

11 “Sediments” means matter settled out of Ballast Water within a ship.

12 “Ship” means a vessel of any type whatsoever operating in the aquatic environment and includes submersibles, floating craft, floating platforms, FSUs and FPSOs.

## **Article 2**

### *General Obligations*

1 Parties undertake to give full and complete effect to the provisions of this Convention and the Annex thereto in order to prevent, minimize and ultimately eliminate the transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens through the control and management of ships’ Ballast Water and Sediments.

2 The Annex forms an integral part of this Convention. Unless expressly provided otherwise, a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to the Annex.

3 Nothing in this Convention shall be interpreted as preventing a Party from taking, individually or jointly with other Parties, more stringent measures with respect to the prevention, reduction or elimination of the transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens through the control and management of ships’ Ballast Water and Sediments, consistent with international law.

4 Parties shall endeavour to co-operate for the purpose of effective implementation, compliance and enforcement of this Convention.

5 Parties undertake to encourage the continued development of Ballast Water Management and standards to prevent, minimize and ultimately eliminate the transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens through the control and management of ships’ Ballast Water and Sediments.

6 Parties taking action pursuant to this Convention shall endeavour not to impair or damage their environment, human health, property or resources, or those of other States.

7 Parties should ensure that Ballast Water Management practices used to comply with this Convention do not cause greater harm than they prevent to their environment, human health, property or resources, or those of other States.

8 Parties shall encourage ships entitled to fly their flag, and to which this Convention applies, to avoid, as far as practicable, the uptake of Ballast Water with potentially Harmful Aquatic Organisms and Pathogens, as well as Sediments that may contain such organisms, including promoting the adequate implementation of recommendations developed by the Organization.

9 Parties shall endeavour to co-operate under the auspices of the Organization to address threats and risks to sensitive, vulnerable or threatened marine ecosystems and biodiversity in areas beyond the limits of national jurisdiction in relation to Ballast Water Management.

**Article 3**  
*Application*

1 Except as expressly provided otherwise in this Convention, this Convention shall apply to:

- (a) ships entitled to fly the flag of a Party; and
- (b) ships not entitled to fly the flag of a Party but which operate under the authority of a Party.

2 This Convention shall not apply to:

- (a) ships not designed or constructed to carry Ballast Water;
- (b) ships of a Party which only operate in waters under the jurisdiction of that Party, unless the Party determines that the discharge of Ballast Water from such ships would impair or damage their environment, human health, property or resources, or those of adjacent or other States;
- (c) ships of a Party which only operate in waters under the jurisdiction of another Party, subject to the authorization of the latter Party for such exclusion. No Party shall grant such authorization if doing so would impair or damage their environment, human health, property or resources, or those of adjacent or other States. Any Party not granting such authorization shall notify the Administration of the ship concerned that this Convention applies to such ship;
- (d) ships which only operate in waters under the jurisdiction of one Party and on the high seas, except for ships not granted an authorization pursuant to sub-paragraph (c), unless such Party determines that the discharge of Ballast Water from such ships would impair or damage their environment, human health, property or resources, or those of adjacent of other States;
- (e) any warship, naval auxiliary or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service. However, each Party shall ensure, by the adoption of appropriate measures not impairing operations or operational capabilities of such ships owned or operated by it, that such ships act in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with this Convention; and
- (f) permanent Ballast Water in sealed tanks on ships, that is not subject to discharge.

3 With respect to ships of non-Parties to this Convention, Parties shall apply the requirements of this Convention as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

#### **Article 4**

##### *Control of the Transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens Through Ships' Ballast Water and Sediments*

1 Each Party shall require that ships to which this Convention applies and which are entitled to fly its flag or operating under its authority comply with the requirements set forth in this Convention, including the applicable standards and requirements in the Annex, and shall take effective measures to ensure that those ships comply with those requirements.

2 Each Party shall, with due regard to its particular conditions and capabilities, develop national policies, strategies or programmes for Ballast Water Management in its ports and waters under its jurisdiction that accord with, and promote the attainment of the objectives of this Convention.

#### **Article 5**

##### *Sediment Reception Facilities*

1 Each Party undertakes to ensure that, in ports and terminals designated by that Party where cleaning or repair of ballast tanks occurs, adequate facilities are provided for the reception of Sediments, taking into account the Guidelines developed by the Organization. Such reception facilities shall operate without causing undue delay to ships and shall provide for the safe disposal of such Sediments that does not impair or damage their environment, human health, property or resources or those of other States.

2 Each Party shall notify the Organization for transmission to the other Parties concerned of all cases where the facilities provided under paragraph 1 are alleged to be inadequate.

#### **Article 6**

##### *Scientific and Technical Research and Monitoring*

1 Parties shall endeavour, individually or jointly, to:

- (a) promote and facilitate scientific and technical research on Ballast Water Management; and
- (b) monitor the effects of Ballast Water Management in waters under their jurisdiction.

Such research and monitoring should include observation, measurement, sampling, evaluation and analysis of the effectiveness and adverse impacts of any technology or methodology as well as any adverse impacts caused by such organisms and pathogens that have been identified to have been transferred through ships' Ballast Water.

2 Each Party shall, to further the objectives of this Convention, promote the availability of relevant information to other Parties who request it on:

- (a) scientific and technology programmes and technical measures undertaken with respect to Ballast Water Management; and
- (b) the effectiveness of Ballast Water Management deduced from any monitoring and assessment programmes.

**Article 7**  
*Survey and certification*

1 Each Party shall ensure that ships flying its flag or operating under its authority and subject to survey and certification are so surveyed and certified in accordance with the regulations in the Annex.

2 A Party implementing measures pursuant to Article 2.3 and Section C of the Annex shall not require additional survey and certification of a ship of another Party, nor shall the Administration of the ship be obligated to survey and certify additional measures imposed by another Party. Verification of such additional measures shall be the responsibility of the Party implementing such measures and shall not cause undue delay to the ship.

**Article 8**  
*Violations*

1 Any violation of the requirements of this Convention shall be prohibited and sanctions shall be established under the law of the Administration of the ship concerned, wherever the violation occurs. If the Administration is informed of such a violation, it shall investigate the matter and may request the reporting Party to furnish additional evidence of the alleged violation. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its law. The Administration shall promptly inform the Party that reported the alleged violation, as well as the Organization, of any action taken. If the Administration has not taken any action within 1 year after receiving the information, it shall so inform the Party which reported the alleged violation.

2 Any violation of the requirements of this Convention within the jurisdiction of any Party shall be prohibited and sanctions shall be established under the law of that Party. Whenever such a violation occurs, that Party shall either:

- (a) cause proceedings to be taken in accordance with its law; or
- (b) furnish to the Administration of the ship such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred.

3 The sanctions provided for by the laws of a Party pursuant to this Article shall be adequate in severity to discourage violations of this Convention wherever they occur.

**Article 9**  
*Inspection of Ships*

1 A ship to which this Convention applies may, in any port or offshore terminal of another Party, be subject to inspection by officers duly authorized by that Party for the purpose of determining whether the ship is in compliance with this Convention. Except as provided in paragraph 2 of this Article, any such inspection is limited to:

- (a) verifying that there is on board a valid Certificate, which, if valid, shall be accepted; and
- (b) inspection of the Ballast Water record book, and/or

- (c) a sampling of the ship's Ballast Water, carried out in accordance with the Guidelines to be developed by the Organization. However, the time required to analyse the samples shall not be used as a basis for unduly delaying the operation, movement or departure of the ship.

2 Where a ship does not carry a valid Certificate or there are clear grounds for believing that:

- (a) the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate; or
- (b) the master or the crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to Ballast Water Management, or have not implemented such procedures;

a detailed inspection may be carried out.

3 In the circumstances given in paragraph 2 of this Article, the Party carrying out the inspection shall take such steps as will ensure that the ship shall not discharge Ballast Water until it can do so without presenting a threat of harm to the environment, human health, property or resources.

#### **Article 10**

##### *Detection of Violations and Control of Ships*

1 Parties shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of the provisions of this Convention.

2 If a ship is detected to have violated this Convention, the Party whose flag the ship is entitled to fly, and/or the Party in whose port or offshore terminal the ship is operating, may, in addition to any sanctions described in Article 8 or any action described in Article 9, take steps to warn, detain, or exclude the ship. The Party in whose port or offshore terminal the ship is operating, however, may grant such a ship permission to leave the port or offshore terminal for the purpose of discharging Ballast Water or proceeding to the nearest appropriate repair yard or reception facility available, provided doing so does not present a threat of harm to the environment, human health, property or resources.

3 If the sampling described in Article 9.1(c) leads to a result, or supports information received from another port or offshore terminal, indicating that the ship poses a threat to the environment, human health, property or resources, the Party in whose waters the ship is operating shall prohibit such ship from discharging Ballast Water until the threat is removed.

4 A Party may also inspect a ship when it enters the ports or offshore terminals under its jurisdiction, if a request for an investigation is received from any Party, together with sufficient evidence that a ship is operating or has operated in violation of a provision in this Convention. The report of such investigation shall be sent to the Party requesting it and to the competent authority of the Administration of the ship concerned so that appropriate action may be taken.



**Article 11***Notification of Control Actions*

1 If an inspection conducted pursuant to Article 9 or 10 indicates a violation of this Convention, the ship shall be notified. A report shall be forwarded to the Administration, including any evidence of the violation.

2 In the event that any action is taken pursuant to Article 9.3, 10.2 or 10.3, the officer carrying out such action shall forthwith inform, in writing, the Administration of the ship concerned, or if this is not possible, the consul or diplomatic representative of the ship concerned, of all the circumstances in which the action was deemed necessary. In addition, the recognized organization responsible for the issue of certificates shall be notified.

3 The port State authority concerned shall, in addition to parties mentioned in paragraph 2, notify the next port of call of all relevant information about the violation, if it is unable to take action as specified in Article 9.3, 10.2 or 10.3 or if the ship has been allowed to proceed to the next port of call.

**Article 12***Undue Delay to Ships*

1 All possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed under Article 7.2, 8, 9 or 10.

2 When a ship is unduly detained or delayed under Article 7.2, 8, 9 or 10, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

**Article 13***Technical Assistance, Co-operation and Regional Co-operation*

1 Parties undertake, directly or through the Organization and other international bodies, as appropriate, in respect of the control and management of ships' Ballast Water and Sediments, to provide support for those Parties which request technical assistance:

- (a) to train personnel;
- (b) to ensure the availability of relevant technology, equipment and facilities;
- (c) to initiate joint research and development programmes; and
- (d) to undertake other action aimed at the effective implementation of this Convention and of guidance developed by the Organization related thereto.

2 Parties undertake to co-operate actively, subject to their national laws, regulations and policies, in the transfer of technology in respect of the control and management of ships' Ballast Water and Sediments.

3 In order to further the objectives of this Convention, Parties with common interests to protect the environment, human health, property and resources in a given geographical area, in particular, those Parties bordering enclosed and semi-enclosed seas, shall endeavour, taking into account characteristic regional features, to enhance regional co-operation, including through the

conclusion of regional agreements consistent with this Convention. Parties shall seek to co-operate with the Parties to regional agreements to develop harmonized procedures.

#### **Article 14**

##### *Communication of information*

1 Each Party shall report to the Organization and, where appropriate, make available to other Parties the following information:

- (a) any requirements and procedures relating to Ballast Water Management, including its laws, regulations, and Guidelines for implementation of this Convention;
- (b) the availability and location of any reception facilities for the environmentally safe disposal of Ballast Water and Sediments; and
- (c) any requirements for information from a ship which is unable to comply with the provisions of this Convention for reasons specified in regulations A-3 and B-4 of the Annex.

2 The Organization shall notify Parties of the receipt of any communications under the present Article and circulate to all Parties any information communicated to it under subparagraphs 1(b) and (c) of this Article.

#### **Article 15**

##### *Dispute Settlement*

Parties shall settle any dispute between them concerning the interpretation or application of this Convention by negotiation, enquiry, mediation, conciliation, arbitration, judicial settlement, resort to regional agencies or arrangements or other peaceful means of their own choice.

#### **Article 16**

##### *Relationship to International Law and Other Agreements*

Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of any State under customary international law as reflected in the United Nations Convention on the Law of the Sea.

#### **Article 17**

##### *Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession*

1 This Convention shall be open for signature by any State at the Headquarters of the Organization from 1 June 2004 to 31 May 2005 and shall thereafter remain open for accession by any State.

2 States may become Parties to the Convention by:

- (a) signature not subject to ratification, acceptance, or approval; or
- (b) signature subject to ratification, acceptance, or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

3 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

4 If a State comprises two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval, or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

5 Any such declaration shall be notified to the Depositary in writing and shall state expressly the territorial unit or units to which this Convention applies.

### **Article 18** *Entry into Force*

1 This Convention shall enter into force twelve months after the date on which not less than thirty States, the combined merchant fleets of which constitute not less than thirty-five percent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval, or have deposited the requisite instrument of ratification, acceptance, approval or accession in accordance with Article 17.

2 For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Convention after the requirements for entry into force thereof have been met, but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of this Convention or three months after the date of deposit of instrument, whichever is the later date.

3 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which this Convention enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

4 After the date on which an amendment to this Convention is deemed to have been accepted under Article 19, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to this Convention as amended.

### **Article 19** *Amendments*

1 This Convention may be amended by either of the procedures specified in the following paragraphs.

2 Amendments after consideration within the Organization:

(a) Any Party may propose an amendment to this Convention. A proposed amendment shall be submitted to the Secretary-General, who shall then circulate it to the Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration.

(b) An amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Committee for consideration. Parties, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Committee for consideration and adoption of the amendment.

- (c) Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the Committee, on condition that at least one-third of the Parties shall be present at the time of voting.
- (d) Amendments adopted in accordance with subparagraph (c) shall be communicated by the Secretary-General to the Parties for acceptance.
- (e) An amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:
  - (i) An amendment to an article of this Convention shall be deemed to have been accepted on the date on which two-thirds of the Parties have notified the Secretary-General of their acceptance of it.
  - (ii) An amendment to the Annex shall be deemed to have been accepted at the end of twelve months after the date of adoption or such other date as determined by the Committee. However, if by that date more than one-third of the Parties notify the Secretary-General that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted.
- (f) An amendment shall enter into force under the following conditions:
  - (i) An amendment to an article of this Convention shall enter into force for those Parties that have declared that they have accepted it six months after the date on which it is deemed to have been accepted in accordance with subparagraph (e)(i).
  - (ii) An amendment to the Annex shall enter into force with respect to all Parties six months after the date on which it is deemed to have been accepted, except for any Party that has:
    - (1) notified its objection to the amendment in accordance with subparagraph (e)(ii) and that has not withdrawn such objection; or
    - (2) notified the Secretary-General, prior to the entry into force of such amendment, that the amendment shall enter into force for it only after a subsequent notification of its acceptance.
- (g)
  - (i) A Party that has notified an objection under subparagraph (f)(ii)(1) may subsequently notify the Secretary-General that it accepts the amendment. Such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.
  - (ii) If a Party that has made a notification referred to in subparagraph (f)(ii)(2) notifies the Secretary-General of its acceptance with respect to an amendment, such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.

3 Amendment by a Conference:

- (a) Upon the request of a Party concurred in by at least one-third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to consider amendments to this Convention.
- (b) An amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of the Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General to all Parties for acceptance.
- (c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in paragraphs 2(e) and (f) respectively.

4 Any Party that has declined to accept an amendment to the Annex shall be treated as a non-Party only for the purpose of application of that amendment.

5 Any notification under this Article shall be made in writing to the Secretary-General.

6 The Secretary-General shall inform the Parties and Members of the Organization of:

- (a) any amendment that enters into force and the date of its entry into force generally and for each Party; and
- (b) any notification made under this Article.

### **Article 20**

#### *Denunciation*

1 This Convention may be denounced by any Party at any time after the expiry of two years from the date on which this Convention enters into force for that Party.

2 Denunciation shall be effected by written notification to the Depositary, to take effect one year after receipt or such longer period as may be specified in that notification.

### **Article 21**

#### *Depositary*

1 This Convention shall be deposited with the Secretary-General, who shall transmit certified copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.

2 In addition to the functions specified elsewhere in this Convention, the Secretary-General shall:

- (a) inform all States that have signed this Convention, or acceded thereto, of:
  - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

- (ii) the date of entry into force of this Convention; and
  - (iii) the deposit of any instrument of denunciation from the Convention, together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect; and
- (b) as soon as this Convention enters into force, transmit the text thereof to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

**Article 22**

*Languages*

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON this thirteenth day of February, two thousand and four.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised by their respective Governments for that purpose, have signed this Convention.

## ANNEX

**REGULATIONS FOR THE CONTROL AND MANAGEMENT OF SHIPS'  
BALLAST WATER AND SEDIMENTS****SECTION A - GENERAL PROVISIONS****Regulation A-1**  
*Definitions*

For the purposes of this Annex:

- 1 “Anniversary date” means the day and the month of each year corresponding to the date of expiry of the Certificate.
- 2 “Ballast Water Capacity” means the total volumetric capacity of any tanks, spaces or compartments on a ship used for carrying, loading or discharging Ballast Water, including any multi-use tank, space or compartment designed to allow carriage of Ballast Water.
- 3 “Company” means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the International Safety Management Code<sup>1</sup>.
- 4 “Constructed” in respect of a ship means a stage of construction where:
  - .1 the keel is laid; or
  - .2 construction identifiable with the specific ship begins; or
  - .3 assembly of the ship has commenced comprising at least 50 tonnes or 1 percent of the estimated mass of all structural material, whichever is less; or
  - .4 the ship undergoes a major conversion.
- 5 “Major conversion” means a conversion of a ship:
  - .1 which changes its ballast water carrying capacity by 15 percent or greater, or
  - .2 which changes the ship type, or
  - .3 which, in the opinion of the Administration, is projected to prolong its life by ten years or more, or
  - .4 which results in modifications to its ballast water system other than component replacement-in-kind. Conversion of a ship to meet the provisions of regulation D-1 shall not be deemed to constitute a major conversion for the purpose of this Annex.

---

<sup>1</sup> Refer to the ISM Code adopted by the Organization by resolution A.741(18), as amended.

- 6 “From the nearest land” means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law except that, for the purposes of the Convention, “from the nearest land” off the north-eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in

latitude 11°00′ S, longitude 142°08′ E  
 to a point in latitude 10°35′ S, longitude 141°55′ E  
 thence to a point latitude 10°00′ S, longitude 142°00′ E  
 thence to a point latitude 9°10′ S, longitude 143°52′ E  
 thence to a point latitude 9°00′ S, longitude 144°30′ E  
 thence to a point latitude 10°41′ S, longitude 145°00′ E  
 thence to a point latitude 13°00′ S, longitude 145°00′ E  
 thence to a point latitude 15°00′ S, longitude 146°00′ E  
 thence to a point latitude 17°30′ S, longitude 147°00′ E  
 thence to a point latitude 21°00′ S, longitude 152°55′ E  
 thence to a point latitude 24°30′ S, longitude 154°00′ E  
 thence to a point on the coast of Australia  
 in latitude 24°42′ S, longitude 153°15′ E.

- 7 “Active Substance” means a substance or organism, including a virus or a fungus, that has a general or specific action on or against Harmful Aquatic Organisms and Pathogens.

### **Regulation A-2**

#### *General Applicability*

Except where expressly provided otherwise, the discharge of Ballast Water shall only be conducted through Ballast Water Management in accordance with the provisions of this Annex.

### **Regulation A-3**

#### *Exceptions*

The requirements of regulation B-3, or any measures adopted by a Party pursuant to Article 2.3 and Section C, shall not apply to:

- 1 the uptake or discharge of Ballast Water and Sediments necessary for the purpose of ensuring the safety of a ship in emergency situations or saving life at sea; or
- 2 the accidental discharge or ingress of Ballast Water and Sediments resulting from damage to a ship or its equipment:
  - .1 provided that all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage or discovery of the damage or discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and
  - .2 unless the owner, Company or officer in charge wilfully or recklessly caused damage; or
- 3 the uptake and discharge of Ballast Water and Sediments when being used for the purpose of avoiding or minimizing pollution incidents from the ship; or



- 4 the uptake and subsequent discharge on the high seas of the same Ballast Water and Sediments; or
- 5 the discharge of Ballast Water and Sediments from a ship at the same location where the whole of that Ballast Water and those Sediments originated and provided that no mixing with unmanaged Ballast Water and Sediments from other areas has occurred. If mixing has occurred, the Ballast Water taken from other areas is subject to Ballast Water Management in accordance with this Annex.

#### **Regulation A-4**

##### *Exemptions*

1 A Party or Parties, in waters under their jurisdiction, may grant exemptions to any requirements to apply regulations B-3 or C-1, in addition to those exemptions contained elsewhere in this Convention, but only when they are:

- .1 granted to a ship or ships on a voyage or voyages between specified ports or locations; or to a ship which operates exclusively between specified ports or locations;
- .2 effective for a period of no more than five years subject to intermediate review;
- .3 granted to ships that do not mix Ballast Water or Sediments other than between the ports or locations specified in paragraph 1.1; and
- .4 granted based on the Guidelines on risk assessment developed by the Organization.

2 Exemptions granted pursuant to paragraph 1 shall not be effective until after communication to the Organization and circulation of relevant information to the Parties.

3 Any exemptions granted under this regulation shall not impair or damage the environment, human health, property or resources of adjacent or other States. Any State that the Party determines may be adversely affected shall be consulted, with a view to resolving any identified concerns.

4 Any exemptions granted under this regulation shall be recorded in the Ballast Water record book.

#### **Regulation A-5**

##### *Equivalent compliance*

Equivalent compliance with this Annex for pleasure craft used solely for recreation or competition or craft used primarily for search and rescue, less than 50 metres in length overall, and with a maximum Ballast Water capacity of 8 cubic metres, shall be determined by the Administration, taking into account Guidelines developed by the Organization.

