



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 111-332-03

Druk nr 2376

Warszawa, 30 grudnia 2003 r.

Pan
Marek Borowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 89 ust. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej uprzejmie zawiadamiam Pana Marszałka, że Rada Ministrów zamierza przedstawić do ratyfikacji Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej

- Międzynarodową konwencję w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach, 2001 r., podpisaną w Londynie dnia 5 października 2001 r.,

której ratyfikacja – zdaniem Rady Ministrów – nie wymaga uprzedniej zgody wyrażonej w ustawie.

W załączeniu przekazuję tekst wymienionego dokumentu wraz z uzasadnieniem.

W razie niezgłoszenia, w terminie 30 dni – zgodnie z art. 15 ust. 4 ustawy o umowach międzynarodowych – negatywnej opinii, co do zasadności wyboru trybu ratyfikacji dokumentu, zostanie on przedstawiony Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej do ratyfikacji.

(-) Leszek Miller

**Uchwała Nr /2003
Rady Ministrów**

z dnia2003 r.

dotycząca przedłożenia Międzynarodowej konwencji w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach, 2001r., przyjętej w Londynie dnia 5 października 2001 roku, do ratyfikacji.

Na podstawie art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz.U. Nr 39, poz. 443) Rada Ministrów uchwala, co następuje:

§ 1

1. Przedkłada się Międzynarodową konwencję w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach, 2001 r. (zwaną w skrócie „Konwencją AFS”), przyjętą w Londynie dnia 5 października 2001r. do ratyfikacji.
2. Umowa, o której mowa w ust. 1, stanowi załącznik do uchwały.

§ 2

Wykonanie umowy, o której mowa w § 1 ust.1, powierza się ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej.

§ 3

Uchwała wchodzi w życie z dniem powzięcia.

Prezes Rady Ministrów

Projekt

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 5 października 2001 roku została podpisana w Londynie Międzynarodowa konwencja w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach 2001 roku, w następującym brzmieniu:

Po zaznajomieniu się z powyższą Konwencją, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- została ona uznana za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych,
- jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona,
- będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie dnia2003 r.

PREZYDENT
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Aleksander Kwaśniewski

PREZES RADY MINISTRÓW

Leszek Miller

**UZASADNIENIE WNIOSKU O RATYFIKACJĘ:
„MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI W SPRAWIE KONTROLI
SZKODLIWYCH SYSTEMÓW* PRZECIWPOROSTOWYCH NA
STATKACH, 2001R.”**

Międzynarodowa konwencja w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach, 2001r.” zwana dalej „Konwencją AFS” została uchwalona podczas Międzynarodowej konferencji dyplomatycznej w dniu 05.10.2001 w Londynie, zwołanej z inicjatywy Międzynarodowej Organizacji Morskiej ..

W konferencji uczestniczyło 75 państw członkowskich IMO. Akt końcowy podpisało 68 państw. W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej akt końcowy podpisał pan Paweł Czerwiński, Radca Ambasady RP w Londynie, Stały Przedstawiciel Polski w IMO.

Konwencja była wyłożona do podpisu do 31 grudnia 2002r. W tym czasie podpisały tę umowę z zastrzeżeniem ratyfikacji następujące kraje: Związek Australijski, Królestwo Belgii, Federacyjna Republika Brazylii, Republika Finlandii, Królestwo Maroka, Królestwo Szwecji oraz Stany Zjednoczone Ameryki, Królestwo Danii, Antigua i Barbuda, Federalna Republika Nigerii i Japonia cztery ostatnie państwa są aktualnie stronami tej umowy. Ponadto Norwegia, Grecja i Hiszpania podjęły parce legislacyjne związane z ratyfikacją konwencji.

Biorąc pod uwagę to, że:

- uczestnicy Konferencji dyplomatycznej wezwali w uchwalonej Rezolucja Nr 1 państwa do wprowadzenia w życie w trybie pilnym przepisów Konwencji AFS, a w szczególności do wprowadzenia zakazu malowania farbami cyno-organicznymi kadłubów statków już od 1 stycznia 2003r.
- w bieżącym roku weszło w życie rozporządzenie Parlamentu i Rady Unii Europejskiej z dnia 14 kwietnia 2003r Nr 782/2003 *w sprawie zakazu stosowania związków cyno-organicznych na statkach*, poprzez które inkorporowano do przepisów unijnych w całości rozwiązania przyjęte w omawianej konwencji ,wprowadzając od 1 lipca 2003r. zakaz uprawiania żeglugi na unijnych obszarach morskich statkom pokrytym tą farbą -

istnieje pełne uzasadnienie celowości przystąpienia Polski do tej umowy międzynarodowej.

Tematem Konwencji AFS, jest przeciwdziałanie szkodliwemu oddziaływaniu na organizmy wodne farb używanych do zwalczania porostów na kadłubie statków, których składnikiem są związki cyny .

W latach 70 i 80-tych, w akwenach portowych i przybrzeżnych państw śródziemnomorskich zauważono obecność trujących związków cyny w odławianych do spożycia owocach morza (ryby, skorupiaki, i in.). Nietrudno było zidentyfikować przyczyny zatrucia, okazały się nimi substancje wymywane z farb nakładanych na blachy powierzchni podwodnej kadłubów statków.

W wyniku tego Unia Europejska przyjęła 27 lipca 1976r. Dyrektywę Rady 76/769 „w sprawie zbliżenia ustaw i innych aktów normatywnych oraz decyzji administracyjnych państw członkowskich dotyczących ograniczeń sprzedaży i stosowania niektórych niebezpiecznych substancji i preparatów”, w której zgodnie z punktem 21 załącznika zobowiązała państwa członkowskie do zagwarantowania, że niebezpieczne substancje i preparaty wymienione w załączniku, w tym związki cyno-organiczne.

* wieloznaczny w j. polskim termin „system” oznacza w tekście omawianej Konwencji technologię i materiały pokryć ochronnych nakładanych na powierzchnie podwodną kadłubów statków; „system” tłumaczono jako pokrycie gdy tekst dotyczył samego materiału chroniącego kadłub.

W lipcu 2002r. Załącznik tej dyrektywy został zmodyfikowany Dyrektywą Komisji Nr 2002/62/EC a w 2003r. Europejski Parlament i Rada wydały rozporządzenie Nr. 782/2003 z 14 kwietnia 2003r. w sprawie zakazu używania na statkach związków cyno-organicznych. Należy zaznaczyć, że Unia Europejska zdając sobie sprawę, iż ratyfikowanie w/w Konwencji AFS może w praktyce okazać się bardzo trudne podjęła zdecydowane kroki aby na swych wodach egzekwować zapisy Konwencji AFS bez względu na jej ratyfikację.

Również Komisja Helsińska stosownie do Deklaracji Ministrów z 1988r. i Deklaracji Morza Bałtyckiego z 1990r. przyjęła Zalecenie HELCOM Nr 9/10 z dnia 17 lutego 1988r. w sprawie farb przeciwporostowych zawierających związki cyno-organiczne, które zmieniła następnie Zaleceniem HELCOM Nr 20/4 z 23 marca 1999r. W Zaleceniach tych Komisja Helsińska wezwała Strony między innymi do :

- eliminacji przedmiotowego zanieczyszczenia, które wykazuje szkodliwe oddziaływanie na środowisko morskie,
- wprowadzenia zakazu sprzedaży detalicznej tego rodzaju farb i używania ich do ochrony przeciwporostowej statków sportowo-rekreacyjnych lub sieci rybackich,
- wprowadzenia ograniczenia użycia tych farb dla potrzeb innych statków morskich i podwodnych konstrukcji,
- współdziałania na forum IMO i Unii Europejskiej w poszukiwaniu optymalnych rozwiązań tego problemu.

Uchwalenie Konwencji AFS było poprzedzone przyjęciem w 1990r. przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (*Marine Environment Protection Committee*) - IMO Rezolucji Nr 46(30), w której zalecił Rządom przyjęcie rozwiązań eliminujących użycie farb cyno-organicznych do malowania niealumiowych powierzchni podwodnych statków o długości mniejszej niż 25 m. oraz stosowanie takich farb przeciwporostowych, z których prędkość wymywania związków cyno-organicznych nie jest większa niż 4 mikrogramy /cm² /na dzień.