**SECTION B – MANAGEMENT AND CONTROL REQUIREMENTS FOR SHIPS****Regulation B-1***Ballast Water Management Plan*

Each ship shall have on board and implement a Ballast Water Management plan. Such a plan shall be approved by the Administration taking into account Guidelines developed by the Organization. The Ballast Water Management plan shall be specific to each ship and shall at least:

- 1 detail safety procedures for the ship and the crew associated with Ballast Water Management as required by this Convention;
- 2 provide a detailed description of the actions to be taken to implement the Ballast Water Management requirements and supplemental Ballast Water Management practices as set forth in this Convention;
- 3 detail the procedures for the disposal of Sediments:
  - .1 at sea; and
  - .2 to shore;
- 4 include the procedures for coordinating shipboard Ballast Water Management that involves discharge to the sea with the authorities of the State into whose waters such discharge will take place;
- 5 designate the officer on board in charge of ensuring that the plan is properly implemented;
- 6 contain the reporting requirements for ships provided for under this Convention; and
- 7 be written in the working language of the ship. If the language used is not English, French or Spanish, a translation into one of these languages shall be included.

**Regulation B-2***Ballast Water Record Book*

1 Each ship shall have on board a Ballast Water record book that may be an electronic record system, or that may be integrated into another record book or system and which shall at least contain the information specified in Appendix II.

2 Ballast Water record book entries shall be maintained on board the ship for a minimum period of two years after the last entry has been made and thereafter in the Company's control for a minimum period of three years.

3 In the event of the discharge of Ballast Water pursuant to regulations A-3, A-4 or B-3.6 or in the event of other accidental or exceptional discharge of Ballast Water not otherwise exempted by this Convention, an entry shall be made in the Ballast Water record book describing the circumstances of, and the reason for, the discharge.

4 The Ballast Water record book shall be kept readily available for inspection at all reasonable times and, in the case of an unmanned ship under tow, may be kept on the towing ship.

5 Each operation concerning Ballast Water shall be fully recorded without delay in the Ballast Water record book. Each entry shall be signed by the officer in charge of the operation concerned and each completed page shall be signed by the master. The entries in the Ballast Water record book shall be in a working language of the ship. If that language is not English, French or Spanish the entries shall contain a translation into one of those languages. When entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, these shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

6 Officers duly authorized by a Party may inspect the Ballast Water record book on board any ship to which this regulation applies while the ship is in its port or offshore terminal, and may make a copy of any entry, and require the master to certify that the copy is a true copy. Any copy so certified shall be admissible in any judicial proceeding as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Ballast Water record book and the taking of a certified copy shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

### **Regulation B-3**

#### *Ballast Water Management for Ships*

1 A ship constructed before 2009:

- .1 with a Ballast Water Capacity of between 1,500 and 5,000 cubic metres, inclusive, shall conduct Ballast Water Management that at least meets the standard described in regulation D-1 or regulation D-2 until 2014, after which time it shall at least meet the standard described in regulation D-2;
- .2 with a Ballast Water Capacity of less than 1,500 or greater than 5,000 cubic metres shall conduct Ballast Water Management that at least meets the standard described in regulation D-1 or regulation D-2 until 2016, after which time it shall at least meet the standard described in regulation D-2.

2 A ship to which paragraph 1 applies shall comply with paragraph 1 not later than the first intermediate or renewal survey, whichever occurs first, after the anniversary date of delivery of the ship in the year of compliance with the standard applicable to the ship.

3 A ship constructed in or after 2009 with a Ballast Water Capacity of less than 5,000 cubic metres shall conduct Ballast Water Management that at least meets the standard described in regulation D-2.

4 A ship constructed in or after 2009, but before 2012, with a Ballast Water Capacity of 5,000 cubic metres or more shall conduct Ballast Water Management in accordance with paragraph 1.2.

5 A ship constructed in or after 2012 with a Ballast Water Capacity of 5000 cubic metres or more shall conduct Ballast Water Management that at least meets the standard described in regulation D-2.

6 The requirements of this regulation do not apply to ships that discharge Ballast Water to a reception facility designed taking into account the Guidelines developed by the Organization for such facilities.

7 Other methods of Ballast Water Management may also be accepted as alternatives to the requirements described in paragraphs 1 to 5, provided that such methods ensure at least the same level of protection to the environment, human health, property or resources, and are approved in principle by the Committee.

#### **Regulation B-4**

##### *Ballast Water Exchange*

1 A ship conducting Ballast Water exchange to meet the standard in regulation D-1 shall:

- .1 whenever possible, conduct such Ballast Water exchange at least 200 nautical miles from the nearest land and in water at least 200 metres in depth, taking into account the Guidelines developed by the Organization;
- .2 in cases where the ship is unable to conduct Ballast Water exchange in accordance with paragraph 1.1, such Ballast Water exchange shall be conducted taking into account the Guidelines described in paragraph 1.1 and as far from the nearest land as possible, and in all cases at least 50 nautical miles from the nearest land and in water at least 200 metres in depth.

2 In sea areas where the distance from the nearest land or the depth does not meet the parameters described in paragraph 1.1 or 1.2, the port State may designate areas, in consultation with adjacent or other States, as appropriate, where a ship may conduct Ballast Water exchange, taking into account the Guidelines described in paragraph 1.1.

3 A ship shall not be required to deviate from its intended voyage, or delay the voyage, in order to comply with any particular requirement of paragraph 1.

4 A ship conducting Ballast Water exchange shall not be required to comply with paragraphs 1 or 2, as appropriate, if the master reasonably decides that such exchange would threaten the safety or stability of the ship, its crew, or its passengers because of adverse weather, ship design or stress, equipment failure, or any other extraordinary condition.

5 When a ship is required to conduct Ballast Water exchange and does not do so in accordance with this regulation, the reasons shall be entered in the Ballast Water record book.

#### **Regulation B-5**

##### *Sediment Management for Ships*

1 All ships shall remove and dispose of Sediments from spaces designated to carry Ballast Water in accordance with the provisions of the ship's Ballast Water Management plan.

2 Ships described in regulation B-3.3 to B-3.5 should, without compromising safety or operational efficiency, be designed and constructed with a view to minimize the uptake and undesirable entrapment of Sediments, facilitate removal of Sediments, and provide safe access to allow for Sediment removal and sampling, taking into account Guidelines developed by the Organization. Ships described in regulation B-3.1 should, to the extent practicable, comply with this paragraph.

### **Regulation B-6**

#### *Duties of Officers and Crew*

Officers and crew shall be familiar with their duties in the implementation of Ballast Water Management particular to the ship on which they serve and shall, appropriate to their duties, be familiar with the ship's Ballast Water Management plan.

## **SECTION C – SPECIAL REQUIREMENTS IN CERTAIN AREAS**

### **Regulation C-1**

#### *Additional Measures*

1 If a Party, individually or jointly with other Parties, determines that measures in addition to those in Section B are necessary to prevent, reduce, or eliminate the transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens through ships' Ballast Water and Sediments, such Party or Parties may, consistent with international law, require ships to meet a specified standard or requirement.

2 Prior to establishing standards or requirements under paragraph 1, a Party or Parties should consult with adjacent or other States that may be affected by such standards or requirements.

3 A Party or Parties intending to introduce additional measures in accordance with paragraph 1 shall:

- .1 take into account the Guidelines developed by the Organization.
- .2 communicate their intention to establish additional measure(s) to the Organization at least 6 months, except in emergency or epidemic situations, prior to the projected date of implementation of the measure(s). Such communication shall include:
  - .1 the precise co-ordinates where additional measure(s) is/are applicable;
  - .2 the need and reasoning for the application of the additional measure(s), including, whenever possible, benefits;
  - .3 a description of the additional measure(s); and
  - .4 any arrangements that may be provided to facilitate ships' compliance with the additional measure(s).

- .3 to the extent required by customary international law as reflected in the United Nations Convention on the Law of the Sea, as appropriate, obtain the approval of the Organization.

4 A Party or Parties, in introducing such additional measures, shall endeavour to make available all appropriate services, which may include but are not limited to notification to mariners of areas, available and alternative routes or ports, as far as practicable, in order to ease the burden on the ship.

5 Any additional measures adopted by a Party or Parties shall not compromise the safety and security of the ship and in any circumstances not conflict with any other convention with which the ship must comply.

6 A Party or Parties introducing additional measures may waive these measures for a period of time or in specific circumstances as they deem fit.

### **Regulation C-2**

#### *Warnings Concerning Ballast Water Uptake in Certain Areas and Related Flag State Measures*

1 A Party shall endeavour to notify mariners of areas under their jurisdiction where ships should not uptake Ballast Water due to known conditions. The Party shall include in such notices the precise coordinates of the area or areas, and, where possible, the location of any alternative area or areas for the uptake of Ballast Water. Warnings may be issued for areas:

- .1 known to contain outbreaks, infestations, or populations of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens (e.g., toxic algal blooms) which are likely to be of relevance to Ballast Water uptake or discharge;
- .2 near sewage outfalls; or
- .3 where tidal flushing is poor or times during which a tidal stream is known to be more turbid.

2 In addition to notifying mariners of areas in accordance with the provisions of paragraph 1, a Party shall notify the Organization and any potentially affected coastal States of any areas identified in paragraph 1 and the time period such warning is likely to be in effect. The notice to the Organization and any potentially affected coastal States shall include the precise coordinates of the area or areas, and, where possible, the location of any alternative area or areas for the uptake of Ballast Water. The notice shall include advice to ships needing to uptake Ballast Water in the area, describing arrangements made for alternative supplies. The Party shall also notify mariners, the Organization, and any potentially affected coastal States when a given warning is no longer applicable.

### **Regulation C-3**

#### *Communication of Information*

The Organization shall make available, through any appropriate means, information communicated to it under regulations C-1 and C-2.

## SECTION D - STANDARDS FOR BALLAST WATER MANAGEMENT

### Regulation D-1

#### *Ballast Water Exchange Standard*

- 1 Ships performing Ballast Water exchange in accordance with this regulation shall do so with an efficiency of at least 95 percent volumetric exchange of Ballast Water.
- 2 For ships exchanging Ballast Water by the pumping-through method, pumping through three times the volume of each Ballast Water tank shall be considered to meet the standard described in paragraph 1. Pumping through less than three times the volume may be accepted provided the ship can demonstrate that at least 95 percent volumetric exchange is met.

### Regulation D-2

#### *Ballast Water Performance Standard*

- 1 Ships conducting Ballast Water Management in accordance with this regulation shall discharge less than 10 viable organisms per cubic metre greater than or equal to 50 micrometres in minimum dimension and less than 10 viable organisms per millilitre less than 50 micrometres in minimum dimension and greater than or equal to 10 micrometres in minimum dimension; and discharge of the indicator microbes shall not exceed the specified concentrations described in paragraph 2.
- 2 Indicator microbes, as a human health standard, shall include:
  - .1 Toxicogenic *Vibrio cholerae* (O1 and O139) with less than 1 colony forming unit (cfu) per 100 millilitres or less than 1 cfu per 1 gram (wet weight) zooplankton samples ;
  - .2 *Escherichia coli* less than 250 cfu per 100 millilitres;
  - .3 Intestinal Enterococci less than 100 cfu per 100 milliliters.

### Regulation D-3

#### *Approval Requirements for Ballast Water Management Systems*

- 1 Except as specified in paragraph 2, Ballast Water Management systems used to comply with this Convention must be approved by the Administration taking into account Guidelines developed by the Organization.
- 2 Ballast Water Management systems which make use of Active Substances or preparations containing one or more Active Substances to comply with this Convention shall be approved by the Organization, based on a Procedure developed by the Organization. This procedure shall describe the approval and withdrawal of approval of Active Substances and their proposed manner of application. At withdrawal of approval, the use of the relevant Active Substance or Substances shall be prohibited within 1 year after the date of such withdrawal.
- 3 Ballast Water Management systems used to comply with this Convention must be safe in terms of the ship, its equipment and the crew.

### **Regulation D-4**

#### *Prototype Ballast Water Treatment Technologies*

1 For any ship that, prior to the date that the standard in regulation D-2 would otherwise become effective for it, participates in a programme approved by the Administration to test and evaluate promising Ballast Water treatment technologies, the standard in regulation D-2 shall not apply to that ship until five years from the date on which the ship would otherwise be required to comply with such standard.

2 For any ship that, after the date on which the standard in regulation D-2 has become effective for it, participates in a programme approved by the Administration, taking into account Guidelines developed by the Organization, to test and evaluate promising Ballast Water technologies with the potential to result in treatment technologies achieving a standard higher than that in regulation D-2, the standard in regulation D-2 shall cease to apply to that ship for five years from the date of installation of such technology.

3 In establishing and carrying out any programme to test and evaluate promising Ballast Water technologies, Parties shall:

- .1 take into account Guidelines developed by the Organization, and
- .2 allow participation only by the minimum number of ships necessary to effectively test such technologies.

4 Throughout the test and evaluation period, the treatment system must be operated consistently and as designed.

### **Regulation D-5**

#### *Review of Standards by the Organization*

1 At a meeting of the Committee held no later than three years before the earliest effective date of the standard set forth in regulation D-2, the Committee shall undertake a review which includes a determination of whether appropriate technologies are available to achieve the standard, an assessment of the criteria in paragraph 2, and an assessment of the socio-economic effect(s) specifically in relation to the developmental needs of developing countries, particularly small island developing States. The Committee shall also undertake periodic reviews, as appropriate, to examine the applicable requirements for ships described in regulation B-3.1 as well as any other aspect of Ballast Water Management addressed in this Annex, including any Guidelines developed by the Organization.

2 Such reviews of appropriate technologies shall also take into account:

- .1 safety considerations relating to the ship and the crew;
- .2 environmental acceptability, i.e., not causing more or greater environmental impacts than they solve;
- .3 practicability, i.e., compatibility with ship design and operations;
- .4 cost effectiveness, i.e., economics; and



- .5 biological effectiveness in terms of removing, or otherwise rendering not viable, Harmful Aquatic Organisms and Pathogens in Ballast Water.

3 The Committee may form a group or groups to conduct the review(s) described in paragraph 1. The Committee shall determine the composition, terms of reference and specific issues to be addressed by any such group formed. Such groups may develop and recommend proposals for amendment of this Annex for consideration by the Parties. Only Parties may participate in the formulation of recommendations and amendment decisions taken by the Committee.

4 If, based on the reviews described in this regulation, the Parties decide to adopt amendments to this Annex, such amendments shall be adopted and enter into force in accordance with the procedures contained in Article 19 of this Convention.

## **SECTION E - SURVEY AND CERTIFICATION REQUIREMENTS FOR BALLAST WATER MANAGEMENT**

### **Regulation E-1**

#### *Surveys*

1 Ships of 400 gross tonnage and above to which this Convention applies, excluding floating platforms, FSUs and FPSOs, shall be subject to surveys specified below:

- .1 An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under regulation E-2 or E-3 is issued for the first time. This survey shall verify that the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 and any associated structure, equipment, systems, fitting, arrangements and material or processes comply fully with the requirements of this Convention.
- .2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where regulation E-5.2, E-5.5, E-5.6, or E-5.7 is applicable. This survey shall verify that the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 and any associated structure, equipment, systems, fitting, arrangements and material or processes comply fully with the applicable requirements of this Convention.
- .3 An intermediate survey within three months before or after the second Anniversary date or within three months before or after the third Anniversary date of the Certificate, which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4. The intermediate surveys shall ensure that the equipment, associated systems and processes for Ballast Water Management fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation E-2 or E-3.
- .4 An annual survey within three months before or after each Anniversary date, including a general inspection of the structure, any equipment, systems, fittings, arrangements and material or processes associated with the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph 9 and remain satisfactory for the service

for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation E-2 or E-3.

- .5 An additional survey, either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a change, replacement, or significant repair of the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material necessary to achieve full compliance with this Convention. The survey shall be such as to ensure that any such change, replacement, or significant repair has been effectively made, so that the ship complies with the requirements of this Convention. Such surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation E-2 or E-3.

2 The Administration shall establish appropriate measures for ships that are not subject to the provisions of paragraph 1 in order to ensure that the applicable provisions of this Convention are complied with.

3 Surveys of ships for the purpose of enforcement of the provisions of this Convention shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

4 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys, as described in paragraph 3 shall, as a minimum, empower such nominated surveyors or recognized organizations<sup>2</sup> to:

- .1 require a ship that they survey to comply with the provisions of this Convention; and
- .2 carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a port State that is a Party.

5 The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties for the information of their officers.

6 When the Administration, a nominated surveyor, or a recognized organization determines that the ship's Ballast Water Management does not conform to the particulars of the Certificate required under regulation E-2 or E-3 or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting a threat of harm to the environment, human health, property or resources, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken to bring the ship into compliance. A surveyor or organization shall be notified immediately, and it shall ensure that the Certificate is not issued or is withdrawn as appropriate. If the ship is in the port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor, or a recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation, including any action described in Article 9.

---

<sup>2</sup> Refer to the Guidelines adopted by the Organization by resolution A.739(18), as may be amended by the Organization, and the specifications adopted by the Organization by resolution A.789(19), as may be amended by the Organization.

7 Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the ability of the ship to conduct Ballast Water Management in accordance with this Convention, the owner, operator or other person in charge of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph 1 is necessary. If the ship is in a port of another Party, the owner, operator or other person in charge shall also report immediately to the appropriate authorities of the port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.

8 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

9 The condition of the ship and its equipment, systems and processes shall be maintained to conform with the provisions of this Convention to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting a threat of harm to the environment, human health, property or resources.

10 After any survey of the ship under paragraph 1 has been completed, no change shall be made in the structure, any equipment, fittings, arrangements or material associated with the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 and covered by the survey without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

### **Regulation E-2**

#### *Issuance or Endorsement of a Certificate*

1 The Administration shall ensure that a ship to which regulation E-1 applies is issued a Certificate after successful completion of a survey conducted in accordance with regulation E-1. A Certificate issued under the authority of a Party shall be accepted by the other Parties and regarded for all purposes covered by this Convention as having the same validity as a Certificate issued by them.

2 Certificates shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

### **Regulation E-3**

#### *Issuance or Endorsement of a Certificate by Another Party*

1 At the request of the Administration, another Party may cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Convention are complied with, shall issue or authorize the issuance of a Certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that Certificate on the ship, in accordance with this Annex.

2 A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

3 A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as a Certificate issued by the Administration.

4 No Certificate shall be issued to a ship entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

**Regulation E-4**  
*Form of the Certificate*

The Certificate shall be drawn up in the official language of the issuing Party, in the form set forth in Appendix I. If the language used is neither English, French nor Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

**Regulation E-5**  
*Duration and Validity of the Certificate*

1 A Certificate shall be issued for a period specified by the Administration that shall not exceed five years.

2 For renewal surveys:

- .1 Notwithstanding the requirements of paragraph 1, when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate.
- .2 When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate.
- .3 When the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

3 If a Certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the Certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1, provided that the surveys referred to in regulation E-1.1.3 applicable when a Certificate is issued for a period of five years are carried out as appropriate.

4 If a renewal survey has been completed and a new Certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing Certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing Certificate and such a Certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed five months from the expiry date.

5 If a ship at the time when the Certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the Certificate, but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No Certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which such extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new Certificate. When

the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

6 A Certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

7 In special circumstances, as determined by the Administration, a new Certificate need not be dated from the date of expiry of the existing Certificate as required by paragraph 2.2, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

8 If an annual survey is completed before the period specified in regulation E-1, then:

- .1 the Anniversary date shown on the Certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than three months later than the date on which the survey was completed;
- .2 the subsequent annual or intermediate survey required by regulation E-1 shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new Anniversary date;
- .3 the expiry date may remain unchanged provided one or more annual surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation E-1 are not exceeded.

9 A Certificate issued under regulation E-2 or E-3 shall cease to be valid in any of the following cases:

- .1 if the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material necessary to comply fully with this Convention is changed, replaced or significantly repaired and the Certificate is not endorsed in accordance with this Annex;
- .2 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Party issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation E-1. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the Certificates carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports;
- .3 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation E-1.1; or
- .4 if the Certificate is not endorsed in accordance with regulation E-1.1.

**APPENDIX I**

**FORM OF INTERNATIONAL BALLAST WATER MANAGEMENT CERTIFICATE**

**INTERNATIONAL BALLAST WATER MANAGEMENT CERTIFICATE**

Issued under the provisions of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of

.....  
*(full designation of the country)*

by .....  
*(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Convention)*

*Particulars of ship<sup>1</sup>*

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Gross Tonnage .....

IMO number<sup>2</sup> .....

Date of Construction .....

Ballast Water Capacity (in cubic metres) .....

*Details of Ballast Water Management Method(s) Used*

Method of Ballast Water Management used .....

Date installed (if applicable) .....

Name of manufacturer (if applicable) .....

<sup>1</sup> Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

<sup>2</sup> IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

The principal Ballast Water Management method(s) employed on this ship is/are:

- in accordance with regulation D-1
- in accordance with regulation D-2  
(describe) .....
- the ship is subject to regulation D-4

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with regulation E-1 of the Annex to the Convention; and

2 That the survey shows that Ballast Water Management on the ship complies with the Annex to the Convention.

This certificate is valid until ..... subject to surveys in accordance with regulation E-1 of the Annex to the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based: dd/mm/yyyy

Issued at .....  
(Place of issue of certificate)

.....  
(Date of issue)

.....  
Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEY(S)

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by regulation E-1 of the Annex to the Convention the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey: Signed .....  
(Signature of duly authorized official)

Place .....

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual\*/Intermediate survey\*: Signed .....  
(Signature of duly authorized official)

Place .....

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual\*/Intermediate survey\*: Signed .....  
(Signature of duly authorized official)

Place .....

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed .....  
(Signature of duly authorized official)

Place .....

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

---

\* Delete as appropriate.



**ANNUAL/INTERMEDIATE SURVEY  
IN ACCORDANCE WITH REGULATION E-5.8.3**

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate\* survey in accordance with regulation E-5.8.3 of the Annex to the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Signed .....  
*(Signature of authorized official)*

Place .....

Date.....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID  
FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE REGULATION E-5.3 APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation E-5.3 of the Annex to the Convention, be accepted as valid until.....

Signed .....  
*(Signature of authorized official)*

Place .....

Date.....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

**ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN  
COMPLETED AND REGULATION E-5.4 APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of the Convention and this Certificate shall, in accordance with regulation E-5.4 of the Annex to the Convention, be accepted as valid until .....

Signed .....  
*(Signature of authorized official)*

Place .....

Date.....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

---

\* Delete as appropriate

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION E-5.5 OR E-5.6 APPLIES**

This Certificate shall, in accordance with regulation E-5.5 or E-5.6\* of the Annex to the Convention, be accepted as valid until .....

Signed .....  
*(Signature of authorized official)*

Place .....

Date.....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

**ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE WHERE REGULATION E-5.8 APPLIES**

In accordance with regulation E-5.8 of the Annex to the Convention the new Anniversary date is .....

Signed .....  
*(Signature of authorized official)*

Place .....

Date.....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

In accordance with regulation E-5.8 of the Annex to the Convention the new Anniversary date is .....

Signed .....  
*(Signature of duly authorized official)*

Place .....

Date.....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

---

\* Delete as appropriate

**APPENDIX II****FORM OF BALLAST WATER RECORD BOOK****INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE CONTROL AND  
MANAGEMENT OF SHIPS' BALLAST WATER AND SEDIMENTS**

Period From: ..... To: .....

Name of Ship .....

IMO number .....

Gross tonnage .....

Flag .....

Total Ballast Water capacity (in cubic metres) .....

The ship is provided with a Ballast Water Management plan 

Diagram of ship indicating ballast tanks:

**1 Introduction**

In accordance with regulation B-2 of the Annex to the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, a record is to be kept of each Ballast Water operation. This includes discharges at sea and to reception facilities.

**2 Ballast Water and Ballast Water Management**

“Ballast Water” means water with its suspended matter taken on board a ship to control trim, list, draught, stability, or stresses of a ship. Management of Ballast Water shall be in accordance with an approved Ballast Water Management plan and taking into account Guidelines<sup>3</sup> developed by the Organization.

**3 Entries in the Ballast Water Record Book**

Entries in the Ballast Water record book shall be made on each of the following occasions:

**3.1 When Ballast Water is taken on board:**

- .1 Date, time and location of port or facility of uptake (port or lat/long), depth if outside port

---

<sup>3</sup> Refer to the Guidelines for the control and management of ships' ballast water to minimize the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens adopted by the Organization by resolution A.868(20).

- .2 Estimated volume of uptake in cubic metres
  - .3 Signature of the officer in charge of the operation.
- 3.2 Whenever Ballast Water is circulated or treated for Ballast Water Management purposes:
- .1 Date and time of operation
  - .2 Estimated volume circulated or treated (in cubic metres)
  - .3 Whether conducted in accordance with the Ballast Water Management plan
  - .4 Signature of the officer in charge of the operation
- 3.3 When Ballast Water is discharged into the sea:
- .1 Date, time and location of port or facility of discharge (port or lat/long)
  - .2 Estimated volume discharged in cubic metres plus remaining volume in cubic metres
  - .3 Whether approved Ballast Water Management plan had been implemented prior to discharge
  - .4 Signature of the officer in charge of the operation.
- 3.4 When Ballast Water is discharged to a reception facility:
- .1 Date, time, and location of uptake
  - .2 Date, time, and location of discharge
  - .3 Port or facility
  - .4 Estimated volume discharged or taken up, in cubic metres
  - .5 Whether approved Ballast Water Management plan had been implemented prior to discharge
  - .6 Signature of officer in charge of the operation
- 3.5 Accidental or other exceptional uptake or discharges of Ballast Water:
- .1 Date and time of occurrence
  - .2 Port or position of the ship at time of occurrence
  - .3 Estimated volume of Ballast Water discharged
  - .4 Circumstances of uptake, discharge, escape or loss, the reason therefore and general remarks.

.5 Whether approved Ballast Water Management plan had been implemented prior to discharge

.6 Signature of officer in charge of the operation

3.6 Additional operational procedure and general remarks

**4 Volume of Ballast Water**

The volume of Ballast Water on board should be estimated in cubic metres. The Ballast Water record book contains many references to estimated volume of Ballast Water. It is recognized that the accuracy of estimating volumes of ballast is left to interpretation.

**RECORD OF BALLAST WATER OPERATIONS**

SAMPLE BALLAST WATER RECORD BOOK PAGE

Name of Ship: .....

Distinctive number or letters .....

Date	Item (number)	Record of operations/signature of officers in charge

Signature of master .....

## ΜΕΡΟΣ ΙΙ

## ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΘΑΛΑΣΣΕΡΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΙΖΗΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΕΡΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ, 2004

ΟΙ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΣΥΜΒΑΣΗ,

ΕΝΘΥΜΟΥΜΕΝΟΙ το Άρθρο 196(1) της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) που προβλέπει ότι «τα Κράτη θα λάβουν όλα τα μέτρα που απαιτούνται για την πρόληψη, ελάττωση και έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος που προκύπτει από την χρήση τεχνολογιών υπό την αρμοδιότητα ή έλεγχό τους, ή την εσκεμμένη ή τυχαία εισαγωγή ειδών, ξένων ή νέων, σε συγκεκριμένο τμήμα του θαλάσσιου περιβάλλοντος, που μπορεί να προκαλέσουν σημαντικές και επιζήμιες αλλαγές σε αυτό»,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ τους στόχους της Σύμβασης του 1992 για την Βιοποικιλότητα (CBD) και ότι η μεταφορά και εισαγωγή Επιβλαβών Υδρόβιων Οργανισμών και Παθογόνων Παραγόντων μέσω του θαλασσέρματος πλοίων απειλεί την διατήρηση και αιεφόρο χρήση της βιοποικιλότητας, καθώς και την απόφαση IV/5 της Διάσκεψης του 1998 των Συμβαλλομένων (COP 4) στην CBD σχετικά με την διατήρηση και αιεφόρο χρήση θαλάσσιων και παράκτιων οικοσυστημάτων, καθώς και την απόφαση VI/23 της Διάσκεψης του 2002 των Συμβαλλομένων (COP 6) στην CBD περί ξένων ειδών που απειλούν οικοσυστήματα, βιοτόπους ή είδη, περιλαμβανομένων κατευθυντήριων αρχών περί εισβαλλόντων ειδών,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ότι η Διάσκεψη του 1992 των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (UNCED) ζήτησε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ο Οργανισμός) να εξετάσει το ενδεχόμενο υιοθέτησης ενδεδιγμένων κανόνων για την απόρριψη θαλασσέρματος,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΚΑΤΑ ΝΟΥ την προφυλακτική προσέγγιση που περιγράφεται στην Αρχή 15 της Διακήρυξης του Ρίο για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη και αναφέρεται στην απόφαση MEPC.67(37), που ελήφθη από την Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Οργανισμού την 15<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 1995,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ ΚΑΤΑ ΝΟΥ ότι η Παγκόσμια Διάσκεψη Κορυφής του 2002 για την Αειφόρο Ανάπτυξη, στην παράγραφο 34(β) του Σχεδίου Υλοποίησης αυτής, καλεί σε δράση σε όλα τα επίπεδα για επιτάχυνση της ανάπτυξης μέτρων προς αντιμετώπιση εισβαλλόντων ξένων ειδών στο θαλάσσερμα,

ΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι η ανεξέλεγκτη απόρριψη Θαλασσέρματος και Ιζημάτων από πλοία οδήγησε στην μεταφορά Επιβλαβών Υδρόβιων Οργανισμών και Παθογόνων Παραγόντων, προκαλώντας βλάβη ή ζημιά προς το περιβάλλον, την ανθρώπινη υγεία, περιουσία και πόρους,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ την σημασία που αποδίδεται στο θέμα αυτό από τον Οργανισμό μέσω των αποφάσεων της Συνέλευσης A.774(18) το 1993 και A.868(20) το 1997, που ελήφθησαν προς τον σκοπό της αντιμετώπισης της μεταφοράς Επιβλαβών Υδρόβιων Οργανισμών και Παθογόνων Παραγόντων,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ότι διάφορα Κράτη έχουν αναλάβει μεμονωμένη δράση με σκοπό την πρόληψη, ελαχιστοποίηση και τελικώς εξάλειψη των κινδύνων εισαγωγής Επιβλαβών Υδρόβιων Οργανισμών και Παθογόνων Παραγόντων μέσω πλοίων που εισέρχονται στα λιμάνια τους, και επίσης ότι το θέμα αυτό, θέμα παγκόσμιου προβληματισμού, απαιτεί δράση βασιζόμενη σε καθολικώς ισχύοντες κανονισμούς μαζί με κατευθυντήριες γραμμές για την αποτελεσματική τους υλοποίηση και ομοιόμορφη ερμηνεία.

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να εξακολουθήσουν την ανάπτυξη ασφαλέστερων και αποτελεσματικότερων λύσεων Διαχείρισης Θαλασσέρματος που θα έχουν ως αποτέλεσμα την συνεχιζόμενη πρόληψη, ελαχιστοποίηση και τελική εξάλειψη της μεταφοράς Επιβλαβών Υδρόβιων Οργανισμών και Παθογόνων Παραγόντων,

ΑΠΟΦΑΣΙΣΜΕΝΟΙ να προλάβουν, ελαχιστοποιήσουν και τελικώς εξαλείψουν τους κινδύνους για το περιβάλλον, ανθρώπινη υγεία, περιουσία και πόρους που προκύπτουν από την μεταφορά Επιβλαβών Υδρόβιων Οργανισμών και Παθογόνων Παραγόντων μέσω του ελέγχου και διαχείρισης Θαλασσέρματος και Ιζημάτων από πλοία, καθώς και να αποφύγουν ανεπιθύμητες παρενέργειες από τον εν λόγω έλεγχο και να ενθαρρύνουν εξελίξεις στην σχετική γνώση και τεχνολογία,

ΘΕΩΡΩΝΤΑΣ ότι οι στόχοι αυτοί μπορούν καλύτερα να επιτευχθούν με την σύναψη Διεθνούς Σύμβασης για τον Έλεγχο και Διαχείριση Θαλασσέρματος και Ιζημάτων που προέρχονται από Πλοία, ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ως εξής:

Άρθρο 1  
Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης, εκτός αν ρητώς ορίζεται διαφορετικά:

1 «Διοίκηση» είναι η Κυβέρνηση του Κράτους υπό την αρμοδιότητα του οποίου λειτουργεί το πλοίο. Αναφορικώς προς πλοίο που δικαιούται να φέρει σημαία οιοδήποτε Κράτους, η Διοίκηση είναι η Κυβέρνηση του εν λόγω Κράτους. Αναφορικώς προς πλωτές πλατφόρμες προοριζόμενες για την εξερεύνηση και εκμετάλλευση του θαλάσσιου πυθμένα και του υπεδάφους του κοντά στην ακτή επί της οποίας το παράκτιο Κράτος ασκεί κυρίαρχα δικαιώματα για τον σκοπό της

εξερεύνησης και εκμετάλλευσης των φυσικών του πόρων, περιλαμβανομένων Πλωτών Μονάδων Αποθήκευσης (FSU) και Πλωτών Μονάδων Παραγωγής Αποθήκευσης και Εκφόρτωσης (FPSO), η Διοίκηση είναι η Κυβέρνηση του ενδιαφερόμενου παράκτιου Κράτους.

2 «Θαλάσσερμα» είναι νερό με την αιωρούμενη ύλη αυτού που λαμβάνεται επί του πλοίου για έλεγχο της διαγωγής, κλίσης, βυθίσματος, σταθερότητας ή τάσεων του πλοίου.

3 «Διαχείριση Θαλασσέρματος» είναι μηχανικές, φυσικές, χημικές και βιολογικές διαδικασίες, είτε μεμονωμένα είτε σε συνδυασμό, για απομάκρυνση, αδρανοποίηση ή αποφυγή της πρόσληψης ή απόρριψης Επιβλαβών Υδρόβιων Οργανισμών και Παθογόνων Παραγόντων εντός Θαλασσέρματος και Ιζημάτων.

4 «Πιστοποιητικό» είναι το Διεθνές Πιστοποιητικό Διαχείρισης Θαλασσέρματος.

5 «Επιτροπή» είναι η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Οργανισμού.

6 «Σύμβαση» είναι η Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο και Διαχείριση Θαλασσέρματος και Ιζημάτων που προέρχονται από Πλοία.

7 «Ολική χωρητικότητα» είναι η ολική χωρητικότητα που υπολογίζεται σύμφωνα με τους κανονισμούς καταμέτρησης χωρητικότητας που περιέχονται στο Παράρτημα Ι της Διεθνούς Σύμβασης για την Μέτρηση Χωρητικότητας Πλοίων, 1969, ή τυχόν διάδοχη Σύμβαση.

8 «Επιβλαβείς Υδρόβιοι Οργανισμοί και Παθογόνοι Παράγοντες» είναι υδρόβιοι οργανισμοί ή παθογόνοι παράγοντες που, αν εισαχθούν στην θάλασσα περιλαμβανομένων εκβολών ποταμών, ή σε διαδρομές γλυκού ύδατος, μπορεί να προκαλέσουν κινδύνους για το περιβάλλον, ανθρώπινη υγεία, περιουσία ή πόρους, να βλάψουν την βιοποικιλότητα ή να παρεμποδίζουν άλλες νόμιμες χρήσεις των εν λόγω περιοχών.

9 «Οργανισμός» είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός.

10 «Γενικός Γραμματέας» είναι ο Γενικός Γραμματέας του Οργανισμού.

11 «Ιζήματα» είναι ύλη που καθιζάνει από Θαλάσσερμα εντός πλοίου.

12 «Πλοίο» είναι σκάφος κάθε τύπου που λειτουργεί στο υδάτινο περιβάλλον και περιλαμβάνει υποβρύχια, πλωτά σκάφη, πλωτές πλατφόρμες, Πλωτές Μονάδες Αποθήκευσης (FSU) και Πλωτές Μονάδες Παραγωγής Αποθήκευσης και Εκφόρτωσης (FPSO).

## Άρθρο 2 Γενικές Υποχρεώσεις

1 Οι Συμβαλλόμενοι αναλαμβάνουν να δώσουν πλήρη ισχύ στις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης και του Παραρτήματος αυτής προκειμένου να προληφθεί, ελαχιστοποιηθεί και τελικώς εξαιρεθεί η μεταφορά Επιβλαβών Υδρόβιων Οργανισμών και Παθογόνων Παραγόντων μέσω του ελέγχου και διαχείρισης Θαλασσέρματος και Ιζημάτων που προέρχονται από πλοία.

2 Το Παράρτημα αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσας Σύμβασης. Εκτός εάν ρητώς προβλέπεται διαφορετικά, αναφορά στην παρούσα Σύμβαση συνιστά συγχρόνως αναφορά στο Παράρτημα.

3 Κανένα σημείο στην παρούσα Σύμβαση δεν θα ερμηνεύεται ως ότι εμποδίζει Συμβαλλόμενο να αναλάβει, μεμονωμένα ή από κοινού με άλλους Συμβαλλομένους, αυστηρότερα μέτρα αναφορικά προς την πρόληψη, μείωση ή εξάλειψη της μεταφοράς Επιβλαβών Υδρόβιων Οργανισμών και Παθογόνων Παραγόντων μέσω του ελέγχου και διαχείρισης Θαλασσέρματος και Ιζημάτων που προέρχονται από πλοία, σε συμφωνία με το διεθνές δίκαιο.

4 Οι Συμβαλλόμενοι θα καταβάλλουν κάθε προσπάθεια να συνεργαστούν προς τον σκοπό της αποτελεσματικής υλοποίησης, συμμόρφωσης και εκτέλεσης της παρούσας Σύμβασης.

5 Οι Συμβαλλόμενοι αναλαμβάνουν να ενθαρρύνουν την συνεχή ανάπτυξη Διαχείρισης Θαλασσέρματος και προτύπων για την πρόληψη, ελαχιστοποίηση και τελικώς εξάλειψη της μεταφοράς Επιβλαβών Υδρόβιων Οργανισμών και Παθογόνων Παραγόντων μέσω του ελέγχου και διαχείρισης Θαλασσέρματος και Ιζημάτων που προέρχονται από πλοία.

6 Οι Συμβαλλόμενοι που αναλαμβάνουν δράση σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση θα καταβάλλουν κάθε προσπάθεια να μην ζημιώνουν ή βλάπτουν το περιβάλλον τους, ανθρώπινη υγεία, περιουσία ή πόρους, ή εκείνα άλλων Κρατών.

7 Οι Συμβαλλόμενοι θα διασφαλίσουν ότι οι πρακτικές Διαχείρισης Θαλασσέρματος που χρησιμοποιούνται για συμμόρφωση με την παρούσα Σύμβαση δεν προκαλούν μεγαλύτερη ζημία από αυτήν που προλαμβάνουν για το περιβάλλον τους, την ανθρώπινη υγεία, περιουσία ή πόρους, ή εκείνες άλλων Κρατών.

8 Οι Συμβαλλόμενοι θα ενθαρρύνουν τα πλοία που δικαιούνται να φέρουν την σημαία τους, και για τα οποία ισχύει η παρούσα Σύμβαση, να αποφεύγουν, στον μεγαλύτερο βαθμό που αυτό είναι πρακτικώς δυνατόν, την πρόσληψη Θαλασσέρματος με δυνητικώς Επιβλαβείς Υδρόβιους Οργανισμούς και Παθογόνους Παράγοντες, καθώς και Ιζημάτων που ενδέχεται να περιέχουν τέτοιους οργανισμούς, με την προώθηση –μεταξύ άλλων- της επαρκούς υλοποίησης συστάσεων που έχουν αναπτυχθεί από τον Οργανισμό.

9 Οι Συμβαλλόμενοι θα καταβάλλουν κάθε προσπάθεια να συνεργάζονται υπό την αιγίδα του Οργανισμού για την αντιμετώπιση απειλών και κινδύνων προς ευαίσθητα, ευάλωτα ή απειλούμενα θαλάσσια οικοσυστήματα και την βιοποικιλότητα σε περιοχές πέραν των ορίων εθνικής δικαιοδοσίας σχετικά με την Διαχείριση Θαλασσέρματος.

### Άρθρο 3 Εφαρμογή

1 Εκτός ως ρητώς προβλέπεται διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση, η παρούσα Σύμβαση θα ισχύει για:

- (α) Πλοία που δικαιούνται να φέρουν την σημαία Συμβαλλομένου, και
- (β) πλοία που δεν δικαιούνται να φέρουν την σημαία Συμβαλλομένου αλλά που λειτουργούν υπό την εξουσία Συμβαλλομένου.

2 Η παρούσα Σύμβαση δεν θα ισχύει για:

- (α) Πλοία που δεν έχουν σχεδιαστεί ή κατασκευαστεί για να μεταφέρουν Θαλάσσερμα,
- (β) πλοία Συμβαλλομένου που λειτουργούν μόνο σε ύδατα υπό την εξουσία του εν λόγω Συμβαλλομένου, εκτός εάν ο Συμβαλλόμενος κρίνει ότι η απόρριψη Θαλασσέρματος από τα εν λόγω πλοία θα έβλαπτε ή ζημίωνε το περιβάλλον, ανθρώπινη υγεία, περιουσία ή πόρους του, ή εκείνα γειτονικών ή άλλων Κρατών,
- (γ) πλοία Συμβαλλομένου που λειτουργούν μόνο σε ύδατα υπό την εξουσία άλλου Συμβαλλομένου, υποκείμενα στην εξουσιοδότηση του δεύτερου Συμβαλλομένου για την εν λόγω εξαίρεση. Ουδείς Συμβαλλόμενος δεν θα χορηγεί την εν λόγω εξουσιοδότηση εάν κάτι τέτοιο θα έβλαπτε ή ζημίωνε το περιβάλλον, ανθρώπινη υγεία, περιουσία ή πόρους αυτού, ή εκείνα γειτονικών ή άλλων Κρατών. Συμβαλλόμενος που δεν χορηγεί την εν λόγω εξουσιοδότηση θα ενημερώνει την Διοίκηση του συγκεκριμένου πλοίου ότι η παρούσα Σύμβαση ισχύει για το εν λόγω πλοίο,
- (δ) πλοία που λειτουργούν μόνο σε ύδατα υπό την δικαιοδοσία ενός Συμβαλλομένου και στην ανοικτή θάλασσα, εκτός πλοίων που δεν έχουν λάβει εξουσιοδότηση σύμφωνα με την υποπαράγραφο (γ), εκτός εάν ο εν λόγω Συμβαλλόμενος κρίνει ότι η απόρριψη Θαλασσέρματος από τα πλοία αυτά θα έβλαπτε ή ζημίωνε το περιβάλλον, ανθρώπινη υγεία, περιουσία ή πόρους αυτού, ή εκείνα γειτονικών ή άλλων Κρατών,
- (ε) πολεμικό πλοίο, ναυτικό βοηθητικό ή άλλο πλοίο που ανήκει σε, ή λειτουργεί από Κράτος και χρησιμοποιείται, επί του παρόντος, μόνο σε κυβερνητική μη εμπορική υπηρεσία. Πάντως, κάθε Συμβαλλόμενος θα διασφαλίσει, με την λήψη ενδεδειγμένων μέτρων που δεν παρεμποδίζουν επιχειρήσεις ή λειτουργικές δυνατότητες των εν λόγω πλοίων, ότι τα εν λόγω πλοία ενεργούν κατά τρόπο που συμβαδίζει, στην έκταση που αυτό είναι εύλογο και πρακτικώς δυνατόν, με την παρούσα Σύμβαση, και

(στ) μόνιμο Θαλάσσερμα σε σφραγισμένες δεξαμενές επί πλοίων, που δεν υπόκειται σε απόρριψη.

3 Αναφορικός προς πλοία μη Συμβαλλομένων στην παρούσα Σύμβαση, οι Συμβαλλόμενοι θα εφαρμόζουν τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης ως ενδεχομένως θα απαιτείται ώστε να διασφαλιστεί ότι στα εν λόγω πλοία δεν γίνεται ευνοϊκότερη μεταχείριση.

### Άρθρο 4

Έλεγχος της Μεταφοράς Επιβλαβών Υδρόβιων Οργανισμών και Παθογόνων Παραγόντων Μέσω Θαλασσέρματος και Ιζημάτων που προέρχονται από Πλοία

1 Κάθε Συμβαλλόμενος θα απαιτήσει τα πλοία για τα οποία ισχύει η παρούσα Σύμβαση και τα οποία δικαιούνται να φέρουν την σημαία του ή που λειτουργούν υπό την δικαιοδοσία του να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που περιγράφονται στην παρούσα Σύμβαση, περιλαμβανομένων των ισχυόντων προτύπων και απαιτήσεων του Παραρτήματος, και θα λάβει αποτελεσματικά μέτρα ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα πλοία αυτά συμμορφώνονται με τις εν λόγω απαιτήσεις.