W ciągu lat 90-tych, państwa członkowskie IMO zgłosiły do MEPC wiele meldunków, opracowań naukowych i wniosków dotyczących ochrony mórz przed zatruciami pochodzącymi od farb na kadłubach. Dowodów na toksyczne oddziaływanie tych farb na organizmy morskie było bardzo wiele, tak z krajów klimatu umiarkowanego jak i subtropikalnego. Nie pozostawiały one żadnych wątpliwości, że substancje wymywane intensywnie z warstwy farb należą do grupy *biocydów*, a więc takich, jak dobrze już na lądzie znane ze szkodliwości herbicydy, pestycydy i inne.

Problem ten znalazł swój wyraz w rekomendacji zawartej w rozdziale 17 Agendy 21 Konferencji ONZ „*Rozwój a środowisko*”, która odbyła się w 1992r. w Rio de Janeiro (znana pod nazwą „Szczyt Ziemi”).

Zgodnie z rekomendacją Agendy 21, Zgromadzenie IMO przyjęło w dniu 25 listopada 1999 r. Rezolucję Nr A.895(21), w której wzywała rządy państw członkowskich do wyeliminowania farb zawierających związki cyny i zobowiązała MEPC do przygotowania aktu formalno-prawnego w tej sprawie.

Konieczność zawarcia prawnie wiążącej umowy międzynarodowej była w tej kwestii oczywista, ponieważ Międzynarodowa konwencja o prawie morza („UNCLOS”) zakłada wolność żeglugi i dostępność portów, zaś przepisy administracyjne poszczególnych państw ograniczały dostępność swoich portów i wód przybrzeżnych z uwagi na te właśnie toksyczne szkodliwości farb na kadłubach. Zalecenia IMO / MEPC nie mogły być egzekwowane

powszechnie z uwagi na swój status, dlatego obowiązywały tylko w wewnętrznych przepisach państwa, które nadało im formę nakazu administracyjnego.

Komitet planował na początku, że problem ten zostanie rozwiązany w ramach Konwencji MARPOL 73/78 poprzez wprowadzenia nowego załącznika technicznego. Biorąc jednak pod uwagę zasadniczą odmienność technologiczną całej procedury zabezpieczania się przed zanieczyszczeniami od farb na kadłubach MEPC uznał, że sprawa ta będzie przedmiotem odrębnej konwencji międzynarodowej, która ustali kryteria kwalifikowania nowych, bezpiecznych farb, terminy obowiązywania, procedury egzekwowania, kary, metody wprowadzania zmian w postanowieniach konwencyjnych, itp.

Projekt nowej Konwencji stał się przedmiotem ostatecznych uzgodnień na Konferencji dyplomatycznej w dniach 1-5 października 2001r. w Londynie. Konferencja ta uchwaliła ostateczny tekst omawianej Konwencji oraz cztery następujące rezolucje :

- Rezolucję nr 1. pt.: „*Wczesne i skuteczne zastosowanie Międzynarodowej konwencji w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach*”, w której prosi się państwa członkowskie IMO, aby uczyniły wszystko, by zapisy w tej konwencji wprowadzić wcześniej (przed terminem wejścia jej w życie), a zainteresowany przemysł do powstrzymania się od handlu i stosowania tych szkodliwych substancji;
- Rezolucję nr 2. pt. „*Przyszłe zadania Organizacji odnoszące się do Międzynarodowej konwencji w sprawie szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach*,” w której Konferencja zobowiązuje IMO do podjęcia prac w celu przygotowania w trybie pilnym szczegółowych wytycznych dotyczących szybkiego pobierania próbek farb przeciwporostowych oraz wytycznych w sprawie ustalenia jednolitych zasad inspekcji i przeglądów statków;
- Rezolucję nr 3. pt. „*Metodologia uznawania i testowania statkowych systemów przeciwporostowych*”, w której wzywa się państwa, między innymi, do: wprowadzenia systemu uznawania i licencjonowania systemów przeciwporostowych, stosowania zasad przyjętych w konwencji podczas rozpatrywania nowych wniosków i do współdziałania na forum międzynarodowym w celu przyjęcia jednolitych metod testowania, zasad oceny i do przyjęcia standardów dla systemów przeciwporostowych zawierających biocydy;
- Rezolucję nr 4. pt.: „*Promocja pomocy technicznej*”, w której prosi się państwa członkowskie IMO o udzielenie wszechstronnej pomocy innym krajom (w szczególności rozwijającym się) we wprowadzeniu w życie konwencji.

Warto tu podkreślić, że Konferencja uznała argumentację krajów Unii Europejskiej i przyjęła inną od stosowanych w konwencjach formułę dotycząca wejścia w życie Konwencji AFS. Obecnie wystarczy, że 25 państw reprezentujących co najmniej 25 % tonażu światowego ratyfikuje tę umowę, aby stała się ona obowiązującą (art.18 ust.1).

Z powyższego wynika, że działania Polski w zakresie ratyfikacji przedmiotowej Konwencji będą wykonaniem postanowień rozporządzenia Parlament i Rada U.E Nr. 782/2003 w sprawie zakazu używania na statkach związków cyno-organiczných, a także ustaleń Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

1. Syntetyczna charakterystyka postanowień konwencji.

Konwencja AFS zakazuje stosowania niebezpiecznych dla środowiska farb przeciwporostowych produkowanych na bazie związków cyno-organicznych i wprowadza mechanizm weryfikacji potencjalnego przyszłego zastosowania innych farb statkowych, które mogłyby zawierać związki niebezpieczne.

Zgodnie z art. 3 ust.1 Konwencja AFS będzie miała zastosowanie do:

- a) wszystkich statków, które są uprawnione do podnoszenia bandery Strony;
- b) statków nie uprawnionych do podnoszenia bandery Strony, ale które są eksploatowane pod administracją tej Strony oraz
- c) statków, które wpłyną do portu Strony, stoczni, lub przybrzeżnej przystani, ale które nie kwalifikują się do grupy statków określonych w punkcie „a” i „b”.

Zakłada się, że statki o pojemności brutto 400 jednostek GT i większej zatrudnione w żegludze międzynarodowej będą musiały posiadać świadectwo uznania określonego systemu przeciwporostowego, wydane na podstawie dokonanych przeglądów (o których mowa w Zał. 4 do konwencji). Natomiast statki o długości 24 m lub dłuższe, ale o pojemności brutto do 400 jednostek GT zatrudnione w międzynarodowej żegludze będą musiały posiadać Deklarację (Prawidło 5 Zał. 4 do Konwencji) zawierającą oświadczenie o zastosowanej farbie.

Statki, których dotyczy przedmiotowa Konwencja podlegać będą kontroli organów rządowych w zakresie rodzaju zastosowanych farb do pokrycia podwodnej części kadłubów.

Konwencja AFS przyjęła następujące rozwiązania w celu eliminacji zastosowania farb cyno-organicznych do pokrycia podwodnych części kadłuba statku (vide art. 4 oraz Załącznik 1 do Konwencji):

- w odniesieniu do statków istniejących, przyjęto, jako ostateczny, termin 1 stycznia 2008r., w którym to okresie statki te (o ile przewiduje się ich dalszą eksploatację po tym terminie) powinny podczas dokowania przeglądów zastosować dodatkowe pokrycie na istniejące farby cyno-organiczne w celu przeciwdziałania ich wymywaniu, albo usunąć tę farbę i pokryć farbą uznaną przez IMO,
- w odniesieniu do statków nowych (zbudowanych po 1 stycznia 2003r. lub które znajdują się w tym dniu albo po tej dacie w suchym doku) konwencja wprowadza zakaz zastosowania farb cyno-organicznych.

Statki o pojemności brutto powyżej 400 jednostek GT zatrudnione w żegludze międzynarodowej (z wyłączeniem platform) będą musiały odbyć przegląd pośredni przed dopuszczeniem do wykonywania usług albo przed wydaniem po raz pierwszy *Międzynarodowego świadectwa systemu przeciwporostowego*, albo kiedy farby te są zmieniane lub ponownie nakładane.

Konwencja AFS, podobnie jak inne konwencje morskie, których depozytariuszem jest Sekretarz Generalny IMO nie odnosi się do żadnych okrętów wojennych, wojskowych jednostek pomocniczych ani do innych statków należących lub używanych przez Stronę i będących w tym czasie jedynie w niekomercyjnej służbie rządowej. Jednakże konwencja zobowiązuje, aby każda ze Stron zapewniła, by statki takie postępowały zgodnie z jej postanowieniami, na ile jest to rozsądne i wykonalne (art. 3 ust. 2).