2 Κάθε Συμβαλλόμενος, ανάλογα με τις συγκεκριμένες περιστάσεις και δυνατότητές του, θα αναπτύξει εθνικές πολιτικές, στρατηγικές ή προγράμματα για την Διαχείριση Θαλασσέρματος στα λιμάνια του και τα ύδατα που είναι υπό την δικαιοδοσία του τα οποία θα συμβαδίζουν με, και προωθούν την επίτευξη των στόχων της παρούσας Σύμβασης.

### Άρθρο 5

Εγκαταστάσεις Υποδοχής Ιζημάτων

1 Κάθε Συμβαλλόμενος αναλαμβάνει να διασφαλίσει ότι, σε λιμάνια και τερματικούς σταθμούς που ορίζει ο εν λόγω Συμβαλλόμενος όπου λαμβάνει χώρα καθαρισμός ή επισκευή δεξαμενών έρματος, υπάρχουν επαρκείς εγκαταστάσεις για την υποδοχή Ιζημάτων, λαμβάνοντας υπόψη τις Κατευθυντήριες Γραμμές που έχει αναπτύξει ο Οργανισμός. Οι εν λόγω εγκαταστάσεις υποδοχής θα λειτουργούν χωρίς να προκαλούν αδικαιολόγητη καθυστέρηση σε πλοία και θα προβλέπουν για την ασφαλή διάθεση των εν λόγω Ιζημάτων που δεν θα βλάπτει ή ζημιώνει το περιβάλλον, ανθρώπινη υγεία, περιουσία ή πόρους αυτού ή εκείνα άλλων Κρατών.

2 Κάθε Συμβαλλόμενος θα ενημερώνει τον Οργανισμό, προς διαβίβαση στους άλλους ενδιαφερόμενους Συμβαλλόμενους, σχετικά με όλες τις περιπτώσεις όπου οι εγκαταστάσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 1 φέρονται ως ανεπαρκείς.

### Άρθρο 6

Επιστημονική και Τεχνική Έρευνα και Παρακολούθηση

1 Οι Συμβαλλόμενοι θα καταβάλλουν κάθε προσπάθεια, μεμονωμένα ή από κοινού, να:



- (α) Προωθήσουν και διευκολύνουν την επιστημονική και τεχνική έρευνα πάνω στην Διαχείριση Θαλασσέρματος, και
- (β) παρακολουθούν τις επιπτώσεις της Διαχείρισης Θαλασσέρματος σε ύδατα που είναι υπό την δικαιοδοσία τους.

Η εν λόγω έρευνα και παρακολούθηση θα πρέπει να περιλαμβάνουν παρατήρηση, μέτρηση, δειγματοληψία, αξιολόγηση και ανάλυση της αποτελεσματικότητας και των δυσμενών επιπτώσεων τυχόν τεχνολογίας ή μεθοδολογίας καθώς και τυχόν δυσμενών επιπτώσεων που προκαλούνται από τους εν λόγω οργανισμούς και παθογόνους παράγοντες που έχει εντοπιστεί πως μεταφέρθηκαν μέσω Θαλασσέρματος πλοίων.

2 Κάθε Συμβαλλόμενος, προς προαγωγή των στόχων της παρούσας Σύμβασης, θα προωθεί την διαθεσιμότητα σχετικών πληροφοριών προς άλλους Συμβαλλόμενους που τις ζητούν, αναφορικά προς:

- (α) Επιστημονικά και τεχνολογικά προγράμματα και τεχνικά μέτρα που ελήφθησαν αναφορικά προς την Διαχείριση Θαλασσέρματος, και
- (β) την αποτελεσματικότητα της Διαχείρισης Θαλασσέρματος όπως συνάγεται από προγράμματα παρακολούθησης και αξιολόγησης.

#### Άρθρο 7 Επιθεώρηση και πιστοποίηση

1 Κάθε Συμβαλλόμενος θα διασφαλίσει ότι πλοία που φέρουν την σημαία του ή που λειτουργούν υπό την εξουσία του και υπόκεινται σε επιθεώρηση και πιστοποίηση, επιθεωρούνται και πιστοποιούνται σύμφωνα με τους κανονισμούς του Παραρτήματος.

2 Συμβαλλόμενος που υλοποιεί μέτρα σύμφωνα με το Άρθρο 2.3 και το Κεφάλαιο Γ του Παραρτήματος δεν θα απαιτεί πρόσθετη επιθεώρηση και πιστοποίηση πλοίου άλλου Συμβαλλομένου, ούτε η Διοίκηση του πλοίου θα υποχρεούται να επιθεωρήσει και πιστοποιήσει πρόσθετα μέτρα επιβληθέντα από άλλον Συμβαλλόμενο Η επαλήθευση των εν λόγω πρόσθετων μέτρων θα αποτελεί ευθύνη του Συμβαλλομένου που υλοποιεί τα εν λόγω μέτρα και δεν θα προκαλεί αδικαιολόγητη καθυστέρηση στο πλοίο.

#### Άρθρο 8 Παραβιάσεις

1 Παραβίαση των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης θα απαγορεύεται και θα καθοριστούν κυρώσεις βάσει του δικαίου της Διοίκησης του συγκεκριμένου πλοίου, οπουδήποτε συμβεί η παραβίαση. Εάν η Διοίκηση ενημερωθεί για την εν λόγω παραβίαση, θα ερευνά το θέμα και δύναται να ζητήσει από τον Συμβαλλόμενο που την ανέφερε να παράσχει πρόσθετα αποδεικτικά στοιχεία της φερόμενης παραβίασης. Εάν η Διοίκηση πεισθεί ότι είναι διαθέσιμα επαρκή στοιχεία για εκκίνηση διαδικασίας αναφορικά προς την φερόμενη παραβίαση, θα φροντίσει για την εκκίνηση της εν λόγω διαδικασίας το συντομότερο δυνατόν, σύμφωνα με το δίκαιό της. Η Διοίκηση πάραυτα θα ενημερώσει τον Συμβαλλόμενο που ανέφερε την φερόμενη παραβίαση, καθώς και τον Οργανισμό, σχετικά με τυχόν αναληφθείσες ενέργειες. Εάν η Διοίκηση δεν έχει αναλάβει ενέργειες εντός 1 έτους από την λήψη των πληροφοριών, θα ενημερώσει σχετικά τον Συμβαλλόμενο που ανέφερε την φερόμενη παραβίαση.

2 Παραβίαση των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης εντός της δικαιοδοσίας Συμβαλλομένου θα απαγορεύεται και θα καθοριστούν κυρώσεις βάσει του δικαίου του εν λόγω Συμβαλλομένου. Οποτεδήποτε συμβεί μία τέτοια παραβίαση, ο Συμβαλλόμενος είτε:

- (α) Θα φροντίζει για την εκκίνηση διαδικασιών σύμφωνα με το δίκαιό του, ή
- (β) θα παρέχει στην Διοίκηση του πλοίου πληροφορίες και αποδεικτικά στοιχεία που ενδεχομένως έχει στην κατοχή του ότι συνέβη παραβίαση.

3 Οι κυρώσεις που προβλέπονται από τους νόμους Συμβαλλομένου σύμφωνα με το παρόν Άρθρο θα είναι επαρκείς σε αυστηρότητα ώστε να αποθαρρύνουν παραβιάσεις της παρούσας Σύμβασης οπουδήποτε συμβαίνουν.

#### Άρθρο 9 Επιθεώρηση Πλοίων

1 Πλοίο για το οποίο ισχύει η παρούσα Σύμβαση δύναται, σε οποιοδήποτε λιμάνι ή υπεράκτιο τερματικό σταθμό άλλου Συμβαλλομένου, να υπόκειται σε επιθεώρηση από αξιωματούχους δεόντως εξουσιοδοτημένους από τον εν λόγω Συμβαλλόμενο προκειμένου να προσδιοριστεί εάν το πλοίο συμμορφώνεται με την παρούσα Σύμβαση. Εκτός ως προβλέπεται στην παράγραφο 2 του παρόντος Αρθρου, κάθε τέτοια επιθεώρηση περιορίζεται σε:

- (α) Επαλήθευση ότι υπάρχει επί του πλοίου έγκυρο Πιστοποιητικό το οποίο, εάν ισχύει θα γίνεται δεκτό, και
- (β) επιθεώρηση του μητρώου Θαλασσέρματος, ή/και
- (γ) δειγματοληψία του Θαλασσέρματος του πλοίου, που διενεργείται σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές που θα αναπτύξει ο Οργανισμός. Πάντως, ο απαιτούμενος χρόνος για την ανάλυση των δειγμάτων δεν θα χρησιμοποιείται ως βάση για αδικαιολόγητη καθυστέρηση της λειτουργίας, κίνησης ή αναχώρησης του πλοίου.

2 Στην περίπτωση που ένα πλοίο δεν διαθέτει έγκυρο Πιστοποιητικό ή υφίστανται σαφείς λόγοι για να γίνει πιστευτό ότι:

- (α) Η κατάσταση του πλοίου ή του εξοπλισμού του δεν αντιστοιχεί ουσιαστικώς στα στοιχεία του Πιστοποιητικού, ή

(β) ο πλοίαρχος ή το πλήρωμα δεν είναι εξοικειωμένοι με ουσιώδεις διαδικασίες του σκάφους σχετικά με Διαχείριση Θαλασσέρματος, ή δεν έχουν υλοποιήσει τις εν λόγω διαδικασίες, δύναται να πραγματοποιηθεί λεπτομερής επιθεώρηση.

3 Υπό τις περιστάσεις που περιγράφονται στην παράγραφο 2 του παρόντος Άρθρου, ο Συμβαλλόμενος που διενεργεί την επιθεώρηση θα αναλαμβάνει εκείνα τα μέτρα που θα διασφαλίσουν ότι το πλοίο δεν θα απορρίψει Θαλάσσερμα έως ότου είναι σε θέση να το πράξει χωρίς να παρουσιάζεται απειλή κινδύνου για το περιβάλλον, ανθρώπινη υγεία, περιουσία ή πόρους.

#### Άρθρο 10 Ανίχνευση Παραβιάσεων και Έλεγχος Πλοίων

1 Οι Συμβαλλόμενοι θα συνεργάζονται για την ανακάλυψη παραβιάσεων και την εκτέλεση των διατάξεων της παρούσας Σύμβασης.

2 Εάν διαπιστωθεί πως πλοίο παραβίασε την παρούσα Σύμβαση, ο Συμβαλλόμενος του οποίου την σημαία δικαιούται το πλοίο να φέρει, ή/και ο Συμβαλλόμενος του οποίου το λιμάνι ή υπερράκτιο τερματικό σταθμό λειτουργεί το πλοίο, δύναται, επιπλέον τυχόν κυρώσεων που περιγράφονται στο Άρθρο 8 ή ενέργειας που περιγράφεται στο Άρθρο 9, να αναλάβει ενέργειες για να προειδοποιήσει, εμποδίσει ή αποκλείσει το πλοίο. Ο Συμβαλλόμενος του οποίου το λιμάνι ή υπερράκτιο τερματικό σταθμό λειτουργεί το πλοίο μπορεί, πάντως, να χορηγήσει στο εν λόγω πλοίο άδεια να φύγει από το λιμάνι ή τον υπερράκτιο τερματικό σταθμό προς τον σκοπό της απόρριψης Θαλασσέρματος ή αναχώρησης για την πλησιέστερη κατάλληλη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη ή διαθέσιμη εγκατάσταση υποδοχής, εφόσον αυτό δεν παρουσιάζει απειλή κινδύνου για το περιβάλλον, ανθρώπινη υγεία, περιουσία ή πόρους.

3 Αν η δειγματοληψία που περιγράφεται στο Άρθρο 9.1(γ) οδηγήσει σε αποτέλεσμα, ή υποστηρίζει πληροφορία ληφθείσα από άλλο λιμάνι ή υπερράκτιο τερματικό σταθμό, που δηλώνει ότι το πλοίο αποτελεί απειλή για το περιβάλλον, ανθρώπινη υγεία, περιουσία ή πόρους, ο Συμβαλλόμενος του οποίου τα ύδατα λειτουργεί το πλοίο θα απαγορεύσει στο εν λόγω πλοίο να απορρίψει Θαλάσσερμα έως ότου αρθεί η απειλή.

4 Συμβαλλόμενος δύναται επίσης να επιθεωρήσει πλοίο όταν εισέρχεται στα λιμάνια ή υπερράκτιους τερματικούς σταθμούς υπό την δικαιοδοσία του, εάν λάβει από οιονδήποτε Συμβαλλόμενο αίτημα έρευνας μαζί με επαρκή στοιχεία ότι το πλοίο λειτουργεί ή λειτουργούσε κατά παράβαση διάταξης της παρούσας Σύμβασης. Η αναφορά της έρευνας θα αποστέλλεται στον Συμβαλλόμενο που την ζήτησε και προς την αρμόδια αρχή της Διοίκησης του συγκεκριμένου πλοίου έτσι ώστε να μπορούν να αναληφθούν ενδεδειγμένες ενέργειες.

#### Άρθρο 11 Γνωστοποίηση Ενεργειών Ελέγχου

1 Εάν επιθεώρηση που διενεργήθηκε σύμφωνα με το Άρθρο 9 ή 10 δείχνει παραβίαση της παρούσας Σύμβασης, θα ενημερώνεται το πλοίο. Σχετική έκθεση θα διαβιβάζεται στην Διοίκηση, περιλαμβανομένων τυχόν αποδεικτικών στοιχείων της παραβίασης.

2 Στην περίπτωση που αναληφθεί ενέργεια σύμφωνα με το Άρθρο 9.3, 10.2 ή 10.3, ο αξιωματούχος που πραγματοποιεί την ενέργεια αμέσως θα ενημερώνει, γραπτώς, την Διοίκηση του συγκεκριμένου πλοίου, ή αν αυτό δεν είναι δυνατόν, τον πρόξενο ή διπλωματικό αντιπρόσωπο του συγκεκριμένου πλοίου, σχετικά με όλες τις περιστάσεις υπό τις οποίες η ενέργεια κρίθηκε απαραίτητη. Επιπλέον, θα ενημερώνεται ο αναγνωρισμένος οργανισμός που είναι υπεύθυνος για την έκδοση των πιστοποιητικών.

3 Η ενδιαφερόμενη λιμενική Κρατική αρχή, επιπλέον των μερών που αναφέρονται στην παράγραφο 2, θα γνωστοποιεί στον επόμενο λιμένα προσεγγίσεως όλες τις σχετικές πληροφορίες για την παραβίαση, εάν αδυνατεί να αναλάβει ενέργειες όπως ορίζεται στο Άρθρο 9.3, 10.2 ή 10.3 ή εάν στο πλοίο επιτράπη να προχωρήσει στον επόμενο λιμένα προσεγγίσεως.

#### Άρθρο 12 Αδικαιολόγητη Καθυστέρηση σε Πλοία

1 Θα καταβάλλονται όλες οι δυνατές προσπάθειες ώστε να αποφεύγεται αδικαιολόγητη κράτηση ή καθυστέρηση πλοίου βάσει του Άρθρου 7.2, 8, 9 ή 10.

2 Όταν πλοίο αδικαιολόγητα εμποδίζεται ή καθυστερείται βάσει του Άρθρου 7.2, 8, 9 ή 10, θα δικαιούται αποζημίωση για τυχόν απώλεια ή ζημία που υπέστη.

#### Άρθρο 13 Τεχνική Βοήθεια, Συνεργασία και Περιφερειακή Συνεργασία

1 Οι Συμβαλλόμενοι αναλαμβάνουν, απευθείας ή μέσω του Οργανισμού και άλλων διεθνών φορέων, ως ενδείκνυται, αναφορικός προς τον έλεγχο και διαχείριση Θαλασσέρματος και Ιζημάτων που προέρχονται από πλοία, να παρέχουν υποστήριξη προς εκείνους τους Συμβαλλομένους που ζητούν τεχνική βοήθεια:

(α) Για την εκπαίδευση προσωπικού,

(β) για την εξασφάλιση της διαθεσιμότητας σχετικής τεχνολογίας, εξοπλισμού και εγκαταστάσεων,

(γ) για την έναρξη κοινών προγραμμάτων έρευνας και ανάπτυξης, και

(δ) για την ανάληψη άλλης δράσης που στοχεύει στην αποτελεσματική υλοποίηση της παρούσας Σύμβασης και των οδηγιών που αναπτύσσει ο Οργανισμός σχετικώς.

2 Οι Συμβαλλόμενοι αναλαμβάνουν να συνεργάζονται ενεργώς, υποκείμενοι στους εθνικούς τους νόμους, κανονισμούς και πολιτικές, για την μεταφορά τεχνολογίας σχετικά με τον έλεγχο και διαχείριση Θαλασσέρματος και Ιζημάτων που προέρχονται από πλοία.

3 Προκειμένου να προαχθούν οι στόχοι της παρούσας Σύμβασης Συμβαλλόμενοι με κοινά συμφέροντα στην προστασία του περιβάλλοντος, ανθρώπινης υγείας, περιουσίας και πόρων σε δεδομένη γεωγραφική περιοχή, ειδικότερα εκείνοι οι Συμβαλλόμενοι που συνορεύουν με κλειστές και ημικλειστές θάλασσες, θα καταβάλλουν κάθε προσπάθεια, λαμβάνοντας υπόψη χαρακτηριστικά τοπικά γνωρίσματα, ώστε να βελτιώσουν την περιφερειακή συνεργασία μέσω –μεταξύ άλλων- της σύναψης περιφερειακών συμφωνιών που να συμβαδίζουν με την παρούσα Σύμβαση. Οι Συμβαλλόμενοι θα επιδιώξουν την συνεργασία με τους συμβαλλόμενους σε περιφερειακές συμφωνίες με σκοπό την ανάπτυξη εναρμονισμένων διαδικασιών.

#### Άρθρο 14 Γνωστοποίηση πληροφοριών

1 Κάθε Συμβαλλόμενος θα αναφέρει στον Οργανισμό και, όπου ενδείκνυται, θα διαθέτει προς τους λοιπούς Συμβαλλομένους, τις εξής πληροφορίες:

(α) Τυχόν απαιτήσεις και διαδικασίες που σχετίζονται με Διαχείριση Θαλασσέρματος, περιλαμβανομένων των νόμων του, κανονισμών και κατευθυντήριων γραμμών για υλοποίηση της παρούσας Σύμβασης,

(β) την διαθεσιμότητα και θέση εγκαταστάσεων υποδοχής για την περιβαλλοντικώς ασφαλή διάθεση Θαλασσέρματος και Ιζημάτων, και

(γ) τυχόν απαιτήσεις για ενημέρωση από πλοίο που αδυνατεί να συμμορφωθεί με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης για λόγους που ορίζονται στους κανονισμούς A-3 και B-4 του Παραρτήματος.

2 Ο Οργανισμός θα ενημερώνει τους Συμβαλλομένους για την λήψη γνωστοποιήσεων βάσει του παρόντος Άρθρου και θα κυκλοφορεί σε όλους τους Συμβαλλομένους τυχόν πληροφορίες που του γνωστοποιήθηκαν βάσει των υποπαραγράφων 1(β) και (γ) του παρόντος Άρθρου.

#### Άρθρο 15 Επίλυση Διαφορών

Οι Συμβαλλόμενοι θα επιλύουν κάθε διαφορά που τυχόν αναφέρεται μεταξύ τους σχετικά με την ερμηνεία ή εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης μέσω διαπραγμάτευσης, διερεύνησης, μεσολάβησης, συμφιλίωσης, διαιτησίας, δικαστικής επίλυσης, προσφυγής σε περιφερειακές αρχές ή ρυθμίσεις ή άλλα ειρηνικά μέσα της επιλογής τους.

#### Άρθρο 16 Σχέση με Διεθνές Δίκαιο και Άλλες Συμφωνίες

Κανένα σημείο στην παρούσα Σύμβαση δεν θα βλάπτει τα δικαιώματα και υποχρεώσεις Κράτους που απορρέουν από το εθιμικό διεθνές δίκαιο όπως αντανακλάται στην Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας.

#### Άρθρο 17 Υπογραφή, Επικύρωση, Αποδοχή, Έγκριση και Προσχώρηση

1 Η παρούσα Σύμβαση θα είναι ανοικτή προς υπογραφή από οιοδήποτε Κράτος στην Έδρα του Οργανισμού από 1 Ιουνίου 2004 ως 31 Μαΐου 2005 και μετέπειτα θα παραμείνει ανοικτή για προσχώρηση από οιοδήποτε Κράτος.

2 Κράτη δύνανται να γίνουν Συμβαλλόμενοι της Σύμβασης μέσω:

(α) Υπογραφής μη υποκείμενης σε επικύρωση, αποδοχή, ή έγκριση, ή

(β) υπογραφής υποκείμενης σε επικύρωση, αποδοχή, ή έγκριση ακολουθούμενης από επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση, ή

(γ) προσχώρησης.

3 Η επικύρωση, αποδοχή, έγκριση ή προσχώρηση θα γίνεται με την κατάθεση σχετικής επίσημης πράξης στον Γενικό Γραμματέα.

4 Εάν Κράτος περιλαμβάνει δύο ή περισσότερες εδαφικές μονάδες στις οποίες ισχύουν διαφορετικά συστήματα δικαίου σχετικά με θέματα που πραγματεύεται η παρούσα Σύμβαση, το εν λόγω Κράτος δύναται κατά τον χρόνο υπογραφής, επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης να δηλώσει ότι η παρούσα Σύμβαση θα εκτείνεται σε όλες τις εδαφικές του μονάδες ή μόνο σε μία ή περισσότερες από αυτές και δύναται να τροποποιήσει την δήλωση αυτή υποβάλλοντας άλλη δήλωση οποτεδήποτε.

5 Κάθε παρόμοια δήλωση θα γνωστοποιείται γραπτώς στον Θεματοφύλακα και θα καθορίζει ρητώς την εδαφική μονάδα ή μονάδες για τις οποίες ισχύει η παρούσα Σύμβαση.

### Άρθρο 18 Θέση σε Ισχύ

1 Η παρούσα Σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία όχι λιγότερα από τριάντα Κράτη, οι εμπορικοί στόλοι των οποίων αθροιστικώς συνιστούν όχι λιγότερο από τριάντα πέντε τοις εκατό της ολικής χωρητικότητας της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας, είτε την έχουν υπογράψει χωρίς επιφύλαξη σε ό,τι αφορά επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση, είτε έχουν καταθέσει την απαιτούμενη επίσημη πράξη επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης σύμφωνα με το Άρθρο 17.

2 Για Κράτη που έχουν καταθέσει επίσημη πράξη επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης αναφορικώς προς την παρούσα Σύμβαση μετά την εκπλήρωση των απαιτήσεων θέσης αυτής σε ισχύ αλλά πριν την ημερομηνία θέσης σε ισχύ, η επικύρωση, αποδοχή, έγκριση ή προσχώρηση θα τεθεί σε ισχύ κατά την ημερομηνία θέσης της παρούσας Σύμβασης σε ισχύ ή τρεις μήνες μετά την ημερομηνία κατάθεσης της επίσημης πράξης, όποια από τις δύο είναι η μεταγενέστερη ημερομηνία.

3 Επίσημη πράξη επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης που κατατίθεται μετά την ημερομηνία κατά την οποία τίθεται σε ισχύ η παρούσα Σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ τρεις μήνες μετά την ημερομηνία κατάθεσης.

4 Μετά την ημερομηνία κατά την οποία τροποποίηση της παρούσας Σύμβασης θεωρείται πως έχει γίνει δεκτή βάσει του Άρθρου 19, κάθε επίσημη πράξη επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης που κατατίθεται θα ισχύει για την παρούσα Σύμβαση όπως έχει τροποποιηθεί.

### Άρθρο 19 Τροποποιήσεις

1 Η παρούσα Σύμβαση δύναται να τροποποιηθεί μέσω οιασδήποτε από τις διαδικασίες που ορίζονται από τις ακόλουθες παραγράφους.

2 Τροποποιήσεις κατόπιν εξέτασης εντός του Οργανισμού:

(α) Οιοσδήποτε Συμβαλλόμενος δύναται να προτείνει τροποποίηση της παρούσας Σύμβασης. Προτεινόμενη τροποποίηση θα υποβάλλεται στον Γενικό Γραμματέα, ο οποίος στη συνέχεια θα την κυκλοφορεί στους Συμβαλλομένους και Μέλη του Οργανισμού τουλάχιστον έξι μήνες πριν την εξέτασή της.

(β) Τροποποίηση που προτάθηκε και κυκλοφόρησε ως ανωτέρω θα παραπέμπεται στην Επιτροπή προς εξέταση. Οι Συμβαλλόμενοι, ανεξαρτήτως εάν είναι Μέλη του Οργανισμού ή όχι, θα δικαιούνται να συμμετέχουν στις εργασίες της Επιτροπής για εξέταση και έγκριση της τροποποίησης.

(γ) Τροποποιήσεις θα εγκρίνονται με πλειοψηφία δύο τρίτων των Συμβαλλομένων που παρίστανται και ψηφίζουν στην Επιτροπή, με την προϋπόθεση ότι τουλάχιστον ένα τρίτο των Συμβαλλομένων θα παρίσταται κατά την ψηφοφορία.

(δ) Τροποποιήσεις που εγκρίνονται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (γ) θα γνωστοποιούνται από τον Γενικό Γραμματέα προς τους Συμβαλλόμενους για αποδοχή.

(ε) Τροποποίηση θα θεωρείται πως έχει γίνει αποδεκτή στις ακόλουθες περιστάσεις:

(i) Τροποποίηση άρθρου της παρούσας Σύμβασης θα θεωρείται πως έχει γίνει αποδεκτή κατά την ημερομηνία κατά την οποία δύο τρίτα των Συμβαλλομένων έχουν γνωστοποιήσει προς τον Γενικό Γραμματέα ότι την αποδέχονται.

(ii) Τροποποίηση του Παραρτήματος θα θεωρείται πως έχει γίνει αποδεκτή στο τέλος δώδεκα μηνών μετά την ημερομηνία έγκρισης ή άλλη ημερομηνία που θα ορίσει η Επιτροπή. Πάντως, αν μέχρι την εν λόγω ημερομηνία περισσότεροι από το ένα τρίτο των Συμβαλλομένων ενημερώσουν τον Γενικό Γραμματέα ότι αντιτίθενται στην τροποποίηση, η τροποποίηση θα θεωρείται πως δεν έχει γίνει αποδεκτή.

(στ) Τροποποίηση θα τίθεται σε ισχύ υπό τις εξής προϋποθέσεις:

(i) Τροποποίηση άρθρου της παρούσας Σύμβασης θα τίθεται σε ισχύ για εκείνους τους Συμβαλλόμενους που την έχουν αποδεχθεί έξι μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία θεωρείται πως έχει γίνει αποδεκτή σύμφωνα με την υποπαράγραφο (ε)(i).

(ii) Τροποποίηση του Παραρτήματος θα τίθεται σε ισχύ για όλους τους Συμβαλλόμενους έξι μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία θεωρείται πως έχει γίνει αποδεκτή, εκτός για Συμβαλλόμενο ο οποίος:

(1) Έχει γνωστοποιήσει την αντίρρησή του για την τροποποίηση σύμφωνα με την υποπαράγραφο (ε)(ii) και δεν έχει αποσύρει την εν λόγω αντίρρηση, ή

(2) έχει ενημερώσει τον Γενικό Γραμματέα, πριν την θέση της εν λόγω τροποποίησης σε ισχύ, ότι η τροποποίηση θα τεθεί σε ισχύ για τον ίδιο μόνο μετά από μετέπειτα γνωστοποίηση της αποδοχής του.

(ζ)(i) Συμβαλλόμενος που έχει γνωστοποιήσει αντίρρηση σύμφωνα με την υποπαράγραφο (στ)(ii)(1) δύναται μετέπειτα να ενημερώσει τον Γενικό Γραμματέα ότι αποδέχεται την τροποποίηση. Η εν λόγω τροποποίηση θα τίθεται σε ισχύ για τον εν λόγω Συμβαλλόμενο έξι μήνες μετά την ημερομηνία γνωστοποίησης αποδοχής, ή την ημερομηνία κατά την οποία τίθεται σε ισχύ η τροποποίηση, όποια από τις δύο είναι η μεταγενέστερη ημερομηνία.

(ii) Εάν Συμβαλλόμενος που έκανε γνωστοποίηση σύμφωνα με την υποπαράγραφο (στ)(ii)(2) γνωστοποιήσει στον

Γενικό Γραμματέα την αποδοχή του αναφορικός προς τροποποίηση, η εν λόγω τροποποίηση θα τίθεται σε ισχύ για τον εν λόγω Συμβαλλόμενο έξι μήνες μετά την ημερομηνία γνωστοποίησης αποδοχής, ή την ημερομηνία κατά την οποία τίθεται σε ισχύ η τροποποίηση, όποια από τις δύο είναι η μεταγενέστερη ημερομηνία.

### 3 Τροποποίηση από Διάσκεψη:

- (α) Κατόπιν αιτήματος Συμβαλλομένου το οποίο υποστηρίζεται από τουλάχιστον το ένα τρίτο των Συμβαλλομένων, ο Οργανισμός θα συγκαλέσει Διάσκεψη Συμβαλλομένων για την εξέταση τροποποιήσεων της παρούσας Σύμβασης.
- (β) Τροποποίηση που εγκρίνεται από την εν λόγω Διάσκεψη με πλειοψηφία δύο τρίτων των Συμβαλλομένων που παρίστανται και ψηφίζουν θα κοινοποιείται από τον Γενικό Γραμματέα προς όλους τους Συμβαλλόμενους προς αποδοχή.
- (γ) Εκτός εάν η Διάσκεψη αποφασίσει διαφορετικά, η τροποποίηση θα θεωρείται πως έχει γίνει αποδεκτή και θα τίθεται σε ισχύ σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζονται στις παραγράφους 2(ε) και (στ) αντίστοιχα.

4 Συμβαλλόμενος που έχει αρνηθεί να αποδεχθεί τροποποίηση του Παραρτήματος θα αντιμετωπίζεται ως μη Συμβαλλόμενος μόνο για τον σκοπό της εφαρμογής της εν λόγω τροποποίησης.

5 Κάθε γνωστοποίηση βάσει του παρόντος Άρθρου θα γίνεται γραπτώς προς τον Γενικό Γραμματέα.

6 Ο Γενικός Γραμματέας θα ενημερώνει τους Συμβαλλόμενους και Μέλη του Οργανισμού σχετικά με:

- (α) Τυχόν τροποποίηση που τίθεται σε ισχύ και την ημερομηνία θέσης αυτής σε ισχύ γενικώς και για κάθε Συμβαλλόμενο, και
- (β) τυχόν γνωστοποίηση που γίνεται βάσει του παρόντος Άρθρου.

### Άρθρο 20 Καταγγελία

1 Μπορεί να γίνει καταγγελία της παρούσας Σύμβασης από οιονδήποτε Συμβαλλόμενο οποτεδήποτε μετά την εκπνοή δύο ετών από την ημερομηνία κατά την οποία η παρούσα Σύμβαση τίθεται σε ισχύ για τον εν λόγω Συμβαλλόμενο.

2 Η καταγγελία θα γίνεται με γραπτή ειδοποίηση προς τον Θεματοφύλακα, η οποία θα τίθεται σε ισχύ ένα έτος μετά την λήψη της ή εκείνο το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα που ενδεχομένως ορίζεται στην εν λόγω ειδοποίηση.

### Άρθρο 21 Θεματοφύλακας

1 Η παρούσα Σύμβαση θα κατατεθεί στον Γενικό Γραμματέα, ο οποίος θα διαβιβάσει επικυρωμένα αντίγραφα της παρούσας Σύμβασης προς όλα τα Κράτη που έχουν υπογράψει την παρούσα Σύμβαση ή έχουν προσχωρήσει σε αυτήν.

2 Επιπλέον των λειτουργιών που καθορίζονται σε άλλο σημείο της παρούσας Σύμβασης, ο Γενικός Γραμματέας:

- (α) Θα γνωστοποιεί σε όλα τα Κράτη που έχουν υπογράψει την παρούσα Σύμβαση, ή έχουν προσχωρήσει σε αυτήν:
  - (i) Κάθε νέα υπογραφή ή κατάθεση επίσημης πράξης επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης, μαζί με την ημερομηνία αυτής,
  - (ii) την ημερομηνία θέσης της παρούσας Σύμβασης σε ισχύ, και
  - (iii) την κατάθεση επίσημης πράξης καταγγελίας της Σύμβασης, μαζί με την ημερομηνία κατά την οποία αυτή ελήφθη και την ημερομηνία κατά την οποία τίθεται η καταγγελία σε ισχύ, και
- (β) αμέσως μόλις η παρούσα Σύμβαση τεθεί σε ισχύ, θα διαβιβάσει το κείμενο αυτής στην Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών για καταχώρηση και δημοσίευση σύμφωνα με το Άρθρο 102 του Καταστατικού Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών.

### Άρθρο 22 Γλώσσες

Η παρούσα Σύμβαση ορίζεται σε ένα πρωτότυπο στην Αραβική, Κινεζική, Αγγλική, Γαλλική, Ρωσική και Ισπανική γλώσσα, με το καθένα κείμενο να είναι εξ ίσου αυθεντικό.

ΕΓΙΝΕ ΣΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ σήμερα, δεκατρείς Φεβρουαρίου δύο χιλιάδες τέσσερα.

ΠΡΟΣ ΜΑΡΤΥΡΙΑ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ οι κάτωθι υπογεγραμμένοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι από τις αντίστοιχες Κυβερνήσεις τους προς τούτο, υπέγραψαν την παρούσα Σύμβαση.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΘΑΛΑΣΣΕΡΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΙΖΗΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΕΡΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α – ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Κανονισμός Α-1  
Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος:

- 1 «Επέτειος» είναι η ημέρα και ο μήνας κάθε έτους που αντιστοιχούν στην ημερομηνία λήξης του Πιστοποιητικού.
- 2 «Χωρητικότητα Θαλασσέρματος» είναι η ολική ογκομετρική χωρητικότητα δεξαμενών, χώρων ή διαμερισμάτων πλοίου που χρησιμοποιούνται για την μεταφορά, φόρτωση ή εκφόρτωση Θαλασσέρματος, περιλαμβανομένης δεξαμενής, χώρου ή διαμερίσματος πολλαπλών χρήσεων που έχει σχεδιαστεί ώστε να επιτρέπεται να φέρει Θαλάσσερμα.
- 3 «Εταιρεία» είναι ο ιδιοκτήτης του πλοίου ή άλλος οργανισμός ή πρόσωπο όπως ο διαχειριστής, ή ο ναυλωτής 'γυμνού πλοίου', ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη για την λειτουργία του πλοίου από τον ιδιοκτήτη του πλοίου και ο οποίος, αναλαμβάνοντας την εν λόγω ευθύνη, συμφώνησε να επωμιστεί όλα τα καθήκοντα και ευθύνες που επιβάλλει ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης Ασφαλείας<sup>1</sup>.
- 4 «Κατασκευασθέν» αναφορικός προς πλοίο σημαίνει στάδιο κατασκευής όπου:
  - .1 Έχει τεθεί η τρόπιδα, ή
  - .2 αρχίζει κατασκευή αναγνωρίσιμη για το συγκεκριμένο πλοίο,
  - .3 έχει αρχίσει συναρμολόγηση του πλοίου που περιλαμβάνει τουλάχιστον 50 τόνους ή 1 τοις εκατό της εκτιμώμενης μάζας όλου του δομικού υλικού, όποιο είναι μικρότερο, ή
  - .4 το πλοίο υποβάλλεται σε μείζονα μετατροπή.
- 5 «Μείζων μετατροπή» σημαίνει μετατροπή πλοίου:
  - .1 που αλλάζει την χωρητικότητα μεταφοράς θαλασσέρματος κατά 15 τοις εκατό ή περισσότερο, ή
  - .2 που αλλάζει τον τύπο του πλοίου, ή
  - .3 που, κατά την γνώμη της Διοίκησης, προορίζεται να παρατείνει την ζωή του κατά δέκα έτη ή περισσότερο, ή
  - .4 που έχει ως αποτέλεσμα μετατροπές του συστήματος θαλασσέρματος εκτός από εις είδος αντικατάσταση συστατικών μερών. Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος, μετατροπή πλοίου προς εκπλήρωση των διατάξεων του κανονισμού Δ-1 δεν θα θεωρείται πως συνιστά μείζονα μετατροπή.
- 6 «Από την πλησιέστερη ξηρά» σημαίνει από την βασική γραμμή από την οποία προσδιορίζεται η αιγιαλίτις ζώνη της συγκεκριμένης επικράτειας σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο εκτός του ότι, για τους σκοπούς της Σύμβασης, «από την πλησιέστερη ξηρά» της βορειοανατολικής ακτής της Αυστραλίας θα σημαίνει από γραμμή που χαράζεται από σημείο στην ακτή της Αυστραλίας με
  - πλάτος 11°00' S, μήκος 142°08' E σε σημείο πλάτους 10°35' S, μήκους 141°55' E εκείθεν σε σημείο πλάτους 10°00' S, μήκους 142°00' E εκείθεν σε σημείο πλάτους 9°10' S, μήκους 143°52' E εκείθεν σε σημείο πλάτους 9°00' S, μήκους 144°30' E εκείθεν σε σημείο πλάτους 10°41' S, μήκους 145°00' E εκείθεν σε σημείο πλάτους 13°00' S, μήκους 145°00' E εκείθεν σε σημείο πλάτους 15°00' S, μήκους 146°00' E εκείθεν σε σημείο πλάτους 17°30' S, μήκους 147°00' E εκείθεν σε σημείο πλάτους 21°00' S, μήκους 152°55' E εκείθεν σε σημείο πλάτους 24°30' S, μήκους 154°00' E εκείθεν σε σημείο στην ακτή της Αυστραλίας με πλάτος 24°42' S, μήκος 153°15' E.
- 7 «Ενεργός Ουσία» είναι ουσία ή οργανισμός, περιλαμβανομένου ιού ή μύκητα, που έχει γενική ή ειδική δράση πάνω σε Επιβλαβείς Υδρόβιους Οργανισμούς και Παθογόνους Παράγοντες ή εναντίον αυτών.

<sup>1</sup> Βλ. Κώδικα ISM που εγκρίθηκε από τον Οργανισμό με την απόφαση A.741(18), όπως τροποποιήθηκε.

#### Κανονισμός A-2 Γενική Ισχύς

Εκτός όπου ρητώς προβλέπεται διαφορετικά, η απόρριψη Θαλασσέρματος θα γίνεται μόνο μέσω Διαχείρισης Θαλασσέρματος σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος.

#### Κανονισμός A-3 Εξαιρέσεις

Οι απαιτήσεις του κανονισμού B-3, ή μέτρα που λαμβάνονται από Συμβαλλόμενο σύμφωνα με το Άρθρο 2.3 και το Κεφάλαιο Γ, δεν θα ισχύουν για:

- 1 Την πρόσληψη ή απόρριψη Θαλασσέρματος και Ιζημάτων που είναι απαραίτητη για να εξασφαλιστεί η ασφάλεια πλοίου σε καταστάσεις επείγουσας ανάγκης ή για την διάσωση ζωής στην θάλασσα, ή
- 2 την τυχαία απόρριψη ή είσοδο Θαλασσέρματος και Ιζημάτων που προκύπτει από ζημιά σε πλοίο ή εξοπλισμό του:
  - .1 Εφ' όσον όλες οι εύλογες προφυλάξεις έχουν ληφθεί πριν και μετά την εμφάνιση της ζημιάς ή την διαπίστωση της ζημιάς ή απόρριψης για τον σκοπό της πρόληψης ή ελαχιστοποίησης της απόρριψης, και
  - .2 εκτός εάν ο ιδιοκτήτης, η Εταιρεία ή υπεύθυνος αξιωματικός εσκεμμένα ή απρόσεκτα προκάλεσε ζημιά, ή
- 3 την πρόσληψη και απόρριψη Θαλασσέρματος και Ιζημάτων όταν χρησιμοποιούνται για τον σκοπό της αποφυγής ή ελαχιστοποίησης συμβάντων ρύπανσης από το πλοίο, ή
- 4 την πρόσληψη και μετέπειτα απόρριψη στην ανοικτή θάλασσα του ίδιου Θαλασσέρματος και Ιζημάτων, ή
- 5 την απόρριψη Θαλασσέρματος και Ιζημάτων από πλοίο στην ίδια θέση απ'όπου προήλθε το σύνολο αυτού του Θαλασσέρματος και αυτών των Ιζημάτων και εφ'όσον δεν έγινε ανάμιξη με αδιαχείριστο Θαλάσσερμα και Ιζήματα από άλλες περιοχές. Εάν συνέβη ανάμιξη, το Θαλάσσερμα που ελήφθη από άλλες περιοχές υπόκειται σε Διαχείριση Θαλασσέρματος σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα.

#### Κανονισμός A-4 Απαλλαγές

- 1 Συμβαλλόμενοι ή Συμβαλλόμενοι, σε ύδατα υπό την αρμοδιότητά τους, δύνανται να χορηγήσουν απαλλαγές από απαιτήσεις εφαρμογής των κανονισμών B-3 ή Γ-1, επιπλέον εκείνων των απαλλαγών που περιλαμβάνονται σε άλλο σημείο της παρούσας Σύμβασης, αλλά μόνο όταν αυτές:
  - .1 Χορηγούνται σε πλοίο ή πλοία σε ταξίδι ή ταξίδια μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων ή θέσεων, ή σε πλοίο που λειτουργεί αποκλειστικά μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων ή θέσεων,
  - .2 ισχύουν για χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο από πέντε έτη υποκείμενες σε ενδιάμεση αναθεώρηση,
  - .3 χορηγούνται σε πλοία που δεν αναμιγνύουν Θαλάσσερμα ή Ιζήματα εκτός από μεταξύ των λιμένων ή θέσεων που ορίζονται στην παράγραφο 1.1, και
  - .4 χορηγούνται με βάση τις Κατευθυντήριες Γραμμές περί αξιολόγησης κινδύνου που έχει αναπτύξει ο Οργανισμός.
- 2 Εξαιρέσεις που χορηγούνται σύμφωνα με την παράγραφο 1 δεν θα ισχύουν παρά μόνο μετά την γνωστοποίησή τους στον Οργανισμό και την κυκλοφορία σχετικών πληροφοριών προς τους Συμβαλλόμενους.
- 3 Τυχόν εξαιρέσεις που χορηγούνται βάσει του παρόντος κανονισμού δεν θα βλάπτουν ούτε ζημιώνουν το περιβάλλον, ανθρώπινη υγεία, περιουσία ή πόρους γειτονικών ή άλλων Κρατών. Θα γίνεται διαβούλευση με το Κράτος που ο Συμβαλλόμενος κρίνει πως μπορεί να επηρεαστεί δυσμενώς, με σκοπό να επιλυθούν τυχόν συγκεκριμένοι προβληματισμοί.
- 4 Τυχόν εξαιρέσεις που χορηγούνται βάσει του παρόντος κανονισμού θα καταγράφονται στο μητρώο Θαλασσέρματος.

#### Κανονισμός A-5 Ισοδύναμη συμμόρφωση

Ισοδύναμη συμμόρφωση με το παρόν Παράρτημα για σκάφη αναψυχής χρησιμοποιούμενα αποκλειστικώς για αναψυχή ή διαγωνισμό ή σκάφη χρησιμοποιούμενα κυρίως για έρευνα και διάσωση, ολικού μήκους μικρότερου των 50 μέτρων, και με μέγιστη χωρητικότητα θαλασσέρματος 8 κυβικά μέτρα, θα προσδιορίζεται από την Διοίκηση λαμβάνοντας υπόψη Κατευθυντήριες Γραμμές που έχει αναπτύξει ο Οργανισμός.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β – ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΔΙΑΧΕΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ

Κανονισμός Β-1  
Σχέδιο Διαχείρισης Θαλασσέρματος

Κάθε πλοίο θα διαθέτει και υλοποιεί ένα σχέδιο Διαχείρισης Θαλασσέρματος. Το εν λόγω σχέδιο θα εγκριθεί από την Διοίκηση λαμβάνοντας υπόψη Κατευθυντήριες Γραμμές που έχει αναπτύξει ο Οργανισμός. Το σχέδιο Διαχείρισης Θαλασσέρματος θα είναι συγκεκριμένο για κάθε πλοίο και, κατ'ελάχιστον:

1 θα περιγράφει λεπτομερώς διαδικασίες ασφαλείας για το πλοίο και το πλήρωμα σε σχέση με Διαχείριση Θαλασσέρματος όπως απαιτεί η παρούσα Σύμβαση,

2 θα παρέχει λεπτομερή περιγραφή των ενεργειών που θα αναλαμβάνονται για την υλοποίηση των απαιτήσεων Διαχείρισης Θαλασσέρματος και συμπληρωματικών πρακτικών Διαχείρισης Θαλασσέρματος όπως ορίζεται στην παρούσα Σύμβαση.