W odniesieniu do statków krajów nie będących stronami tej Konwencji, dopuszcza ona aby Strony stosowały jej wymagania w takim zakresie, jaki może okazać się konieczny, by uznać, że statki takie nie traktuje się ulgowo (art. 3 ust. 3).
Konwencja w art. 4 ust. 1 lit. „b” daje uprawnienia organom inspekcyjnym do podjęcia takich działań egzekucyjnych w stosunku do obcego statku, które wymuszają wprowadzenie w życie postanowień omawianej konwencji.

Stosownie do przyjętej definicji pojęcia „system przeciwporostowy” Konwencja AFS wprowadza wymagania nie tylko w stosunku do farb, ale również do całej technologii przygotowania powierzchni, zastosowania urządzeń technicznych do pokrycia starych, to znaczy wcześniej położonych farb, w celu przeciwdziałania wypłukiwaniu z nich substancji toksycznych, wprowadza też zasady kontroli. (art. 2 ust.2).

Konwencja w art. 5 zobowiązuje Strony do przyjęcia takich przepisów, aby odpady powstałe podczas malowania albo usuwania farb, które objęte są kontrolą Stron konwencji (tzn. zawierających biocydy) - były zbierane, usuwane, oczyszczane lub składowane w ekologicznie bezpieczny sposób.

Biorąc pod uwagę fakt, że Strony Konwencji AFS obecnie poszukują rozwiązań, które miałyby taką samą skuteczność w zakresie ochrony przeciwporostowej kadłubów, jak farby cyno-organiczne, a jednocześnie nie były szkodliwe dla środowiska - konwencja przyjęła tryb wnoszenia poprawek do kontroli systemów przeciwporostowych (Załącznik 1), który przewiduje dwa etapy, najpierw ocenę *propozycji wstępnej* a później ocenę *pełnej propozycji rozwiązania* (art.6) oraz zasady przyjmowania lub odrzucania poprawek zaproponowanych we wniosku.

Dla realizacji tego zadania przewidziano powoływanie *Grup Technicznych*, określając dla nich regulamin, zasady organizacji pracy i współpracy z Komitetem Ochrony Środowiska Morskiego - IMO (art.7).

Konwencja daje prawo, aby informacje chronione prawnie nie musiały być udostępniane dla dokonania oceny systemu przeciwporostowego (art. 9 ust.3).

Konwencja zobowiązuje Strony do powołania inspektorów lub nadania prawa organizacjom upoważnionym do przeprowadzania w imieniu rządu przeglądów i inspekcji (art. 10 i 11) oraz wydawania świadectw. Przyjęto, że *Międzynarodowe świadectwa systemu przeciwporostowego* będą wydawane w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim i w języku ojczystym, których forma powinna być zgodna z wzorem zawartym w Dodatku 1 do Załącznika 4. Oprócz *Międzynarodowego świadectwa systemu przeciwporostowego* do dokumentacji statkowej dołączony ma być „*Protokół systemu przeciwporostowego*” z przeprowadzonego przeglądu, sporządzony według wzoru zamieszczonego w Dodatku 2 do Załącznika 4. W Załączniku 4 zamieszczono również szczegółowe przepisy określające rodzaje przeglądów, zasady ich przeprowadzania, wydawania i potwierdzania świadectw. Przyjęte w Załączniku 4 rozwiązania prawne są podobne do rozwiązań zastosowanych w innych konwencjach IMO.

Ponadto w odniesieniu do statków o długości równej i większej od 24 metrów, ale o pojemności brutto mniejszej niż 400 jednostek GT, uprawiających żeglugę międzynarodową, Konwencja AFS zobowiązuje administracje państw-sygnatariuszy, aby spowodowały włączenie do dokumentów statkowych deklaracji zawierającej oświadczenie właściciela (lub upoważnionego agenta) na temat zastosowanego systemu przeciwporostowego według

wzoru zawartego w Dodatku 2 do Załącznika 4 (Zał. 4 Praw. 5). Do Deklaracji należy załączyć inne dokumenty, takie jak paragon zakupu farby lub faktura dostawy.

Konwencja zawiera regulacje dotyczące przeprowadzania inspekcji statków i wykrywania naruszeń. W tym zakresie IMO przygotowuje szczegółowe wytyczne, w których zostaną określone zasady szybkiego poboru próbek z powłoki statku do analizy laboratoryjnej (art. 11 ust. 1 lit. „b” i Rezolucja nr 2 Konferencji). Konwencja daje prawo kapitanowi statku do wystąpienia o rekompensatę za straty poniesione z tytułu zbyt długiego przetrzymania statku (art. 13 ust. 2).

Pozostałe zagadnienia dotyczące: naruszeń, nieuzasadnionych zatrzymań, rozstrzygnięcia sporów, wnoszenia poprawek do Konwencji, wejścia w życie, wypowiedzenia, obowiązków depozytariusza, języka itp. zostały uregulowane podobnie jak w konwencji MARPOL 73/78.

2. Potrzeba i cel związania RP Konwencją AFS.

Polska jako Strona Konwencji ONZ powołującej Międzynarodową Organizację Morską i jako członek Rady IMO ma obowiązek wspierać inicjatywy tej Organizacji, zmierzające do szybkiej eliminacji związków chemicznych lub produktów toksycznie oddziaływujących na środowisko morskie, ma również wypełnić zalecenia zawarte w Agendzie 21 Konferencji „Szczyt Ziemi” w Rio de Janeiro, 1992. Wprawdzie wielkość polskiej floty nie jest znacząca dla wejścia w życie Konwencji, to jednak ratyfikowanie tej umowy będzie miało duże znaczenie polityczne.

Poprzez wniesienie wkładu w zachowanie zasobów naturalnych środowiska morskiego, z myślą o przyszłości środowiska całego globu, Polska będzie ważnym i docenianym członkiem społeczności międzynarodowej. Ważne jest w tym kontekście pozytywne odniesienie się do Rezolucji Zgromadzenia IMO - A.928(22) z 29 listopada 2001 dotyczącej „Wcześniejszego i skutecznego stosowania Międzynarodowej konwencji w sprawie kontroli systemów przeciwporostowych na statkach”, w której wzywa się Rządy, między innymi, przekazania informacji dotyczących uznania, ograniczenia lub zakazu, w oparciu o prawo wewnętrzne, stosowania określonych systemów przeciwporostowych na statkach.

Przystąpienie Polski do ww. umowy będzie stanowiło również wykonanie zobowiązań w zakresie dostosowania przepisów krajowych do prawa Unii Europejskiej. Należy podkreślić, że ratyfikacja tej Konwencji będzie jednym z elementów procesu dostosowania naszego prawa do prawa wspólnotowego.

Konwencja AFS stwarza warunki do wprowadzenia niezbędnych regulacji w prawie wewnętrznym, które umożliwią egzekwowanie jej postanowień na obszarze jurysdykcji polskiej administracji morskiej, a tym samym zapewnienie ochrony własnych interesów. Umożliwią one również rozwijanie współpracy międzynarodowej w zakresie wykrywania sprawców naruszenia postanowień tej Konwencji, wzajemnego uznawania międzynarodowych świadectw oraz korzystania z najnowszych osiągnięć światowych w tej dziedzinie.

Wprowadzenie do przepisów wewnętrznych rozwiązań międzynarodowych przyjętych w Konwencji oraz w przepisach Unii Europejskiej pozwoli uregulować w sposób kompleksowy i globalny problem eliminacji farb zawierających związki cyno-organiczne, używanych do ochrony przeciwporostowej części podwodnej kadłubów statków

konwencyjnych i niekonwencyjnych, konstrukcji podwodnych, sieci rybackich, urządzeń używanych w hodowli ryb i innych zwierząt, a także eliminacji z powszechnego obrotu takich substancji i preparatów podobnych. Tym samym stworzone zostaną ramy prawne techniczne i organizacyjne, które zapewnią ochronę środowiska na obszarach portów i przystani morskich oraz akwenów stoczniowych, a pośrednio wpłyną na zdrowotność konsumentów owoców morza oraz na zdrowie pracowników zatrudnionych przy budowie i remontach statków.

Wprowadzenie jej w życie przyspieszy działania, które musi już obecnie podjąć przemysł stoczniowy i przemysł produkujący farby okrętowe, niezależnie od tego czy i kiedy Polska zwiąże się z tą Umową. Wynika to bowiem z międzynarodowego charakteru transportu morskiego i wymagań stawianych przez armatorów zamawiających statki w polskich stoczniach.