3 θα περιγράφει λεπτομερώς τις διαδικασίες για την διάθεση Ιζημάτων:

.1 Στην θάλασσα, και

.2 στην ακτή

4 θα περιλαμβάνει τις διαδικασίες για τον συντονισμό Διαχείρισης Θαλασσέρματος επί του πλοίου που περιλαμβάνει απόρριψη στην θάλασσα με τις αρμόδιες αρχές του Κράτους στα ύδατα του οποίου θα λάβει χώρα η εν λόγω απόρριψη.

5 θα προσδιορίζει τον αξιωματικό του πλοίου που είναι υπεύθυνος να διασφαλίσει ότι το σχέδιο υλοποιείται ως ενδεικνύται.

6 θα περιέχει τις απαιτήσεις αναφοράς για πλοία όπως προβλέπονται στην παρούσα Σύμβαση, και

7 θα έχει συνταχθεί στην γλώσσα εργασίας του πλοίου. Εάν η γλώσσα που χρησιμοποιείται δεν είναι η Αγγλική, Γαλλική ή Ισπανική, θα περιλαμβάνεται μετάφραση σε μία από αυτές τις γλώσσες.

Κανονισμός Β-2  
Μητρώο Θαλασσέρματος

1 Κάθε πλοίο θα έχει μητρώο Θαλασσέρματος που μπορεί να είναι ένα ηλεκτρονικό σύστημα καταχώρησης, ή που μπορεί να ενσωματώνεται σε άλλο μητρώο ή σύστημα και που θα περιλαμβάνει κατ'ελάχιστον τις πληροφορίες που καθορίζονται στο Προσάρτημα (Appendix II).

2 Οι εγγραφές του μητρώου Θαλασσέρματος θα τηρούνται πάνω στο πλοίο για ένα ελάχιστο χρονικό διάστημα δύο ετών μετά τον χρόνο της τελευταίας εγγραφής και μετέπειτα υπό τον έλεγχο της Εταιρείας για ελάχιστο χρονικό διάστημα τριών ετών.

3 Στην περίπτωση απόρριψης Θαλασσέρματος σύμφωνα με τους κανονισμούς Α-3, Α-4 ή Β-3.6 ή στην περίπτωση άλλης τυχαίας ή έκτακτης απόρριψης Θαλασσέρματος που δεν απαλλάσσεται άλλως από την παρούσα Σύμβαση, θα γίνεται εγγραφή στο μητρώο Θαλασσέρματος όπου θα περιγράφονται οι περιστάσεις και ο λόγος της απόρριψης.

4 Το μητρώο Θαλασσέρματος θα είναι διαθέσιμο προς επιθεώρηση κάθε εύλογη χρονική στιγμή και, σε περίπτωση μη επανδρωμένου πλοίου υπό ρυμούλκηση, δύναται να τηρείται πάνω στο ρυμουλκόμενο πλοίο.

5 Κάθε επιχείρηση που αφορά σε Θαλασσέρμα θα καταχωρείται πλήρως χωρίς καθυστέρηση στο μητρώο Θαλασσέρματος. Κάθε εγγραφή θα υπογράφεται από τον αξιωματικό που είναι υπεύθυνος για την συγκεκριμένη επιχείρηση και κάθε συμπληρωμένη σελίδα θα υπογράφεται από τον πλοίαρχο. Οι εγγραφές του μητρώου Θαλασσέρματος θα είναι σε γλώσσα εργασίας του πλοίου. Αν η γλώσσα αυτή δεν είναι η Αγγλική, Γαλλική ή Ισπανική, οι εγγραφές θα περιέχουν μετάφραση σε μία από αυτές τις γλώσσες. Όταν χρησιμοποιούνται εγγραφές σε επίσημη εθνική γλώσσα του Κράτους του οποίου την σημαία το πλοίο δικαιούται να φέρει, αυτές θα υπερισχύουν σε περίπτωση διαφοράς ή ασυμφωνίας.

6 Αξιωματούχοι δεόντως εξουσιοδοτημένοι από Συμβαλλόμενο δύνανται να επιθεωρούν το μητρώο Θαλασσέρματος επί οιοδήποτε πλοίου για το οποίο ισχύει ο παρών κανονισμός ενόσω το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι ή υπεράκτιο τερματικό σταθμό αυτού, και δύνανται να κάνουν αντίγραφο οιασδήποτε εγγραφής, και να ζητούν από τον πλοίαρχο να πιστοποιήσει ότι το αντίγραφο είναι ακριβές αντίγραφο. Ένα ούτως πιστοποιηθέν αντίγραφο θα είναι παραδεκτό σε οποιαδήποτε δικαστική διαδικασία ως αποδεικτικό στοιχείο των συμβάντων που περιγράφονται στην εγγραφή. Η επιθεώρηση μητρώου Θαλασσέρματος και η λήψη πιστοποιημένου αντιγράφου θα γίνεται όσο το δυνατόν ταχύτερα χωρίς να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση του πλοίου.

Κανονισμός Β-3  
Διαχείριση Θαλασσέρματος για Πλοία

1 Πλοίο ναυπηγηθέν πριν το 2009:

.1 Με Χωρητικότητα Θαλασσέρματος μεταξύ 1.500 και 5.000 κυβικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένων, θα διεξάγουν Διαχείριση Θαλασσέρματος που κατ'ελάχιστον εκπληρώνει το επίπεδο που περιγράφεται στον κανονισμό Δ-1 ή τον κανονισμό Δ-2 ως το 2014, και μετά το έτος αυτό θα εκπληρώνει κατ'ελάχιστον το επίπεδο που περιγράφεται στον κανονισμό Δ-2.

.2 με Χωρητικότητα Θαλασσέρματος μικρότερη των 1.500 ή μεγαλύτερη των 5.000 κυβικών μέτρων, θα διεξά-



γουν Διαχείριση Θαλασσέρματος που κατ'ελάχιστον εκπληρώνει το επίπεδο που περιγράφεται στον κανονισμό Δ-1 ή τον κανονισμό Δ-2 ως το 2016, και μετά το έτος αυτό θα εκπληρώνει κατ'ελάχιστον το επίπεδο που περιγράφεται στον κανονισμό Δ-2.

2 Πλοίο για το οποίο ισχύει η παράγραφος 1 θα συμμορφωθεί με την παράγραφο 1 όχι αργότερα από την πρώτη ενδιάμεση επιθεώρηση ή επιθεώρηση ανανέωσης, όποια λάβει χώρα πρώτη, μετά την επέτειο παράδοσης του πλοίου στο έτος συμμόρφωσης με το πρότυπο που ισχύει για το πλοίο.

3 Πλοίο ναυπηγηθέν το 2009 ή μετά το 2009 με Χωρητικότητα Θαλασσέρματος μικρότερη των 5.000 κυβικών μέτρων θα διεξάγει Διαχείριση Θαλασσέρματος που κατ'ελάχιστον εκπληρώνει το επίπεδο που περιγράφεται στον κανονισμό Δ-2.

4 Πλοίο ναυπηγηθέν το 2009 ή μετά το 2009, αλλά πριν το 2012, με Χωρητικότητα Θαλασσέρματος 5.000 κυβικά μέτρα ή μεγαλύτερη, θα διεξάγει Διαχείριση Θαλασσέρματος σύμφωνα με την παράγραφο 1.2.

5 Πλοίο ναυπηγηθέν το 2012 ή μετά το 2012 με Χωρητικότητα Θαλασσέρματος 5000 κυβικά μέτρα ή μεγαλύτερη θα διεξάγει Διαχείριση Θαλασσέρματος που κατ'ελάχιστον εκπληρώνει το επίπεδο που περιγράφεται στον κανονισμό Δ-2.

6 Οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού δεν ισχύουν για πλοία που κάνουν απόρριψη Θαλασσέρματος σε εγκατάσταση υποδοχής που έχει σχεδιαστεί λαμβάνοντας υπόψη τις Κατευθυντήριες Γραμμές που έχει αναπτύξει ο Οργανισμός για τις εν λόγω εγκαταστάσεις.

7 Άλλες μέθοδοι Διαχείρισης Θαλασσέρματος μπορεί επίσης να γίνουν αποδεκτές ως εναλλακτικές των απαιτήσεων που περιγράφονται στις παραγράφους 1 ως 5, εφόσον οι εν λόγω μέθοδοι εξασφαλίζουν τουλάχιστον το ίδιο επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος, ανθρώπινης υγείας, περιουσίας ή πόρων, και έχουν εγκριθεί κατ'αρχήν από την Επιτροπή.

#### Κανονισμός Β-4 Ανταλλαγή Θαλασσέρματος

1 Πλοίο που πραγματοποιεί ανταλλαγή Θαλασσέρματος προς εκπλήρωση του επιπέδου που περιγράφεται στον κανονισμό Δ-1:

.1 Όποτε είναι δυνατόν, θα κάνει την εν λόγω ανταλλαγή Θαλασσέρματος τουλάχιστον 200 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ξηρά και σε ύδατα βάθους τουλάχιστον 200 μέτρων, λαμβάνοντας υπόψη τις Κατευθυντήριες Γραμμές που έχει αναπτύξει ο Οργανισμός.

.2 σε περιπτώσεις όπου το πλοίο αδυνατεί να κάνει ανταλλαγή Θαλασσέρματος σύμφωνα με την παράγραφο 1.1, η εν λόγω ανταλλαγή Θαλασσέρματος θα γίνεται λαμβάνοντας υπόψη τις Κατευθυντήριες Γραμμές που περιγράφονται στην παράγραφο 1.1 και όσο το δυνατόν μακρύτερα από την πλησιέστερη ξηρά, και σε κάθε περίπτωση τουλάχιστον 50 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ξηρά και σε ύδατα βάθους τουλάχιστον 200 μέτρων.

2 Σε θαλάσσιες περιοχές όπου η απόσταση από την πλησιέστερη ξηρά ή το βάθος δεν εκπληρώνουν τις παραμέτρους που περιγράφονται στην παράγραφο 1.1 ή 1.2, το Κράτος του λιμένα δύναται να ορίσει περιοχές, σε συνεννόηση με γειτονικά ή άλλα Κράτη, ως ενδείκνυται, όπου πλοίο μπορεί να κάνει ανταλλαγή Θαλασσέρματος, λαμβάνοντας υπόψη τις Κατευθυντήριες Γραμμές που περιγράφονται στην παράγραφο 1.1.

3 Πλοίο δεν θα υποχρεούται να αποκλίνει από το προγραμματισμένο ταξίδι του, ή να καθυστερήσει το ταξίδι, προκειμένου να συμμορφωθεί με συγκεκριμένη απαίτηση της παραγράφου 1.

4 Πλοίο που κάνει ανταλλαγή Θαλασσέρματος δεν θα υποχρεούται να συμμορφωθεί με τις παραγράφους 1 ή 2, ως ενδείκνυται, εάν ο πλοίαρχος ευλόγως αποφασίσει ότι η εν λόγω ανταλλαγή θα απειλούσε την ασφάλεια ή ευστάθεια του πλοίου, του πληρώματός του, ή των επιβατών του λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, σχεδιασμού ή τάσεων του πλοίου, αστοχίας εξοπλισμού ή οιασδήποτε άλλης έκτακτης κατάστασης.

5 Όταν πλοίο απαιτείται να κάνει ανταλλαγή Θαλασσέρματος και δεν το πράξει σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, οι λόγοι θα καταχωρούνται στο μητρώο Θαλασσέρματος.

#### Κανονισμός Β-5 Διαχείριση Ιζημάτων για Πλοία

1 Όλα τα πλοία θα αφαιρούν και θα κάνουν διάθεση Ιζημάτων από χώρους που έχουν καθοριστεί να φέρουν Θαλάσσερμα σύμφωνα με τις διατάξεις του σχεδίου Διαχείρισης Θαλασσέρματος του πλοίου.

2 Πλοία που περιγράφονται στον κανονισμό Β-3.3 ως Β-3.5 πρέπει, χωρίς να θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την λειτουργική αποτελεσματικότητα, να έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί με σκοπό την ελαχιστοποίηση της πρόσληψης και ανεπιθύμητης παγίδευσης Ιζημάτων, την διευκόλυνση της απομάκρυνσης Ιζημάτων, και την παροχή ασφαλούς πρόσβασης ώστε να επιτραπεί απομάκρυνση και δειγματοληψία Ιζημάτων, λαμβάνοντας υπόψη κατευθυντήριες γραμμές που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό. Πλοία που περιγράφονται στον κανονισμό Β-3.1 πρέπει, στον βαθμό που αυτό είναι πρακτικώς δυνατόν να συμμορφώνονται με την παρούσα παράγραφο.

Κανονισμός Β-6  
Καθήκοντα Αξιωματικών και Πληρώματος

Οι αξιωματικοί και το πλήρωμα θα είναι εξοικειωμένοι με τα καθήκοντά τους στην υλοποίηση Διαχείρισης Θαλασσέρματος συγκεκριμένα για το πλοίο στο οποίο υπηρετούν και, σύμφωνα με τα καθήκοντά τους, θα είναι εξοικειωμένοι με το σχέδιο Διαχείρισης Θαλασσέρματος του πλοίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ – ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΕ ΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

Κανονισμός Γ-1  
Πρόσθετα Μέτρα

1 Αν Συμβαλλόμενος, μεμονωμένα ή από κοινού με άλλους Συμβαλλόμενους, κρίνει ότι απαιτούνται μέτρα επιπλέον εκείνων που περιγράφονται στο Κεφάλαιο Β για την πρόληψη, ελάττωση ή εξάλειψη της μεταφοράς Επιβλαβών Υδρόβιων Οργανισμών και Παθογόνων Παραγόντων μέσω του Θαλασσέρματος και Ιζημάτων προερχόμενων από πλοία, ο εν λόγω Συμβαλλόμενος ή Συμβαλλόμενοι μπορούν, σε συμφωνία με το διεθνές δίκαιο, να απαιτήσουν από πλοία να εκπληρώνουν συγκεκριμένο πρότυπο ή απαίτηση.

2 Πριν την καθιέρωση προτύπων ή απαιτήσεων βάσει της παραγράφου 1, Συμβαλλόμενος ή Συμβαλλόμενοι θα πρέπει να συνεννοηθούν με γειτονικά ή άλλα Κράτη που ενδεχομένως να επηρεάζονται από τα εν λόγω πρότυπα ή απαιτήσεις.

3 Συμβαλλόμενος ή Συμβαλλόμενοι που σκοπεύουν να εισαγάγουν πρόσθετα μέτρα σύμφωνα με την παράγραφο 1:

- .1 Θα λαμβάνουν υπόψη τις Κατευθυντήριες Γραμμές που έχει αναπτύξει ο Οργανισμός.
- .2 θα γνωστοποιούν στον Οργανισμό την πρόθεσή τους να καθιερώσουν πρόσθετο μέτρο (ή μέτρα) τουλάχιστον 6 μήνες, εκτός σε καταστάσεις επείγουσας ανάγκης ή επιδημίας, πριν την προγραμματιζόμενη ημερομηνία υλοποίησης του μέτρου(-ων). Η εν λόγω γνωστοποίηση θα περιλαμβάνει:
  - .1 τις ακριβείς συντεταγμένες όπου ισχύει(-ουν) το πρόσθετο μέτρο(-α).
  - .2 την ανάγκη και το σκεπτικό για την εφαρμογή πρόσθετου μέτρου(-ων), περιλαμβανομένων ωφελειών όπου αυτό είναι δυνατόν.
  - .3 περιγραφή του πρόσθετου μέτρου(-ων), και
  - .4 τυχόν ρυθμίσεις που μπορεί να παρασχεθούν προκειμένου να διευκολυνθεί η συμμόρφωση πλοίων με το πρόσθετο μέτρο(-α).
- .3 στον βαθμό που απαιτείται από το εθιμικό διεθνές δίκαιο όπως αντικατοπτρίζεται στην Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, ως ενδείκνυται, θα λαμβάνει την έγκριση του Οργανισμού.

4 Συμβαλλόμενος ή Συμβαλλόμενοι, κατά την εισαγωγή των εν λόγω πρόσθετων μέτρων, θα καταβάλλουν κάθε προσπάθεια ώστε να καθιστούν διαθέσιμες όλες τις ενδεδειγμένες υπηρεσίες περιλαμβανομένης –ενδεικτικώς και όχι περιοριστικώς- της γνωστοποίησης προς τους ναυτικούς περιοχών, διαθέσιμων και εναλλακτικών διαδρομών ή λιμένων, όσο αυτό είναι πρακτικώς δυνατόν, προκειμένου να ελαφρυνθεί το βάρος για το πλοίο.

5 Τυχόν πρόσθετα μέτρα που υιοθετεί Συμβαλλόμενος ή Συμβαλλόμενοι δεν θα θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου και σε καμία περίπτωση δεν θα συγκρούονται με τυχόν άλλη σύμβαση με την οποία το πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται.

6 Συμβαλλόμενος ή Συμβαλλόμενοι που εισάγουν πρόσθετα μέτρα μπορεί να παραιτηθούν από τα μέτρα αυτά για χρονικό διάστημα ή σε συγκεκριμένες περιστάσεις ως θα κρίνουν σκόπιμο.

Κανονισμός Γ-2  
Προειδοποιήσεις Σχετικά με την Πρόσληψη Θαλασσέρματος σε Ορισμένες Περιοχές και Σχετιζόμενα Μέτρα του Κράτους Σημαίας

1 Κάθε Συμβαλλόμενος θα καταβάλλει κάθε προσπάθεια να ενημερώνει τους ναυτικούς σχετικά με περιοχές υπό την δικαιοδοσία του όπου τα πλοία δεν θα προσλαμβάνουν Θαλάσσερμα λόγω γνωστών συνθηκών. Ο Συμβαλλόμενος θα περιλαμβάνει στις εν λόγω ειδοποιήσεις τις ακριβείς συντεταγμένες της περιοχής ή περιοχών, και, όπου είναι δυνατόν, την θέση τυχόν εναλλακτικής περιοχής ή περιοχών για την πρόσληψη Θαλασσέρματος. Προειδοποιήσεις μπορούν να εκδοθούν για περιοχές:

- .1 Που είναι γνωστό πως εμφανίζουν αιφνίδιες εκδηλώσεις, προσβολές από, ή πληθυσμούς Επιβλαβών Υδρόβιων Οργανισμών και Παθογόνων Παραγόντων (π.χ. στρώματα τοξικών φυκών) που είναι πιθανό να έχουν σημασία για την πρόσληψη ή απόρριψη Θαλασσέρματος,
- .2 κοντά σε εκροές υπονόμων, ή
- .3 όπου η παλλιρροϊκή έκπλυση δεν είναι καλή ή χρόνους κατά τους οποίους παλλιρροϊκό ρεύμα είναι γνωστό πως είναι πίο θολό.

2 Επιπλέον της γνωστοποίησης περιοχών προς ναυτικούς σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 1, Συμβαλλόμενος θα ενημερώνει τον Οργανισμό και τυχόν δυνητικώς επηρεαζόμενα παράκτια Κράτη σχετικά με περιοχές σύμφωνα με την παράγραφο 1 και το χρονικό διάστημα που η εν λόγω προειδοποίηση ενδέχεται να ισχύει. Η ειδοποίηση προς τον Οργανισμό και τυχόν δυνητικώς επηρεαζόμενα παράκτια Κράτη θα περιλαμβάνει τις ακριβείς συντεταγμένες της περιοχής ή περιοχών, και, όπου είναι δυνατόν, την θέση εναλλακτικής περιοχής ή περιοχών για την πρόσληψη Θαλασσέρματος. Η ειδοποίηση θα περιλαμβάνει ενημέρωση προς πλοία που χρειάζεται να κάνουν πρόσληψη Θαλασσέρματος στην περιοχή, με περιγραφή ρυθμίσεων που έχουν γίνει για εναλλακτικό εφοδιασμό. Ο Συμβαλλόμενος θα ενημερώνει επίσης ναυτικούς, τον Οργανισμό, και δυνητικώς επηρεαζόμενα παράκτια Κράτη όταν δεν ισχύει πλέον μία δεδομένη προειδοποίηση.

#### Κανονισμός Γ-3 Γνωστοποίηση Πληροφοριών

Ο Οργανισμός θα καθιστά διαθέσιμες, μέσω ενδεδειγμένων μέσων, πληροφορίες που του γνωστοποιήθηκαν βάσει των κανονισμών Γ-1 και Γ-2.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ – ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΘΑΛΑΣΣΕΡΜΑΤΟΣ

#### Κανονισμός Δ-1 Απαιτούμενο Επίπεδο Ανταλλαγής Θαλασσέρματος

1 Πλοία που πραγματοποιούν ανταλλαγή Θαλασσέρματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό θα το πράττουν με αποτελεσματικότητα ίση με τουλάχιστον 95 τοις εκατό ογκομετρική ανταλλαγή Θαλασσέρματος.

2 Για πλοία που ανταλλάσσουν Θαλασσέρμα με την μέθοδο της άντλησης (rumping-through), η άντληση του τριπλάσιου του όγκου κάθε δεξαμενής Θαλασσέρματος θα θεωρείται πως εκπληρώνει το επίπεδο που περιγράφεται στην παράγραφο 1. Η άντληση λιγότερου από τον τριπλάσιο όγκο μπορεί να γίνει αποδεκτή εφόσον το πλοίο μπορεί να δείξει ότι επιτυγχάνεται τουλάχιστον 95 τοις εκατό ογκομετρική ανταλλαγή.