3. Tryb związania umową międzynarodową Rzeczypospolitej Polskiej.

Przedmiotowa Konwencja nie spełnia przesłanek określonych w art. 89 ust. 1 i art. 90 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. W związku z tym zasadne jest, stosownie do przepisów art. 12 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz. U. Nr 39 poz. 443), ratyfikowanie Konwencji bez uprzedniej zgody wyrażonej w ustawie, w trybie art. 89 ust. 2, Konstytucji Rzeczypospolitej.

Obecnie na podstawie art., 17 ust. 2 c. Polska może stać się Stroną konwencji poprzez przystąpienie (accession).

4. Podmioty prawa krajowego, których dotyczy umowa międzynarodowa, w tym zakres w jakim umowa międzynarodowa dotyczy osób fizycznych i prawnych.

Realizacja zadań wynikających z tej Konwencji w zakresie wprowadzenia niezbędnych przepisów do prawa wewnętrznego, sprawowania kontroli i przeglądów statków, wystawiania międzynarodowych świadectw oraz egzekwowania przepisów należeć będzie do ministra właściwego dla spraw gospodarki morskiej (w tym terenowych organów administracji morskiej). Konwencja dotyczyć będzie wszystkich armatorów, krajowych i zagranicznych, z wyłączeniem właścicieli platform, w tym osób fizycznych posiadających jednostki pływające, o których mowa w Załączniku 4 Prawidło 5.

Rada Ministrów zdecyduje czy wymagania obejmą też okręty wojenne, wojskowe jednostki pomocnicze oraz inne statki należące lub używane przez Polskę i będące w nie komercyjnej służbie rządowej.

Wprowadzenie ustawowego przepisu zakazującego stosowanie farb cyno-organicznych na statkach i nie dopuszczającego do ich powszechnego obrotu dotyczyć będzie ministra właściwego do spraw zdrowia i ministra właściwego do spraw gospodarki, którzy są egzekutorami przepisów ustawy z dnia 11.01.2001r. o substancjach i preparatach chemicznych (Dz. U. Nr 11 poz. 84 z późn. zm.).

5. Wyjaśnienie różnic między dotychczasowym i projektowanym stanem prawnym (sposób w jaki umowa dotyczy spraw uregulowanych w prawie wewnętrznym, środki prawne, jakie powinny zostać przyjęte w celu wykonania umowy międzynarodowej).

Konwencja AFS, która rozszerza zakres wymagań Konwencji MARPOL 73/78 pozostaje w ścisłym związku z ustawą z dnia 16 marca 1995r. o *zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki* (Dz. U. Nr 47, poz. 243 z późn. zm.), ustawą z dnia 21 marca 1991r. o *obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej* (Dz. U. Nr 32, poz. 131 z późn. zm.), ustawą z dnia 27 kwietnia 2001r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. Nr 62, poz. 627), oraz ustawą 18 lipca 2001r. *Prawo wodne* (Dz.U. Nr 115 poz. 1229). Nadmienić należy, że ograniczenie stosowania farb przeciwporostowych produkowanych na bazie związków organiczno-cynowych znalazło wyraz w art. 40 ust. 1 pkt. 6 ustawy *Prawo wodne* w ogólnym znaczeniu w odniesieniu do konserwacji wszelkich podwodnych konstrukcji technicznych (zainstalowanych na wodach śródlądowych).

Ponieważ Konwencja wprowadza zakazy i prawo rozciągnięcia ich na obce statki, a także konieczność zapewnienia egzekucji tym przepisom, niezbędne będzie wprowadzenie do w/w ustaw określonych zmian lub uzupełnień, a mianowicie:

1) w ustawie z dnia 16 marca 1995r. o *zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki* proponuje się:

a) w art. 1 ust. 1 punkt 1 - dodać podpunkt „d” o treści: *”Międzynarodowej konwencji w sprawie kontroli systemów przeciwporostowych na statkach, 2001r. sporządzonej w Londynie w dniu 5 października 2001r. (Dz. U. zr. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „Konwencją AFS”*

Wprowadzenie takiego uzupełnienia pozwoli inkorporować w całości treść Konwencji do przepisów wewnętrznych i wykorzystać istniejące przepisy ustawy do kompleksowego rozwiązania problemów dotyczących: zanieczyszczeń eksploatacyjnych, inspekcji i przeglądów, nadzoru nad statkami, zasad postępowania dyrektora urzędu morskiego, kar pieniężnych i innych sankcji.

Ponadto w oparciu o delegację zawartą w art. 2 ust.3 tej ustawy będzie istniała możliwość jednolitego uregulowania zagadnień dotyczących innych statków nie objętych umowami międzynarodowymi (jednostek do 24 m).

b) w art. 4 - dodać punkt określający definicję pojęcia: *system przeciwporostowy*”;

c) w art. 5 oraz art. 6 pkt 1 - uzupełnić treść przepisu o wyszczególnienie przedmiotowej Konwencji AFS;

d) w art. 8 ust. 1 i 2 uzupełnić poprzez wyszczególnienie Konwencji AFS;

e) art. 9 wymaga odpowiedniego prerעדagowania w celu wyszczególnienia dokumentów, które powinny być dostępne na pokładzie statku, wynikających z tej Konwencji;

f) w związku z art. 14 ust. 3 i 4 wydane Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 20 grudnia 1996r. w *sprawie przepisów technicznych w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki, trybu przeprowadzania przeglądów i inspekcji, wzorów międzynarodowych świadectw, wysokości opłat z tym związanych oraz powierzania niektórych zagadnień organu inspekcyjnego instytucji klasyfikacyjnej* (Dz. U. Nr 2 z 1997r. poz. 16) wymagać będzie uzupełnienia.

Implementacja postanowień tej Konwencji w zakresie unormowań technicznych zostanie wprowadzona poprzez wydanie odpowiednich *Przepisów klasyfikacji i budowy statków morskich*, które adaptują także wytyczne IMO (dotyczące szybkiego pobierania próbek farb przeciwporostowych do analiz laboratoryjnych oraz wytycznych w sprawie ustalenia jednolitych zasad inspekcji i przeglądów

- statków), przygotowywanych przez Polski Rejestr Statków S.A. Implementacja postanowień w/w Konwencji w zakresie nadzoru technicznego nad statkami pod względem spełniania norm Konwencji zostanie dokonana przez przyjęcie rozporządzenia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w sprawie powierzenia niektórych zadań organu inspekcyjnego instytucji klasyfikacyjnej.
- g) w art. 26 punkt 1. punkt 3. punkt 3 lit. „a” proponuje się dodać przedmiotową Konwencję AFS, a treść punktu 1 lit. „a” i punktu 3 lit. „b” odpowiednio przeredagować;
 - h) w art. 28 ust. 1 proponuje się dodać przedmiotową Konwencję AFS;
 - i) w art. 30 i 32 należy wyszczególnić zadania określone dla administracji rządowych w omawianej Konwencji AFS;
 - j) przepis karny art. 36 i art. 37 należy uzupełnić o postanowienia dotyczące przymuszenia statku i jego załogi (statku własnego i obcego) do przestrzegania postanowień przedmiotowej Konwencji AFS i rozporządzenia UE nr 782/2003.
- 2) stosownie do delegacji zawartej w art. 49 punkt 1, „a” ustawy z dnia 06.09.2001 r. o rybołówstwie morskim (Dz. U. nr 129, poz. 1441) proponuje się aby w akcie wykonawczym ministra właściwego do spraw rolnictwa, określającym rodzaj i ilość narzędzi połowowych oraz ich konstrukcję, zawarto zakaz malowania sieci rybackich substancjami cyno-organicznymi.
- 3) W rozporządzeniach wykonawczych do ustawy z dnia 11.01.2002 o substancjach i preparatach chemicznych (Dz. U. Nr 11 poz. 84 oraz Nr 100 poz. 1085, Nr 123 poz. 1350, Nr 125 poz. 1367) wprowadzić zakaz stosowania farb zawierających związki cyno-organiczne.

Wyliczone wyżej (w punktach 1, 2 i 3) przepisy stanowiąc będą zarazem pełne wdrożenie zobowiązań RP w Konwencji HELCOM oraz wdrożenie treści Rozporządzenia Parlamentu i Rady Nr 782/2003 a w szczególności będą podstawą egzekwowania zakazu używania określonego rodzaju substancji chemicznych do oczyszczania wody do celów przemysłowych oraz do stosowania farb cyno-organicznych do malowania konstrukcji podwodnych oraz przyborów, sieci i urządzeń rybackich na obszarze kraju, obejmą więc i ochronę wód śródlądowych zgodnie z przepisami unijnymi.