#### Κανονισμός Δ-2 Απαιτούμενο Επίπεδο Απόδοσης Θαλασσέρματος

1 Πλοία που πραγματοποιούν Διαχείριση Θαλασσέρματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό θα κάνουν απόρριψη λιγότερο από 10 βιώσιμων οργανισμών ανά κυβικό μέτρο μεγαλύτερο ή ίσο προς 50 μικρομέτρα σε ελάχιστη διάσταση και λιγότερο από 10 βιώσιμων οργανισμών ανά χιλιοστόλιτρο λιγότερο από 50 μικρομέτρα σε ελάχιστη διάσταση και περισσότερο ή ίσο προς 10 μικρομέτρα σε ελάχιστη διάσταση – και η απόρριψη μικροβιακών δεικτών δεν θα υπερβαίνει τις καθορισμένες συγκεντρώσεις που περιγράφονται στην παράγραφο 2.

2 Οι μικροβιακοί δείκτες, ως επίπεδο ανθρώπινης υγείας, θα περιλαμβάνουν:

- .1 Τοξικογενή *Vibrio cholerae* (O1 και O139) με λιγότερο από 1 μονάδα σχηματίζουσα αποικία (cfu) ανά 100 χιλιοστόλιτρα ή λιγότερο από 1 cfu ανά 1 γραμμάριο (υγρό βάρος) δειγμάτων ζωοπλαγκτόν.
- .2 *Escherichia coli* λιγότερο από 250 cfu ανά 100 χιλιοστόλιτρα.
- .3 Εντερικούς Εντεροκόκκους (Enterococci) λιγότερο από 100 cfu ανά 100 χιλιοστόλιτρα.

#### Κανονισμός Δ-3 Απαιτήσεις έγκρισης για συστήματα Διαχείρισης Θαλασσέρματος

1 Εκτός ως ορίζεται στην παράγραφο 2, συστήματα Διαχείρισης Θαλασσέρματος που χρησιμοποιούνται για συμμόρφωση με την παρούσα Σύμβαση πρέπει να εγκρίνονται από την Διοίκηση λαμβάνοντας υπόψη Κατευθυντήριες Γραμμές που έχει αναπτύξει ο Οργανισμός.

2 Συστήματα Διαχείρισης Θαλασσέρματος που κάνουν χρήση Ενεργών Ουσιών ή σκευασμάτων που περιέχουν μία ή περισσότερες Ενεργές Ουσίες για συμμόρφωση με την παρούσα Σύμβαση θα εγκρίνονται από τον Οργανισμό, με βάση διαδικασία που έχει αναπτύξει ο Οργανισμός. Η διαδικασία αυτή θα περιγράφει την έγκριση και ανάκληση έγκρισης Ενεργών Ουσιών και προτεινόμενο τρόπο εφαρμογής αυτών. Σε ανάκληση έγκρισης, η χρήση της σχετικής Ενεργής Ουσίας ή Ουσιών θα απαγορεύεται εντός 1 έτους από την ημερομηνία της εν λόγω ανάκλησης.

3 Συστήματα Διαχείρισης Θαλασσέρματος που χρησιμοποιούνται για συμμόρφωση με την παρούσα Σύμβαση πρέπει να είναι ασφαλή σε ό,τι αφορά το πλοίο, τον εξοπλισμό του και το πλήρωμα.

#### Κανονισμός Δ-4 Πρωτότυπες Τεχνολογίες Επεξεργασίας Θαλασσέρματος

1 Για οιοδήποτε πλοίο που, πριν την ημερομηνία που το επίπεδο που περιγράφεται στον κανονισμό Δ-2 άλλως θα ετίθετο σε ισχύ για αυτό, συμμετέχει σε πρόγραμμα εγκεκριμένο από την Διοίκηση για την δοκιμή και αξιολόγηση υποσχόμενων τεχνολογιών επεξεργασίας Θαλασσέρματος, το επίπεδο που περιγράφεται στον κανονισμό Δ-2 δεν θα ισχύει για το πλοίο αυτό μέχρι πέντε χρόνια από την ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο άλλως θα απαιτείτο να συμμορφωθεί με το εν λόγω επίπεδο.

2 Για οιοδήποτε πλοίο που, μετά την ημερομηνία που το επίπεδο που περιγράφεται στον κανονισμό Δ-2 τέθηκε σε ισχύ για αυτό, συμμετέχει σε πρόγραμμα εγκεκριμένο από την Διοίκηση, λαμβάνοντας υπόψη Κατευθυντήριες Γραμμές που έχει αναπτύξει ο Οργανισμός, για την δοκιμή και αξιολόγηση υποσχόμενων τεχνολογιών Θαλασσέρματος με δυναμικό να οδηγήσουν σε τεχνολογίες επεξεργασίας που επιτυγχάνουν επίπεδο υψηλότερο από αυτό που περιγράφεται στον κανονισμό Δ-2, το επίπεδο που περιγράφεται στον κανονισμό Δ-2 θα πάψει να ισχύει για το πλοίο αυτό για πέντε χρόνια από την ημερομηνία εγκατάστασης της εν λόγω τεχνολογίας.

3 Κατά την εγκαθίδρυση και εκτέλεση προγράμματος δοκιμής και αξιολόγησης υποσχόμενων τεχνολογιών Θαλασσέρματος, οι Συμβαλλόμενοι:

- .1 Θα λαμβάνουν υπόψη Κατευθυντήριες Γραμμές που έχει αναπτύξει ο Οργανισμός, και
- .2 θα επιτρέπουν συμμετοχή μόνο του ελάχιστου αριθμού πλοίων που είναι απαραίτητος για την αποτελεσματική δοκιμή των εν λόγω τεχνολογιών.

4 Καθ' όλη την διάρκεια της περιόδου δοκιμής και αξιολόγησης, το σύστημα επεξεργασίας πρέπει να λειτουργεί σταθερά και κατά τον τρόπο που έχει σχεδιαστεί.

#### Κανονισμός Δ-5 Αναθεώρηση Καθορισμένων Επιπέδων από τον Οργανισμό

1 Σε σύνοδο της Επιτροπής που θα λάβει χώρα όχι αργότερα από τρία έτη πριν την ενωρίτερη ημερομηνία θέσης σε ισχύ του επιπέδου που περιγράφεται στον κανονισμό Δ-2, η Επιτροπή θα προχωρήσει σε αναθεώρηση που περιλαμβάνει κρίση του εάν είναι διαθέσιμες ενδεδειγμένες τεχνολογίες για επίτευξη του επιπέδου αυτού, αξιολόγηση των κριτηρίων της παραγράφου 2, και αξιολόγηση των κοινωνικο-οικονομικών επιπτώσεων συγκεκριμένα σε σχέση με τις αναπτυξιακές ανάγκες αναπτυσσόμενων χωρών, ειδικότερα μικρών νησιωτικών αναπτυσσόμενων Κρατών. Η Επιτροπή θα προχωρεί επίσης σε περιοδικές αναθεωρήσεις, ως ενδείκνυται, για εξέταση των ισχυουσών απαιτήσεων για πλοία που περιγράφονται στον κανονισμό Β-3.1 καθώς και κάθε άλλης πλευράς της Διαχείρισης Θαλασσέρματος που το παρόν Παράρτημα πραγματεύεται, περιλαμβανομένων τυχόν Κατευθυντήριων Γραμμών που έχει αναπτύξει ο Οργανισμός.

2 Οι εν λόγω αναθεωρήσεις ενδεδειγμένων τεχνολογιών θα λαμβάνουν επίσης υπόψη:

- .1 Θέματα ασφαλείας αναφορικάς προς το πλοίο και το πλήρωμα,
- .2 περιβαλλοντική καταλληλότητα, δηλ. να μην προκαλούν περισσότερες ή μεγαλύτερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις από αυτές που επιλύουν,
- .3 πρακτικότητα, δηλ. συμβατότητα με τον σχεδιασμό και λειτουργίες του πλοίου,
- .4 αποτελεσματικότητα κόστους, δηλ. οικονομικά θέματα, και
- .5 βιολογική αποτελεσματικότητα σε ό,τι αφορά την απομάκρυνση Επιβλαβών Υδρόβιων Οργανισμών και Παθογόνων Παραγόντων σε Θαλάσσερμα ή το να καταστούν άλλως αυτοί μη βιώσιμοι.

3 Η Επιτροπή δύναται να σχηματίσει ομάδα ή ομάδες για την διεξαγωγή της αναθεώρησης(-ων) που περιγράφεται στην παράγραφο 1. Η Επιτροπή θα καθορίσει την σύνθεση, αρμοδιότητα και συγκεκριμένα θέματα που θα απασχολήσουν κάθε τέτοια ομάδα. Οι ομάδες αυτές δύναται να αναπτύξουν και να εισηγηθούν προτάσεις για τροποποίηση του παρόντος Παραρτήματος που θα εξετάζονται από τους Συμβαλλόμενους. Μόνο Συμβαλλόμενοι δύναται να συμμετέχουν στην διατύπωση εισηγήσεων και αποφάσεων τροποποίησης από την Επιτροπή.

4 Αν, με βάση αναθεωρήσεις που περιγράφονται στον παρόντα κανονισμό, οι Συμβαλλόμενοι αποφασίσουν να υιοθετήσουν τροποποιήσεις του παρόντος Παραρτήματος, οι εν λόγω τροποποιήσεις θα υιοθετούνται και τίθενται σε ισχύ σύμφωνα με την διαδικασία που περιγράφεται στο Άρθρο 19 της παρούσας Σύμβασης.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε – ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΓΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΘΑΛΑΣΣΕΡΜΑΤΟΣ

##### Κανονισμός Ε-1 Επιθεωρήσεις

1 Πλοία ολικής χωρητικότητας 400 και άνω για τα οποία ισχύει η παρούσα Σύμβαση, εξαιρουμένων πλωτών πλατφορμών, FSU και FPSO, θα υπόκεινται σε επιθεωρήσεις όπως ορίζεται κάτωθι:

- .1 Αρχική επιθεώρηση πριν το πλοίο τεθεί σε λειτουργία ή πριν εκδοθεί για πρώτη φορά το Πιστοποιητικό που απαιτείται βάσει του κανονισμού Ε-2 ή Ε-3. Με την επιθεώρηση αυτή θα επαληθεύεται ότι το σχέδιο Διαχείρισης Θαλασσέρματος που απαιτείται από τον κανονισμό Β-1 και τυχόν σχετική κατασκευή, εξοπλισμός, συστήματα, εξαρτήματα, ρυθμίσεις και υλικό ή διαδικασίες συμμορφώνονται πλήρως με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης.
- .2 Επιθεώρηση ανανέωσης σε χρονικά διαστήματα που ορίζει η Διοίκηση, αλλά δεν υπερβαίνουν τα πέντε έτη, εκτός των περιπτώσεων εφαρμογής του κανονισμού Ε-5.2, Ε-5.5, Ε-5.6, ή Ε-5.7. Με την επιθεώρηση αυτή θα επαληθεύεται ότι το σχέδιο Διαχείρισης Θαλασσέρματος που απαιτείται από τον κανονισμό Β-1 και τυχόν σχετική κατασκευή, εξοπλισμός, συστήματα, εξαρτήματα, ρυθμίσεις και υλικό ή διαδικασίες συμμορφώνονται πλήρως με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης.
- .3 Ενδιάμεση επιθεώρηση εντός τριών μηνών πριν ή μετά την δεύτερη Επέτειο ή εντός τριών μηνών πριν ή μετά την τρίτη Επέτειο του Πιστοποιητικού, που θα πάρει την θέση μίας από τις ετήσιες επιθεωρήσεις που ορίζον-

τα στην παράγραφο 1.4. Οι ενδιάμεσες επιθεωρήσεις θα διασφαλίζουν ότι ο εξοπλισμός, σχετικά συστήματα και διαδικασίες για την Διαχείριση Θαλασσέρματος συμμορφώνονται πλήρως με τις ισχύουσες απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος και είναι σε καλή κατάσταση λειτουργίας. Οι εν λόγω ενδιάμεσες επιθεωρήσεις θα θεωρούνται πάνω στο Πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με τον κανονισμό E-2 ή E-3.

4. Ετήσια επιθεώρηση εντός τριών μηνών πριν ή μετά κάθε Επέτειο, περιλαμβανομένου γενικού ελέγχου της κατασκευής, εξοπλισμού, συστημάτων, εξαρτημάτων, ρυθμίσεων και υλικού ή διαδικασιών που σχετίζονται με το σχέδιο Διαχείρισης Θαλασσέρματος που απαιτείται από τον κανονισμό B-1 ώστε να διασφαλιστεί ότι αυτά συντηρούνται σε συμφωνία με την παράγραφο 9 και παραμένουν ικανοποιητικά για την υπηρεσία για την οποία προορίζεται το πλοίο. Οι εν λόγω ετήσιες επιθεωρήσεις θα θεωρούνται πάνω στο Πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με τον κανονισμό E-2 ή E-3.
5. Πρόσθετη επιθεώρηση, γενική ή μερική, ανάλογα με τις περιστάσεις, θα πραγματοποιείται μετά από αλλαγή, αντικατάσταση ή σημαντική επισκευή της κατασκευής, εξοπλισμού, συστημάτων, εξαρτημάτων, ρυθμίσεων και υλικού που απαιτείται για επίτευξη πλήρους συμμόρφωσης με την παρούσα Σύμβαση. Η επιθεώρηση θα είναι τέτοια ώστε να διασφαλιστεί ότι κάθε παρόμοια αλλαγή, αντικατάσταση ή σημαντική επισκευή έχει αποτελεσματικώς πραγματοποιηθεί, έτσι ώστε το πλοίο να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης. Οι εν λόγω επιθεωρήσεις θα θεωρούνται πάνω στο Πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με τον κανονισμό E-2 ή E-3.

2. Η Διοίκηση θα καθιερώσει ενδεδειγμένα μέτρα για πλοία που δεν υπόκεινται στις διατάξεις της παραγράφου 1 προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι υπάρχει συμμόρφωση με τις ισχύουσες διατάξεις της παρούσας Σύμβασης.

3. Επιθεωρήσεις πλοίων προς τον σκοπό της εκτέλεσης των διατάξεων της παρούσας Σύμβασης θα εκτελούνται από αξιωματούχους της Διοίκησης. Η Διοίκηση δύναται, πάντως, να αναθέτει τις επιθεωρήσεις είτε σε επιθεωρητές που ορίζονται προς τούτο είτε σε οργανισμούς αναγνωρισμένους από αυτήν.

4. Διοίκηση που ορίζει επιθεωρητές ή αναγνωρίζει οργανισμούς για την διεξαγωγή επιθεωρήσεων, όπως περιγράφεται στην παράγραφο 3, θα εξουσιοδοτεί κατ'ελάχιστον τους εν λόγω διορισμένους επιθεωρητές ή αναγνωρισμένους οργανισμούς<sup>2</sup> να:

- .1 απαιτούν από πλοίο που επιθεωρούν να συμμορφώνεται με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης, και
- .2 διεξάγουν επιθεωρήσεις και ελέγχους εάν ζητηθεί από τις αρμόδιες αρχές του Κράτους του λιμένα που είναι Συμβαλλόμενο στην παρούσα.

5. Η Διοίκηση θα γνωστοποιεί στον Οργανισμό τις συγκεκριμέ-νες ευθύνες και όρους της εξουσίας που έχει ανατεθεί στους διορισμένους επιθεωρητές ή αναγνωρισμένους οργανισμούς, ώστε να τα κυκλοφορήσει στους Συμβαλλομένους προς πληροφόρηση των αξιωματούχων τους.

6. Όταν η Διοίκηση, διορισμένος επιθεωρητής ή αναγνωρισμέ-νος οργανισμός αποφανθεί ότι η Διαχείριση Θαλασσέρματος πλοίου δεν συμμορφώνεται με τα στοιχεία του Πιστοποιητικού όπως απαιτείται βάσει του κανονισμού E-2 ή E-3 ή είναι τέτοια ώστε το πλοίο να μην είναι κατάλληλο να προχωρήσει στη θάλασσα χωρίς να παρουσιάζει απειλή κινδύνου για το περιβάλλον, ανθρώπινη υγεία, περιουσία ή πόρους, ο εν λόγω επιθεωρητής ή οργανισμός αμέσως θα εξασφαλίσει ότι λαμβάνονται διορθωτικές ενέργειες ώστε να έλθει το πλοίο σε συμμόρφωση. Επιθεωρητής ή οργανισμός θα ενημερώνεται αμέσως, και θα διασφαλίζει ότι το Πιστοποιητικό δεν εκδίδεται ή αποσύρεται, κατά περίπτωση. Εάν το πλοίο είναι στο λιμάνι άλλου Συμβαλλομένου, θα ειδοποιούνται αμέσως οι αρμόδιες αρχές του Κράτους του λιμένα. Όταν αξιωματούχος της Διοίκησης, διορισμένος επιθεωρητής, ή αναγνωρισμένος οργανισμός έχει ενημερώσει τις αρμόδιες αρχές του Κράτους του λιμένα, η Κυβέρνηση του εν λόγω Κράτους του λιμένα θα παρέχει στον εν λόγω αξιωματούχο, επιθεωρητή ή οργανισμό κάθε απαραίτητη βοήθεια για εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό, περιλαμβανομένης ενέργειας που περιγράφεται στο Άρθρο 9.

7. Οποτεδήποτε παρουσιάζεται ατύχημα σε πλοίο ή ανακαλύπτεται ελάττωμα που ουσιαστικώς επηρεάζει την ικανότητα του πλοίου να πραγματοποιεί Διαχείριση Θαλασσέρματος σε συμφωνία με την παρούσα Σύμβαση, ο πλοιοκτήτης, διαχειριστής ή άλλο πρόσωπο υπεύθυνο για το πλοίο θα αναφερθεί με την πρώτη ευκαιρία στην Διοίκηση, τον αναγνωρισμένο οργανισμό ή τον διορισμένο επιθεωρητή που έχει την ευθύνη έκδοσης του σχετικού Πιστοποιητικού, ο οποίος θα φροντίζει για την έναρξη ερευνών προκειμένου να καθοριστεί εάν χρειάζεται να γίνει επιθεώρηση όπως απαιτείται από την παράγραφο 1. Αν το πλοίο είναι σε λιμένα άλλου Συμβαλλομένου, ο πλοιοκτήτης, διαχειριστής ή άλλο πρόσωπο υπεύθυνο θα αναφερθεί αμέσως στις αρμόδιες αρχές του Κράτους του λιμένα και ο διορισμένος επιθεωρητής ή αναγνωρισμένος οργανισμός θα εξακριβώσει ότι έχει γίνει η αναφορά αυτή.

8. Σε κάθε περίπτωση, η ενδιαφερόμενη Διοίκηση θα εγγυάται απολύτως την πληρότητα και αποτελεσματικότητα της επιθεώρησης και θα αναλάβει να εξασφαλίσει τις απαραίτητες ρυθμίσεις για εκπλήρωση της υποχρέωσης αυτής.

9. Η κατάσταση του πλοίου και του εξοπλισμού, συστημάτων και διαδικασιών του θα συντηρείται ώστε να συμμορφώνεται με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης ώστε να εξασφαλιστεί ότι το πλοίο από κάθε άποψη θα παραμείνει κατάλληλο να προχωρήσει στη θάλασσα χωρίς να παρουσιάζει απειλή κινδύνου για το περιβάλλον, ανθρώπινη υγεία, περιουσία ή πόρους.

<sup>2</sup> Βλ. τις κατευθυντήριες γραμμές που υιοθέτησε ο Οργανισμός με την απόφαση A.739(18), ως τυχόν τροποποιούνται από τον Οργανισμό, και τις προδιαγραφές που υιοθέτησε ο Οργανισμός με την απόφαση A.789(19), ως τυχόν τροποποιούνται από τον Οργανισμό.

10 Μετά την ολοκλήρωση επιθεώρησης του πλοίου βάσει της παραγράφου 1, δεν θα γίνει αλλαγή στην κατασκευή, εξοπλισμό, εξαρτήματα, ρυθμίσεις ή υλικό που σχετίζεται με το σχέδιο Διαχείρισης Θαλασσέριματος που απαιτείται από τον κανονισμό B-1 και καλύπτεται από την επιθεώρηση χωρίς την άδεια της Διοίκησης, εκτός της άμεσης αντικατάστασης του εν λόγω εξοπλισμού ή εξαρτημάτων.

#### Κανονισμός E-2 Έκδοση ή Θεώρηση Πιστοποιητικού

1 Η Διοίκηση θα εξασφαλίσει ότι σε πλοίο για το οποίο ισχύει ο κανονισμός E-1 χορηγείται Πιστοποιητικό μετά την επιτυχή ολοκλήρωση επιθεώρησης που διεξήχθη σύμφωνα με τον κανονισμό E-1. Πιστοποιητικό εκδοθέν υπό την εξουσία Συμβαλλομένου θα γίνεται δεκτό από τους άλλους Συμβαλλομένους και θα θεωρείται για κάθε σκοπό που καλύπτεται από την παρούσα Σύμβαση πως έχει την ίδια ισχύ με Πιστοποιητικό εκδοθέν από αυτούς.

2 Πιστοποιητικά θα εκδίδονται ή θεωρούνται είτε από την Διοίκηση είτε από πρόσωπο ή οργανισμό δεόντως εξουσιοδοτημένο από αυτήν. Σε κάθε περίπτωση, η Διοίκηση αναλαμβάνει πλήρη ευθύνη για το Πιστοποιητικό.

#### Κανονισμός E-3 Έκδοση ή Θεώρηση Πιστοποιητικού από άλλον Συμβαλλόμενο

1 Κατόπιν αιτήματος της Διοίκησης, άλλος Συμβαλλόμενος δύναται να ζητήσει επιθεώρηση πλοίου και, αν ικανοποιηθεί ότι υπάρχει συμμόρφωση με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης, θα εκδίδει ή εγκρίνει την έκδοση Πιστοποιητικού για το πλοίο και, όπου ενδείκνυται, θα θεωρεί ή εγκρίνει την θεώρηση του εν λόγω Πιστοποιητικού πάνω στο πλοίο, σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα.

2 Αντίγραφο του Πιστοποιητικού και αντίγραφο της έκθεσης επιθεώρησης θα διαβιβάζεται το συντομότερο δυνατόν στην Διοίκηση που την ζήτησε.

3 Ούτως εκδοθέν Πιστοποιητικό θα περιέχει δήλωση όπου θα αναφέρεται ότι αυτό εκδόθηκε κατόπιν αιτήματος της Διοίκησης και θα έχει την ίδια ισχύ και αναγνώριση με Πιστοποιητικό εκδοθέν από την Διοίκηση.