Z powyższego wyliczenia poprawek wynika, że postanowienia omawianej Konwencji nie stoją w sprzeczności z prawem polskim, stanowią natomiast jego niezbędne dopełnienie w sprawach ochrony polskich wód przybrzeżnych i śródlądowych, stanowią też niezbędne w obecnej sytuacji poparcie czynne, poprzez ratyfikację, inicjatyw UE w dziedzinie nowelizacji międzynarodowych standardów ochrony mórz i ich zasobów.

6. Wskazanie skutków społecznych, gospodarczych, finansowych, politycznych i prawnych, związanych z wejściem w życie umowy międzynarodowej wraz z określeniem źródła finansowania.

Należy podkreślić, że ratyfikacja Konwencji nie spowoduje dodatkowych wydatków finansowych dla budżetu państwa. Uczestnictwo Polski w w/w umowie nie skutkuje powstaniem zobowiązań składkowych.

Realizacja postanowień Konwencji odbywać się będzie w ramach środków, będących w dyspozycji terenowych organów administracji morskiej. Zwiększy natomiast zakres obowiązków tych organów w odniesieniu do inspekcji i przeglądów statków. W miarę rozwoju transportu morskiego powinien nastąpić wzrost potencjału inspekcyjnego terenowych organów administracji morskiej.

W odniesieniu do zainteresowanych podmiotów i osób fizycznych wprowadzenie w życie konwencji będzie wymagało poniesienia nieznacznych wydatków związanych z położeniem nowych droższych (w pierwszym etapie) farb kryjących. Wydatki takie muszą ponieść armatorzy wykonujący w szczególności usługi w transporcie międzynarodowym bez względu na to, czy Polska ratyfikuje tę konwencję, czy nie. Sześcioletni okres dostosowawczy pozwoli podmiotom na sukcesywne dostosowanie statków do wymagań międzynarodowych w ramach planowych przeglądów klasowych, przy wykorzystaniu potencjału krajowych stoczni morskich i śródlądowych.

Wejście w życie omawianej konwencji może spowodować w pierwszym etapie nieznaczny wzrost kosztów nowych statków wynikający z obowiązku stosowania nowych farb i nowej technologii pokrycia. Zgodnie z prawami rynkowymi przemysł kooperujący ze stoczniami będzie starał się dostarczyć farby po cenach konkurencyjnych podejmując poszukiwania nowych efektywnych pokryć przeciwpiorostowych.

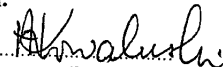
Wprowadzenie w życie Konwencji AFS, rezolucji HELCOM i przepisów Unii Europejskiej pośrednio przyczyni się do poprawy warunków BHP pracowników stoczniowych i do eliminacji zagrożeń dla życia oraz zdrowia człowieka.

Wdrożenie zapisów konwencji stworzy warunki do zachowania zasobów przyrody w wodach przybrzeżnych Bałtyku i w całym środowisku morskim. Eko-rozwoj jest jedyną drogą do zagwarantowania potrzeb i aspiracji społeczeństwa i państwa. Stanowi klucz do integracji europejskiej i członkostwa w organizacji międzynarodowej. Zadania w tym zakresie muszą być realizowane przez wszystkie sektory przy pełnym, świadomym i aktywnym udziale przede wszystkim producentów i użytkowników środków transportu wodnego, ponad interesami poszczególnych podmiotów, w imię dobra przyszłych pokoleń.

Opracował:

Gł. spec. Eugeniusz Kondracki
Departament Administracji
Morskiej i Śródlądowej

Akceptował:


p/o Zastępca Dyrektora Departamentu
Administracji Morskiej i Śródlądowej

Zatwierdził: **PROSEKRETAŹ STANU**


Witold Górski

**MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA
W SPRAWIE KONTROLI SZKODLIWYCH SYSTEMÓW
PRZECIWPOROSTOWYCH NA STATKACH, 2001 R.**

„KONWENCJA AFS”

Tekst konwencji przyjęty przez Konferencję Dyplomatyczną w Londynie
dnia 5 października 2001r.

**MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA W SPRAWIE KONTROLI
SZKODLIWYCH SYSTEMÓW PRZECIWPOROSTOWYCH NA STATKACH
2001 ROKU**

STRONY NINIEJSZEJ KONWENCJI,

MAJĄC NA UWADZE, że prace naukowe i przeprowadzone przez rządy i kompetentne organizacje międzynarodowe badania wykazały, że pewne systemy przeciwporostowe używane na statkach stanowią istotne zagrożenie toksyczne oraz mają inny, długoterminowy wpływ na ważne, z punktu widzenia ekologicznego i ekonomicznego organizmy morskie, a także, że zdrowie ludzkie może być zagrożone w wyniku spożycia skażonych owoców morza;

MAJĄC SZCZEGÓLNIENIE NA UWADZE istnienie poważnych zastrzeżeń do systemów przeciwporostowych, w których stosowane są związki substancji cyno-organiczných stanowiące biocydy i będąc przekonanym, że wprowadzanie takich substancji cyno-organiczných do środowiska naturalnego musi być wycofane;

PRZYPOMINAJĄC, że postanowienia rozdziału 17 porządku dziennego nr 21, przyjęte przez Konferencję Narodów Zjednoczonych w sprawie Środowiska i Rozwoju, która odbyła się w 1992 roku, wzywa państwa do podjęcia działań w celu zmniejszenia zanieczyszczeń spowodowanych przez związki substancji cyno-organiczných używanych w systemach przeciwporostowych;

PRZYPOMINAJĄC TAKŻE, że rezolucja A.895(21), przyjęta przez Zgromadzenie Międzynarodowej Organizacji Morskiej dnia 25 listopada 1999 roku, zaleca Komitetowi Ochrony Środowiska Morskiego tej Organizacji (MEPC), podjęcie w trybie pilnym prac nad przygotowaniem globalnych, wiążących instrumentów prawnych odnoszących się do szkodliwego oddziaływania systemów przeciwporostowych ;

MAJĄC NA WZGLĘDZIE zasadę ostrożnego podejścia zawartą w zasadzie 15 Deklaracji z Konferencji w Rio dotyczącej środowiska i zrównoważonego rozwoju, do której nawiązuje rezolucja MEPC.67(37) przyjęta przez MEPC 15 września 1995 roku;

UZNAJĄC znaczenie ochrony środowiska morskiego oraz zdrowia ludzkiego przed niekorzystnymi skutkami stosowania systemów przeciwporostowych;

UZNAJĄC TAKŻE, że stosowanie pokryć przeciwporostowych w celu zapobiegania osadzania się organizmów na powierzchni kadłuba statków ma bardzo ważne znaczenie dla efektywności handlu, żeglugi i zapobiegania rozprzestrzenianiu się niebezpiecznych dla środowiska organizmów morskich i patogenów;

UZNAJĄC NASTĘPNIE potrzebę doskonalenia systemów przeciwporostowych, które będą skuteczne i bezpieczne dla środowiska oraz potrzebę promowania zastępczych systemów, które będą mniej szkodliwe albo nieszkodliwe;

UZGODNIŁY, co następuje:

ARTYKUŁ 1

Ogólne zobowiązania

1. Każda ze Stron Konwencji podejmuje się wprowadzić w pełnym i kompletnym zakresie jej postanowienia w celu zmniejszenia lub wyeliminowania niekorzystnych oddziaływań, jakie dla środowiska morskiego i ludzkiego zdrowia powoduje stosowanie systemów przeciwporostowych.
2. Załączniki tworzą integralną część tej konwencji. Jeżeli nie zostało to wyraźnie zaznaczone inaczej, odniesienie do tej konwencji oznacza to samo, co odniesienie do jej załączników.
3. Żadne postanowienie tej Konwencji nie powinno być interpretowane jako takie, które uniemożliwia państwu podejmowanie indywidualnie lub razem z innymi państwami bardziej zastrzonych działań dotyczących zmniejszenia albo eliminacji niekorzystnych skutków działań systemów przeciwporostowych na środowisko, zgodnych z prawem międzynarodowym.
4. Strony powinny usiłować współpracować w celu efektywnego wprowadzenia w życie, wypełniania wymogów tej konwencji i ich egzekwowania.
5. Strony podejmują się popierać ciągły rozwój systemów przeciwporostowych, które są skuteczne i bezpieczne dla środowiska.

ARTYKUŁ 2

Definicje

Dla celów niniejszej Konwencji, jeżeli nie zostało to wyraźnie określone inaczej:

1. „Administracja” oznacza rząd państwa, pod którego administracją statek jest eksploatowany. W odniesieniu do statku uprawnionego do podnoszenia bandery państwa, administracją jest rząd tego państwa. W odniesieniu do stałych i pływających platform zatrudnionych do poszukiwania i eksploatacji dna i wnętrza morza przylegającego do wybrzeża, do którego państwo nadbrzeżne posiada suwerenne prawa w zakresie poszukiwań i eksploatacji ich bogactw naturalnych, administracją jest rząd tego zainteresowanego państwa nadbrzeżnego.
2. „System przeciwporostowy” *) oznacza przykrycie powierzchni kadłuba statku pomalowanej przeciwporostową farbą cyno-organiczną, farbę przeciwporostową, przygotowanie powierzchni pokrycia kadłuba, powłokę pokrywającą lub urządzenie, które jest używane na statku do ograniczenia lub zapobiegania przyczepianiu się do burty niechcianych organizmów.
3. „Komitet” oznacza Komitet Ochrony Środowiska Morskiego - Organizacji.

*) W tekście Konwencji termin „system przeciwporostowy” oznacza technologię i materiały pokryć ochronnych nakładanych na powierzchnię podwodną kadłubów statków; „system” tłumaczono jako pokrycie, gdy tekst dotyczył samego materiału ochraniającego kadłub.

4. „Pojemność brutto” oznacza pojemność brutto (GT) wyliczoną zgodnie z przepisami dotyczącymi pomiaru pojemności zawartymi w załączniku 1 do Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 roku lub w innej zastępującej konwencji.
5. „Żegluga międzynarodowa” oznacza podróż statkiem uprawnionym do podnoszenia bandery jednego państwa do portu, stoczni lub przybrzeżnej przystani pozostającej pod jurysdykcją innego państwa.
6. „Długość” oznacza długość obliczoną zgodnie z Międzynarodową konwencją o liniach ładunkowych z 1966 roku, zmienioną Protokołem z 1988 roku lub inną zastępującą konwencją.
7. „Organizacja” oznacza Międzynarodową Organizację Morską.
8. „Sekretarz Generalny” oznacza Sekretarza Generalnego Organizacji.
9. „Statek” oznacza jakikolwiek statek dowolnego typu, eksploatowany w środowisku morskim i obejmuje: wodoloty, poduszkowce, pojazdy wodne, łodzie podwodne, pływające statki, umocowane lub pływające platformy, pływające magazyny oraz pływające jednostki produkcyjno magazynowe i przeładunkowe.
10. „Grupa techniczna” jest ciałem składającym się z przedstawicieli Stron, członków Organizacji Narodów Zjednoczonych i jej wyspecjalizowanych agencji, organizacji międzyrządowych posiadających porozumienie z Organizacją i organizacji pozarządowych, które mają status konsultanta w tej Organizacji, a które powinny włączać do tej grupy reprezentantów, najlepiej z instytucji i laboratoriów, które są zaangażowane w badania systemów przeciwporostowych. Ci reprezentanci powinni posiadać specjalistyczną wiedzę na temat stanu środowiska i zachodzących w nim procesów, oddziaływań toksykologicznych, biologii morskiej, ludzkiego zdrowia, analiz ekonomicznych, przeciwdziałania zagrożeniom, międzynarodowego transportu morskiego, technologii zastosowania przeciwporostowych systemów pokrywających lub wiedzę z innych dziedzin potrzebną do obiektywnej oceny technicznych szczegółów pełnej propozycji rozwiązania.

ARTYKUŁ 3 *Zastosowanie*

1. Jeżeli nie zostało to określone inaczej w konwencji, to konwencja będzie miała zastosowanie do:
 - a) statków, które są uprawnione do podnoszenia bandery Strony;
 - b) statków nie uprawnionych do podnoszenia bandery Strony, ale które są eksploatowane pod administracją tej Strony oraz
 - c) statki, które wpłyną do portu Strony, stoczni, lub przybrzeżnej przystani, ale które nie kwalifikują się do grupy statków określonych w (a) lub (b).

2. Konwencja ta nie odnosi się do jakichkolwiek okrętów wojennych, wojskowych jednostek pomocniczych ani do innych statków należących lub używanych przez Stronę i pozostających w tym czasie jedynie w nie komercyjnej służbie rządowej. Jednakże, każda Strona powinna zapewnić, poprzez przyjęcie odpowiednich środków nie osłabiających prac lub możliwości operacyjnych statków należących, lub używanych przez Stronę, że takie statki będą postępować zgodnie z tą konwencją, na ile jest to rozsądne i praktyczne.

3. W odniesieniu do statków krajów nie będących Stronami tej konwencji, Strony będą stosowały wymagania jej w takim zakresie, jaki może okazać się konieczny, aby uznać, że takie statki nie traktuje się ulgowo.

ARTYKUŁ 4

Kontrole systemów przeciwporostowych.

1. Zgodnie z wymaganiami wyszczególnionymi w Załączniku 1, każda Strona zakaże i/lub ograniczy:

- (a) stosowanie, ponowne stosowanie, nakładanie lub używanie szkodliwych pokryć przeciwporostowych przez statki, o których mowa w art. 3 (1) (a) oraz (b).
- (b) stosowanie, ponowne stosowanie, nakładanie lub używanie takich pokryć na statkach, o których mowa w art. 3 (1) (c) podczas ich pobytu w porcie Strony, stoczni lub przybrzeżnej przystani,

i podejmie skuteczne działania mające zapewnić, że takie statki zastosują się do tych wymagań.

2. Statek z pokryciem przeciwporostowym, który został poddany kontroli w oparciu o poprawkę do Załącznika 1 wchodzącą w życie przed tą konwencją, może pozostawić to pokrycie aż do następnej zaplanowanej renowacji tego systemu, nie dłużej jednak niż na okres do 60 miesięcy od jego nałożenia chyba, że Komitet zadecyduje, iż istnieją wyjątkowe okoliczności, które nakazują wcześniejsze przeprowadzenie działań kontrolnych.

ARTYKUŁ 5

Kontrole według Załącznika 1 - materiały odpadowe

Biorąc pod uwagę międzynarodowe przepisy, standardy i wymagania, Strony podejmą odpowiednie działania na swoim terytorium w celu wymuszenia aby odpady powstałe podczas nakładania albo usuwania pokryć przeciwporostowych skontrolowanych według Załącznika 1, były zebrane, usunięte, oczyszczone oraz składowane w bezpieczny i ekologicznie rozsądny sposób, aby chronić przed zagrożeniem zdrowie ludzkie i środowisko.

ARTYKUŁ 6

Tryb wnoszenia propozycji poprawek do kontroli systemów przeciwporostowych.

1. Każda Strona może zaproponować w oparciu o ten artykuł poprawkę do Załącznika 1.

2. Dostarczona Organizacji propozycja wstępna powinna zawierać wymagane informacje określone w Załączniku 2. Kiedy Organizacja otrzyma taką propozycję, zostanie ona udostępniona i przekazana do rozpatrzenia Stronom, członkom Organizacji, Organizacji Narodów Zjednoczonych i jej wyspecjalizowanym agencjom, organizacjom międzyrządowym posiadającym porozumienie z Organizacją i organizacjom pozarządowym posiadającym w tej Organizacji status konsultantów.

3. Komitet zdecyduje czy rozpatrywany system przeciwporostowy, o którym mowa w propozycji wstępnej wymaga bardziej wnikliwego rozpatrzenia jej uzasadnienia. Jeżeli Komitet zdecyduje, że wymagane jest dalsze rozpoznanie zagadnień, to będzie wymagał od Strony proponującej, aby dostarczyła mu pełną propozycję rozwiązania zawierającą informacje określone w Załączniku 3 - chyba, że w propozycji wstępnej zawarto już wszystkie informacje określone w Załączniku 3. Jeżeli Komitet jest zdania, że w związku z tą propozycją istnieje obawa, że system może spowodować poważną i nieodwracalną szkodę w środowisku, to brak całkowitej pewności z naukowego punktu widzenia nie będzie wykorzystany jako powód dla przyjęcia decyzji o wstrzymaniu prac dotyczących oceny tej propozycji. W tym celu Komitet powoła grupę techniczną zgodnie z artykułem 7.