4 Δεν θα εκδίδεται Πιστοποιητικό σε πλοίο που δικαιούται να φέρει την σημαία Κράτους που δεν είναι Συμβαλλόμενο στην παρούσα.

#### Κανονισμός E-4 Μορφή του Πιστοποιητικού

Το Πιστοποιητικό θα συντάσσεται στην επίσημη γλώσσα του Συμβαλλομένου που το εκδίδει, με την μορφή που περιγράφεται στο Προσάρτημα I. Αν η γλώσσα που χρησιμοποιείται δεν είναι η Αγγλική, Γαλλική ή Ισπανική, το κείμενο θα περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από τις γλώσσες αυτές.

#### Κανονισμός E-5 Διάρκεια και Ισχύς του Πιστοποιητικού

1 Πιστοποιητικό θα εκδίδεται για χρονικό διάστημα που ορίζει η Διοίκηση και το οποίο δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη.

2 Για επιθεωρήσεις ανανέωσης:

- .1 Ανεξαρτήτως των απαιτήσεων της παραγράφου 1, όταν η επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρώνεται εντός τριών μηνών πριν την ημερομηνία λήξης του υφιστάμενου Πιστοποιητικού, το νέο Πιστοποιητικό θα ισχύει από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης μέχρι μία ημερομηνία που δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία λήξης του υφιστάμενου Πιστοποιητικού.
- .2 Όταν η επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρώνεται μετά την ημερομηνία λήξης του υφιστάμενου Πιστοποιητικού, το νέο Πιστοποιητικό θα ισχύει από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης μέχρι μία ημερομηνία που δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία λήξης του υφιστάμενου Πιστοποιητικού.
- .3 Όταν η επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρώνεται περισσότερο από τρεις μήνες πριν την ημερομηνία λήξης του υφιστάμενου Πιστοποιητικού, το νέο Πιστοποιητικό θα ισχύει από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης μέχρι μία ημερομηνία που δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης.

3 Αν Πιστοποιητικό εκδοθεί για χρονικό διάστημα μικρότερο των πέντε ετών, η Διοίκηση δύναται να παρατείνει την ισχύ του Πιστοποιητικού πέραν της ημερομηνίας λήξης μέχρι το μέγιστο χρονικό διάστημα που ορίζεται στην παράγραφο 1, εφόσον οι επιθεωρήσεις που αναφέρονται στον κανονισμό E-1.1.3 και ισχύουν όταν εκδίδεται Πιστοποιητικό για χρονικό διάστημα πέντε ετών εκτελούνται ως ενδείκνυται.

4 Αν έχει ολοκληρωθεί επιθεώρηση ανανέωσης και νέο Πιστοποιητικό δεν μπορεί να εκδοθεί ή να τοποθετηθεί πάνω στο πλοίο πριν την ημερομηνία λήξης του υφιστάμενου Πιστοποιητικού, το πρόσωπο ή οργανισμός που έχει εξουσιοδοτηθεί από την Διοίκηση δύναται να θεωρήσει το υφιστάμενο Πιστοποιητικό και το εν λόγω Πιστοποιητικό θα γίνεται δεκτό ως έγκυρο για περαιτέρω χρονικό διάστημα που δεν θα υπερβαίνει τους πέντε μήνες από την ημερομηνία λήξης.

5 Αν πλοίο κατά τον χρόνο που το Πιστοποιητικό λήγει δεν βρίσκεται σε λιμάνι στο οποίο πρόκειται να υποβληθεί σε επιθεώρηση, η Διοίκηση δύναται να παρατείνει την περίοδο ισχύος του Πιστοποιητικού αλλά η παράταση αυτή θα χορηγείται μόνο ώστε να επιτραπεί στο πλοίο να ολοκληρώσει το ταξίδι του προς το λιμάνι στο οποίο πρόκειται να υποβληθεί σε επιθεώρηση, και ακόμη και τότε μόνο σε περιπτώσεις όπου κάτι τέτοιο φαίνεται ενδεδειγμένο και εύλογο. Πιστοποιητικό δεν θα παρατείνεται για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των τριών μηνών, και πλοίο προς το οποίο χορηγείται παράταση ως άνω δεν θα δικαιούται, κατά την άφιξή του στο λιμάνι στο οποίο πρόκειται να υποβληθεί σε επιθεώρηση, εκ της εν λόγω παράτασης να φύγει από το λιμάνι αυτό χωρίς να έχει νέο Πιστοποιητικό. Όταν ολοκληρωθεί η επιθεώρηση ανανέωσης, το νέο Πιστοποιητικό θα ισχύει μέχρι μία ημερομηνία που δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία λήξης του υφιστάμενου Πιστοποιητικού πριν χορηγηθεί η παράταση.

6 Πιστοποιητικό χορηγηθέν σε πλοίο απασχολούμενο σε μικρά ταξίδια το οποίο δεν έχει παραταθεί βάσει των ανωτέρω διατάξεων του παρόντος κανονισμού δύναται να παραταθεί από την Διοίκηση για περίοδο χάριτος μέχρι έναν μήνα από την ημερομηνία λήξης που αναφέρεται επ' αυτού. Όταν ολοκληρωθεί η επιθεώρηση ανανέωσης, το νέο Πιστοποιητικό θα ισχύει μέχρι μία ημερομηνία που δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία λήξης του υφιστάμενου Πιστοποιητικού πριν χορηγηθεί η παράταση.

7 Σε ειδικές περιστάσεις, ως θα κρίνει η Διοίκηση, το νέο Πιστοποιητικό δεν χρειάζεται να χρονολογείται από την ημερομηνία λήξης του υφιστάμενου Πιστοποιητικού όπως απαιτείται από την παράγραφο 2.2, 5 ή 6 του παρόντος κανονισμού. Σε αυτές τις ειδικές περιστάσεις, το νέο Πιστοποιητικό θα ισχύει μέχρι μία ημερομηνία που δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης.

8 Εάν διεξαχθεί ετήσια επιθεώρηση πριν το χρονικό διάστημα που ορίζεται στον κανονισμό E-1, τότε:

- .1 Η Επέτειος που αναφέρεται επί του Πιστοποιητικού θα τροποποιείται με θεώρηση σε ημερομηνία που δεν θα είναι περισσότερο από τρεις μήνες αργότερα από την ημερομηνία κατά την οποία ολοκληρώθηκε η επιθεώρηση.
- .2 η μετέπειτα ετήσια ή ενδιάμεση επιθεώρηση που απαιτείται από τον κανονισμό E-1 θα ολοκληρώνεται στα μεσοδιαστήματα που ορίζει ο εν λόγω κανονισμός χρησιμοποιώντας την νέα Επέτειο.
- .3 η ημερομηνία λήξης δύναται να παραμείνει αμετάβλητη εφόσον μία ή περισσότερες ετήσιες επιθεωρήσεις, ως ενδείκνυται, διεξάγονται έτσι ώστε να μην υπερβαίνονται τα μέγιστα μεσοδιαστήματα μεταξύ των επιθεωρήσεων που ορίζονται από τον κανονισμό E-1.

9 Πιστοποιητικό εκδοθέν βάσει του κανονισμού E-2 ή E-3 θα πάψει να ισχύει σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

- .1 Αν η κατασκευή, εξοπλισμός, συστήματα, εξαρτήματα, ρυθμίσεις και υλικό απαραίτητα για την πλήρη συμμόρφωση με την παρούσα Σύμβαση αλλαχθούν, αντικατασταθούν ή σημαντικώς επισκευασθούν και το Πιστοποιητικό δεν έχει θεωρηθεί σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα.
- .2 κατά την αλλαγή του πλοίου σε σημαία άλλου Κράτους. Νέο Πιστοποιητικό θα εκδίδεται μόνο όταν ο Συμβαλλόμενος που εκδίδει το νέο Πιστοποιητικό είναι απολύτως πεπεισμένος ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού E-1. Στην περίπτωση αλλαγής σημαίας μεταξύ σημαίων Συμβαλλομένων, εάν του ζητηθεί εντός τριών μηνών από την πραγματοποίηση της εν λόγω αλλαγής, ο Συμβαλλόμενος του οποίου την σημαία προηγουμένως δικαιούτο το πλοίο να φέρει θα διαβιβάσει, το συντομότερο δυνατόν, στην Διοίκηση αντίγραφα των Πιστοποιητικών που είχε το πλοίο πριν την εν λόγω αλλαγή και, αν είναι διαθέσιμα, αντίγραφα των σχετικών εκθέσεων επιθεώρησης.
- .3 αν οι σχετικές επιθεωρήσεις δεν ολοκληρώνονται εντός των χρονικών διαστημάτων που ορίζονται στον κανονισμό E-1.1, ή
- .4 αν το Πιστοποιητικό δεν φέρει θεώρηση σύμφωνα με τον κανονισμό E-1.1.

## ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Ι

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΘΑΛΑΣΣΕΡΜΑΤΟΣ  
ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΘΑΛΑΣΣΕΡΜΑΤΟΣ

Εκδίδεται βάσει των διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης για τον Έλεγχο και Διαχείριση Θαλασσέρματος και Ιζημάτων που προέρχονται από Πλοία (εφεξής «η Σύμβαση») βάσει της εξουσίας της Κυβέρνησης της

(πλήρης προσδιορισμός της χώρας)

από .....  
(πλήρης προσδιορισμός του αρμοδίου προσώπου ή οργανισμού που έχει εξουσιοδοτηθεί βάσει των διατάξεων της Σύμβασης)

Στοιχεία πλοίου<sup>1</sup>

Όνομα πλοίου .....  
Διακριτικός αριθμός ή γράμματα .....  
Λιμένας νηολόγησης .....  
Ολική χωρητικότητα .....  
Αριθμός IMO<sup>2</sup> .....  
Ημερομηνία Ναυπήγησης .....  
Χωρητικότητα Θαλασσέρματος (σε κυβ.μέτρα) .....

Λεπτομέρειες της Χρησιμοποιούμενης Μεθόδου(-ων) Διαχείρισης Θαλασσέρματος

Χρησιμ/νη Μέθοδος Διαχείρισης Θαλασσέρματος .....  
Ημερομηνία εγκατάστασης (αν έχει εφαρμογή) .....  
Επωνυμία κατασκευαστή (αν έχει εφαρμογή) .....

Η κύρια μέθοδος(-οι) Διαχείρισης Θαλασσέρματος που χρησιμοποιείται στο πλοίο αυτό είναι:

- σε συμφωνία με τον κανονισμό Δ-1  
 σε συμφωνία με τον κανονισμό Δ-2  
(περιγραφή) .....  
 το πλοίο υπόκειται στον κανονισμό Δ-4

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ:

- 1 Ότι το πλοίο επιθεωρήθηκε σύμφωνα με τον κανονισμό E-1 του Παραρτήματος της Σύμβασης, και  
2 Ότι η επιθεώρηση δείχνει ότι η Διαχείριση Θαλασσέρματος στο πλοίο συμμορφώνεται με το Παράρτημα της Σύμβασης.

Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει έως ..... υποκείμενο σε επιθεωρήσεις σύμφωνα με τον κανονισμό E-1 του Παραρτήματος της Σύμβασης.

Ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης στην οποία βασίζεται το παρόν πιστοποιητικό: ηη/μμ/εεεε

Εκδίδεται στ. ....  
(Τόπος έκδοσης του πιστοποιητικού)

(Ημερ/νία έκδοσης) (Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου που εκδίδει το πιστοποιητικό)

(Σφραγίδα της Αρχής, ως ενδείκνυται)

<sup>1</sup> Εναλλακτικώς, τα στοιχεία του πλοίου μπορούν να τοποθετηθούν οριζόντια σε κουτί.

<sup>2</sup> Πρόγραμμα Αριθμού Αναγνώρισης Πλοίων IMO που έχει υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση A.600(15).



## ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΕΤΗΣΙΑ ΚΑΙ ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ(-ΕΙΣ)

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι σε επιθεώρηση που απαιτείται από τον κανονισμό E-1 του Παραρτήματος της Σύμβασης το πλοίο ευρέθη συμμορφούμενο με τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης:

Ετήσια επιθεώρηση: Υπογραφή .....  
 (Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου) Τόπος .....  
 Ημερομηνία .....  
 (Σφραγίδα της Αρχής)

Ετήσια\*/Ενδιάμεση επιθεώρηση\*: Υπογραφή .....  
 (Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου) Τόπος .....  
 Ημερομηνία .....  
 (Σφραγίδα της Αρχής)

Ετήσια\*/Ενδιάμεση επιθεώρηση\*: Υπογραφή .....  
 (Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου) Τόπος .....  
 Ημερομηνία .....  
 (Σφραγίδα της Αρχής)

Ετήσια επιθεώρηση: Υπογραφή .....  
 (Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου) Τόπος .....  
 Ημερομηνία .....  
 (Σφραγίδα της Αρχής)

---

\* διαγράφεται κατά περίπτωση

ΕΤΗΣΙΑ/ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ  
ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ Ε-5.8.3

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι, σε ετήσια/ενδιάμεση\* επιθεώρηση σύμφωνα με τον κανονισμό Ε-5.8.3 του Παραρτήματος της Σύμβασης, το πλοίο ευρέθη συμμορφούμενο με τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης:

Υπογραφή .....  
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)  
Τόπος .....  
Ημερομηνία .....  
(Σφραγίδα της Αρχής)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΑΝ ΙΣΧΥΕΙ ΓΙΑ ΛΙΓΟΤΕΡΑ ΑΠΟ 5 ΕΤΗ ΟΤΑΝ ΕΧΕΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ  
Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ Ε-5.3

Το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης, και το παρόν Πιστοποιητικό, σε συμφωνία με τον κανονισμό Ε-5.3 του Παραρτήματος της Σύμβασης, θα γίνεται δεκτό ως έγκυρο μέχρι .....

Υπογραφή .....  
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)  
Τόπος .....  
Ημερομηνία .....  
(Σφραγίδα της Αρχής)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΟΤΑΝ Η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ  
ΚΑΙ ΕΧΕΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ Ε-5.4

Το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης και το παρόν Πιστοποιητικό, σύμφωνα με τον κανονισμό Ε-5.4 του Παραρτήματος της Σύμβασης, θα γίνεται δεκτό ως έγκυρο μέχρι ....

Υπογραφή .....  
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)  
Τόπος .....  
Ημερομηνία .....  
(Σφραγίδα της Αρχής)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΤΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΕΩΣ ΟΤΟΥ ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΦΘΑΣΕΙ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΕΠΙ-  
ΘΕΩΡΗΣΗΣ Ή ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟ ΧΑΡΙΤΟΣ  
ΟΤΑΝ ΕΧΕΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ Ε-5.5 Ή Ε-5.6

Το παρόν Πιστοποιητικό, σύμφωνα με τον κανονισμό Ε-5.5 ή Ε-5.6\* του Παραρτήματος της Σύμβασης, θα γίνεται δεκτό ως έγκυρο μέχρι .....

Υπογραφή .....  
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)  
Τόπος .....  
Ημερομηνία .....  
(Σφραγίδα της Αρχής)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑΣ ΕΠΕΤΕΙΟΥ  
ΟΤΑΝ ΕΧΕΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ Ε-5.8

Σύμφωνα με τον κανονισμό Ε-5.8 του Παραρτήματος της Σύμβασης η νέα Επέτειος είναι

Υπογραφή .....  
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)  
Τόπος .....  
Ημερομηνία .....  
(Σφραγίδα της Αρχής)

Σύμφωνα με τον κανονισμό Ε-5.8 του Παραρτήματος της Σύμβασης η νέα Επέτειος είναι

Υπογραφή .....  
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)  
Τόπος .....  
Ημερομηνία .....  
(Σφραγίδα της Αρχής)

\* διαγράφεται κατά περίπτωση

## ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

## ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΜΗΤΡΩΟΥ ΘΑΛΑΣΣΕΡΜΑΤΟΣ

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ  
ΘΑΛΑΣΣΕΡΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΙΖΗΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΕΡΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ

Περίοδος Από: ..... Μέχρι: .....

Όνομα Πλοίου .....

Αριθμός IMO .....

Ολική χωρητικότητα .....

Σημεία .....

Συνολική χωρητικότητα Θαλασσέρματος (κυβ.μέτρα) .....

Το πλοίο διαθέτει σχέδιο Διαχείρισης Θαλασσέρματος

Διάγραμμα του πλοίου με ένδειξη δεξαμενών έρματος:

## 1 Εισαγωγή

Σύμφωνα με τον κανονισμό Β-2 του Παραρτήματος της Διεθνούς Σύμβασης για τον Έλεγχο και την Διαχείριση Θαλασσέρματος και Ιζημάτων που προέρχονται από Πλοία, θα τηρείται αρχείο κάθε επιχείρησης σχετιζόμενης με Θαλάσσερμα. Περιλαμβάνονται απορρίψεις στη θάλασσα και σε εγκαταστάσεις υποδοχής.

## 2 Θαλάσσερμα και Διαχείριση Θαλασσέρματος

«Θαλάσσερμα» είναι νερό με την αιωρούμενη ύλη του που λαμβάνεται πάνω σε πλοίο για τον έλεγχο της διαγωγής, κλίσης, βυθίσματος, σταθερότητας ή τάσεων του πλοίου. Η Διαχείριση Θαλασσέρματος θα γίνεται σύμφωνα με εγκεκριμένο σχέδιο Διαχείρισης Θαλασσέρματος και λαμβάνοντας υπόψη Κατευθυντήριες Γραμμές<sup>3</sup> που έχει αναπτύξει ο Οργανισμός.

## 3 Εγγραφές στο Μητρώο Θαλασσέρματος

Θα γίνονται εγγραφές στο μητρώο Θαλασσέρματος σε κάθε μία από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

## 3.1 Όταν λαμβάνεται Θαλάσσερμα επί του πλοίου:

- .1 Ημερομηνία, ώρα και θέση λιμάνι ή εγκατάσταση πρόσληψης (λιμάνι ή γεωγ.πλάτος/μήκος), βάθος αν έξω από λιμάνι
- .2 Εκτιμώμενος όγκος πρόσληψης, σε κυβικά μέτρα
- .3 Υπογραφή του υπεύθυνου αξιωματικού της επιχείρησης

## 3.2 Οποτεδήποτε Θαλάσσερμα κυκλοφορεί ή υποβάλλεται σε επεξεργασία για σκοπούς Διαχείρισης Θαλασσέρματος:

- .1 Ημερομηνία και ώρα της επιχείρησης
- .2 Εκτιμώμενος όγκος που κυκλοφόρησε ή υποβλήθηκε σε επεξεργασία (σε κυβικά μέτρα)
- .3 Εάν έγινε σύμφωνα με το σχέδιο Διαχείρισης Θαλασσέρματος
- .4 Υπογραφή του υπεύθυνου αξιωματικού της επιχείρησης

## 3.3 Όταν Θαλάσσερμα απορρίπτεται στην θάλασσα:

- .1 Ημερομηνία, ώρα και θέση λιμάνι ή εγκατάσταση απόρριψης (λιμάνι ή γεωγρ.πλάτος/μήκος)
- .2 Εκτιμώμενος όγκος που απορρίφθηκε, σε κυβικά μέτρα, συν εναπομείνας όγκος σε κυβικά μέτρα
- .3 Εάν είχε υλοποιηθεί εγκεκριμένο σχέδιο Διαχείρισης Θαλασσέρματος πριν την απόρριψη
- .4 Υπογραφή του υπεύθυνου αξιωματικού της επιχείρησης

## 3.4 Όταν Θαλάσσερμα απορρίπτεται σε εγκατάσταση υποδοχής:

- .1 Ημερομηνία, ώρα και θέση πρόσληψης
- .2 Ημερομηνία, ώρα και θέση απόρριψης
- .3 Λιμάνι ή εγκατάσταση
- .4 Εκτιμώμενος όγκος που απορρίφθηκε ή προσλήφθηκε, σε κυβικά μέτρα
- .5 Εάν είχε υλοποιηθεί εγκεκριμένο σχέδιο Διαχείρισης Θαλασσέρματος πριν την απόρριψη
- .6 Υπογραφή του υπεύθυνου αξιωματικού της επιχείρησης

<sup>3</sup> Βλ. τις Κατευθυντήριες Γραμμές για τον έλεγχο και διαχείριση θαλασσέρματος για ελαχιστοποίηση της μεταφοράς επιβλαβών υδρόβιων οργανισμών και παθογόνων παραγόντων που υιοθέτησε ο Οργανισμός με την απόφαση Α.868(20).

## 3.5 Τυχαία ή άλλη έκτακτη πρόσληψη ή απόρριψη Θαλασσέρματος:

- .1 Ημερομηνία και ώρα του συμβάντος
- .2 Λιμάνι ή θέση του πλοίου κατά τον χρόνο του συμβάντος
- .3 Εκτιμώμενος όγκος απορριφθέντος Θαλασσέρματος
- .4 Περιστάσεις πρόσληψης, απόρριψης, διαφυγής ή απώλειας, ο λόγος αυτής και γενικές παρατηρήσεις
- .5 Εάν είχε υλοποιηθεί εγκεκριμένο σχέδιο Διαχείρισης Θαλασσέρματος πριν την απόρριψη
- .6 Υπογραφή του υπεύθυνου αξιωματικού της επιχείρησης

## 3.6 4 Πρόσθετη λειτουργική διαδικασία και γενικές παρατηρήσεις

## Όγκος Θαλασσέρματος

Ο όγκος Θαλασσέρματος επί του πλοίου πρέπει να εκτιμάται σε κυβικά μέτρα. Το μητρώο Θαλασσέρματος περιέχει πολλές αναφορές σε εκτιμώμενο όγκο Θαλασσέρματος. Αναγνωρίζεται ότι η ακρίβεια της εκτίμησης όγκων έρματος είναι ανοικτή σε ερμηνεία.

ΑΡΧΕΙΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΘΑΛΑΣΣΕΡΜΑΤΟΣ  
ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΕΛΙΔΑΣ ΜΗΤΡΩΟΥ ΘΑΛΑΣΣΕΡΜΑΤΟΣ

Όνομα Πλοίου: .....  
Διακριτικός αριθμός ή γράμματα .....

Ημερομηνία	Είδος (αριθμός)	Καταχώρηση επιχειρήσεων / υπογραφή υπεύθυνων αξιωματικών

Υπογραφή Πλοιάρχου