4. Grupa techniczna dokona przeglądu tej propozycji wraz ze wszystkimi dodatkowymi danymi dostarczonymi przez którąkolwiek zainteresowaną jednostkę i przedstawi Komitetowi ocenę oraz sprawozdanie czy propozycja ta rodzi potencjalnie taką możliwość ryzyka niekorzystnych oddziaływań na przypadkowe organizmy lub na zdrowie człowieka, że nie daje ona podstawy do zmiany Załącznika 1. W związku z tym:

a) Przegląd wykonany przez grupę techniczną powinien obejmować:

- (i) ocenę związków pomiędzy rozpatrywanym systemem przeciwporostowym a zaobserwowanym niekorzystnym oddziaływaniem zarówno na środowisko jak i ludzkie zdrowie (nie ograniczającym się tylko do spożycia skażonych produktów morza) lub stwierdzonym w trakcie działań kontrolnych, o których mowa w Załączniku 3 albo w oparciu o inne istotne dane, które wyszły na jaw, niekorzystnym oddziaływaniem;
- (ii) ocenę zmniejszenia potencjalnego zagrożenia towarzyszącego proponowanym działaniom kontrolnym lub jakimkolwiek innym działaniom kontrolnym, które mogą być rozważane przez grupę techniczną;
- (iii) rozważenie dostępnych informacji o możliwościach technicznych w zakresie środków kontrolnych i skutków finansowych tej propozycji;
- (iv) rozważenie dostępnych informacji na temat innych skutków spowodowanych wprowadzeniem takich działań kontrolnych odnoszących się do:
 - środowiska (włączając koszty bezczynności i wpływu na jakość powietrza, ale nie ograniczając się do tego);

- warunków zdrowotnych stoczni i związanych z tym spraw bezpieczeństwa (np.: oddziaływania na pracowników stoczni);
 - kosztu międzynarodowego transportu morskiego i innych związanych z nim sektorów .
- (v) rozważenie dostępności odpowiednich rozwiązań alternatywnych, włączając potencjalne zagrożenia ze strony alternatywnych rozwiązań.
- b) Sprawozdanie grupy technicznej będzie raportem pisemnym obejmującym wszystkie oceny i rozważania określone w (a) , za wyjątkiem tych, co do których grupa techniczna może zalecić rezygnację z przeprowadzania ocen i rozważań wyszczególnionych od (a) (ii) do (a) (v), jeśli zostało to stwierdzone po ocenie , o której mowa w (a) (i) , iż propozycja zmiany nie kwalifikuje się do dalszego rozważenia.
- c) Sprawozdanie grupy technicznej będzie zawierać, między innymi, zalecenie dotyczące międzynarodowej kontroli przewidzianej w tej Konwencji, które powinno dla przedmiotowego systemu przeciwporostowego zapewnić informację czy dostępne będą określone działania kontrolne wskazane w rozpatrywanej propozycji, czy też uzna się za bardziej odpowiednie inne działania kontrolne.

5. Sprawozdanie grupy technicznej będzie rozesłane przed jego rozpatrzeniem przez Komitet do każdej ze Stron, członków Organizacji, Organizacji Narodów Zjednoczonych i jej wyspecjalizowanych agencji, organizacji międzyrządowych posiadających porozumienie z Organizacją i organizacji pozarządowych, które mają status konsultanta w tej Organizacji. Komitet zdecyduje czy zatwierdzić propozycję zmiany załącznika 1 wraz z jego modyfikacją, jeżeli jest to uzasadnione, biorąc pod uwagę sprawozdanie grupy technicznej. Jeżeli ze sprawozdania wynika możliwość występowania poważnego i nieodwracalnego uszkodzenia środowiska, to brak całkowitej pewności pod względem naukowym nie może sam w sobie być użyty jako powód zaniechania działań kontrolnych odnośnie systemów przeciwporostowych wyszczególnionych w Załączniku 1. Zaproponowana poprawka do Załącznika 1, jeżeli została przyjęta przez Komitet, będzie rozesłana do uzgodnienia stosownie do przepisów art. 16 (2) (a). Decyzja o odrzuceniu takiej propozycji nie powinna wykluczać możliwości przedłożenia w przyszłości nowej propozycji dotyczącej konkretnego systemu przeciwporostowego, jeśli zebrane zostaną nowe informacje.

6. Tylko Strony wymienione w ust. 3 i ust. 5 mogą uczestniczyć w podejmowaniu przez Komitet decyzji.

ARTYKUŁ 7

Grupy techniczne

1. Komitet ustanowi grupy techniczne stosownie do przepisu art. 6, jeżeli otrzyma pełną propozycję rozwiązania. W sytuacji, gdy wpłynie do Komitetu kilka propozycji w tym samym czasie lub kolejno po sobie, to może on powołać jedną lub więcej grup technicznych, zależnie od potrzeb.

2. Każda Strona może uczestniczyć w obradach grupy technicznej i powinna udostępnić odpowiednie ekspertyzy, które są dla niej osiągalne.

3. Komitet zdecyduje o programie pracy, organizacji i sposobie działania grup technicznych. Programy takie powinny zapewniać ochronę wszystkich poufnych informacji, które mogą być przedstawione Komitetowi. Grupy techniczne mogą odbywać takie spotkania, jakie wynikają z potrzeb, ale powinny starać się zrealizować swoją pracę przy wykorzystaniu korespondencji pisemnej lub elektronicznej albo innego odpowiedniego medium.

4. Jedynie przedstawiciele Stron mogą brać udział w formułowaniu zalecenia dla Komitetu zgodnie z artykułem 6. Grupa techniczna powinna starać się uzyskać jednogłośnie wśród przedstawicieli Stron. Jeżeli jednogłośnie nie jest możliwa, grupa techniczna powinna przedstawić punkt widzenia przedstawicieli reprezentujących mniejszość.

ARTYKUŁ 8

Badania naukowe i techniczne oraz monitoring

1. Strony podejmą odpowiednie działania aby promować i ułatwiać badania naukowe i techniczne oddziaływań systemów przeciwporostowych na środowisko, jak również monitorowanie ich skutków. W szczególności, badania takie powinny zawierać obserwacje, pomiary, pobieranie próbek laboratoryjnych, dokonywanie ocen i analiz oddziaływań systemów przeciwporostowych.

2. Każda ze Stron powinna, zgodnie z dalszymi celami tej Konwencji, promować dostępność odpowiednich informacji dla innych Stron, które zwrócą się o to, na temat:

- a) prac naukowych i technicznych podjętych zgodnie z Konwencją,
- b) programów badań morza i programów prac technicznych, oraz
- c) skutków oddziaływań na środowisko zaobserwowanych w czasie monitoringu i oceny programów dotyczących systemów przeciwporostowych.

ARTYKUŁ 9

Komunikacja i wymiana informacji

1. Każda Strona podejmuje się przedstawić Organizacji:

- a) listę mianowanych inspektorów lub uznanych organizacji, które są upoważnione do działania w imieniu tej Strony w zarządzaniu sprawami związanymi z kontrolą systemów przeciwporostowych zgodnie z postanowieniami tej Konwencji w celu przekazywania informacji Stronom Konwencji. Administracja powinna w związku z tym powiadomić Organizację o szczególnych obowiązkach i warunkach udzielonych upoważnień mianowanym inspektorom lub uznanej organizacji oraz

- b) informacje dotyczące wydania w ciągu roku decyzji o uznaniu, ograniczeniu lub zakazaniu stosowania systemów przeciwporostowych w oparciu o prawo wewnętrzne.
2. Organizacja uczyni dostępnymi w odpowiedni sposób, informacje przekazane jej na podstawie postanowień ustępu 1.
3. W odniesieniu do systemów przeciwporostowych, które Strona przyjęła, zarejestrowała lub wydała licencję, Strona ta powinna dostarczyć lub zażądać od wytwórców tych systemów przeciwporostowych aby dostarczyły tym Stronom, które o to poproszą, odpowiednich informacji na jakiej podstawie wydano decyzję, dołączając do tego informacje, o których mowa w Załączniku 3 lub inne odpowiednie informacje służące do sporządzenia oceny systemu przeciwporostowego. Żadne informacje, które są chronione prawnie nie powinny być udostępniane.

ARTYKUŁ 10

Przeglądy i świadectwa

Strona zapewni, że statki uprawnione do podnoszenia jej bandery lub eksploatowane pod jej zarządem, będą podlegać przeglądom i uzyskiwać świadectwa zgodnie z przepisami określonymi w Załączniku 4.

ARTYKUŁ 11

Inspekcje statków i wykrywanie naruszeń

1. Statek, do którego odnosi się ta Konwencja może w jakimkolwiek porcie Strony, stoczni, lub przystani przybrzeżnej, zostać poddany inspekcji przez upoważnionych przez tę Stronę inspektorów dla ustalenia, czy statek spełnia wymagania tej Konwencji. Jeżeli nie ma jasnych podstaw do tego by sądzić, że statek narusza postanowienia tej Konwencji, każda taka inspekcja powinna ograniczać się tylko do:

- a) sprawdzenia, tam gdzie jest to wymagane, że na pokładzie statku znajduje się ważne Międzynarodowe świadectwo przeciwporostowe lub Deklaracja przeciwporostowa oraz
- b) szybkiego pobrania próbek ze statkowego pokrycia przeciwporostowego, które nie naruszy integralności powłoki, struktury i działania systemu przeciwporostowego biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację**.
- Jednakże czas potrzebny dla otrzymania wyników takich próbek nie powinien uniemożliwiać statkowi poruszanie się i odpłynięcie.

2. Jeżeli istnieją oczywiste podstawy aby sądzić, że statek narusza postanowienia tej Konwencji, to może być przeprowadzona gruntowna inspekcja w oparciu o wytyczne opracowane przez Organizację**.

** Wytyczne są przygotowywane przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego-IMO

3. Jeżeli wykryto, że statek narusza przepisy tej Konwencji, to Strona przeprowadzająca inspekcję może podjąć kroki w celu ostrzeżenia, zatrzymania, zwolnienia lub usunięcia statku z jej portów. Strona podejmująca takie działania w stosunku do statku, który nie spełnia postanowień tej Konwencji, powiadomi o tym niezwłocznie administrację sprawującą nad nim nadzór.

4. Strony będą współpracowały w wykrywaniu naruszeń i w egzekwowaniu postanowień tej Konwencji. Strona może również dokonać inspekcji statku, kiedy wpłynie on do portu, stoczni lub przystani przybrzeżnych podlegających jej jurysdykcji, jeżeli otrzyma wniosek od którejkolwiek ze Stron w sprawie przeprowadzenia dochodzenia wraz z dostatecznymi dowodami, że statek jest lub był eksploatowany niezgodnie z postanowieniami tej Konwencji. Sprawozdanie z takiego dochodzenia będzie wysłane Stronie proszącej o to i do właściwej administracji sprawującej nad nim nadzór, ażeby odpowiednie działania mogły być podjęte na podstawie tej Konwencji.

ARTYKUŁ 12

Naruszenia

1. Każde naruszenie wymagań tej konwencji będzie zakazane i dlatego mają być ustanowione sankcje administracyjno-prawne w stosunku do statku, gdziekolwiek naruszenie miało miejsce. Jeżeli administracja jest poinformowana o takim naruszeniu, to powinna zbadać sprawę i zażądać od Strony informującej dostarczenia dodatkowych dowodów podejrzanego naruszenia. Jeżeli dla administracji udostępnione dowody są wystarczające do wszczęcia postępowania karnego w związku z domniemanym naruszeniem, to powinna spowodować aby wszczęto postępowanie najszybciej jak jest to możliwe, zgodnie z jej prawem. Administracja ta niezwłocznie informuje Stronę, która złożyła doniesienie o domniemanym naruszeniu, jak również Organizację o podjętym działaniu. Jeżeli administracja nie podejmie przez jeden rok od otrzymania informacji żadnych działań, to powinna również poinformować o tym Stronę, która zgłosiła domniemane naruszenie.

2. Każde naruszenie przepisów tej Konwencji na terenie jurysdykcji każdej ze Stron będzie zakazane i dlatego powinny być ustanowione sankcje, zgodne z prawem tych Stron. Kiedy tylko takie naruszenie się zdarzy Strona powinna:

- a) spowodować wszczęcie postępowania zgodnie ze jej prawem, albo
- c) dostarczyć administracji, której nadzorowi podlega statek, informację i dowód potwierdzający, jaki będzie w jej posiadaniu, iż naruszenie miało miejsce.

3. Kary ustanowione według prawa Strony, stosownie do tego artykułu, powinny być odpowiednio surowe, aby zniechęcić do naruszania tej Konwencji, gdziekolwiek miałyby to miejsce.

ARTYKUŁ 13

Nieuzasadnione opóźnienie lub zatrzymania statków

1. Należy podejmować wszelkie możliwe wysiłki, aby uniknąć nieuzasadnionego zatrzymania lub opóźnienia odprawy statków jakie wyniknąć mogą z art. 11 i art. 12.
2. Kiedy statek jest zbyt długo zatrzymany lub jego odprawa opóźniona na podstawie art. 11 i art. 12, to będzie on uprawniony do odszkodowania za wszelkie straty lub poniesione szkody.

ARTYKUŁ 14

Rozstrzyganie sporów

Wszelkie spory pomiędzy sobą związane z interpretacją i stosowaniem przepisów Konwencji Strony będą rozstrzygać w drodze negocjacji, dochodzenia, mediacji, pojednania arbitrażowego, rozstrzygnięcia sądowego, zaangażowania agencji regionalnych lub wykorzystania innych środków pojednawczych, które mają do wyboru.

ARTYKUŁ 15

Stosunek do Międzynarodowego prawa morskiego

Żadne z postanowień tej Konwencji nie będzie pomniejszać praw i obowiązków jakiegokolwiek Państwa, nabytych na podstawie międzynarodowego prawa, zawartego w Międzynarodowej konwencji o prawie morza, uchwalonej przez Organizację Narodów Zjednoczonych.

ARTYKUŁ 16

Poprawki

1. Niniejsza Konwencja może zostać poprawiona poprzez zastosowanie jednej z procedur określonych w poniższych ustępach.
2. Poprawki przyjmowane po rozpatrzeniu przez Organizację:
 - a) Każda ze Stron może zaproponować poprawkę do tej konwencji. Poprawka taka powinna być dostarczona Sekretarzowi Generalnemu, który następnie roześle ją do Stron Konwencji i członków Organizacji przynajmniej na sześć miesięcy przed jej rozpatrzeniem. W przypadku propozycji dotyczącej poprawki Załącznika 1, będzie ona, przed jej rozpatrzeniem poddana procedurze przewidzianej w art. 6.
 - b) Poprawka zgłoszona i przekazana do wiadomości w sposób, jaki podano wyżej będzie skierowana do rozpatrzenia przez Komitet. Strony Członkowie Organizacji oraz w niej niezrzeszeni, mają prawo do uczestniczenia w podejmowaniu ustaleń Komitetu dotyczących rozpatrzenia i przyjęcia poprawki.

- c) Poprawki będą przyjęte większością dwóch trzecich głosów Stron obecnych i głosujących w Komitecie, pod warunkiem że przynajmniej jedna trzecia Stron będzie obecna w czasie głosowania.
- d) Poprawki przyjęte zgodnie z (c) Sekretarz Generalny przedstawi Stronom do zaakceptowania.
- e) Poprawka będzie uznana za przyjętą w następujących przypadkach:
 - (i) Poprawka do artykułu tej Konwencji będzie uznana za przyjętą w dniu, gdy dwie trzecie Stron zawiadomiło Sekretarza Generalnego o jej przyjęciu.
 - (ii) Poprawka do załącznika będzie uznana za przyjętą po upływie dwunastu miesięcy od daty jej przyjęcia lub od innej daty określonej przez Komitet. Jednakże, jeżeli przed upływem tej daty więcej niż jedna trzecia Stron zawiadomi Sekretarza Generalnego o zgłoszeniu sprzeciwu w stosunku do poprawki, to będzie uznane, że poprawka ta nie została przyjęta.
- f) Poprawka wejdzie w życie po spełnieniu następujących warunków:
 - (i) Poprawka do artykułu tej Konwencji wejdzie w życie dla tych Stron, które zadeklarowały jej przyjęcie, po sześciu miesiącach od daty, kiedy uznano że została przyjęta zgodnie z (e) (i).
 - (ii) Poprawka do Załącznika 1 wejdzie w życie w stosunku do wszystkich Stron, po sześciu miesiącach od daty, kiedy uznano że została przyjęta, z wyłączeniem Strony, która:
 - 1) zgłosiła swój sprzeciw do tej poprawki zgodnie z (e) (ii) i nie wycofała tego sprzeciwu;
 - 2) oświadczyła Sekretarzowi Generalnemu, przed wejściem w życie takiej poprawki, że poprawka wejdzie w życie dla niej tylko w następstwie zgłoszenia przez nią jej przyjęcia, lub
 - 3) złożyła deklarację, w czasie deponowania jej dokumentu ratyfikacji, przyjęcia i zatwierdzenia, lub przystąpienia do tej Konwencji, że poprawka do Załącznika 1 wejdą dla niej w życie tylko po zgłoszeniu Sekretarzowi Generalnemu o przyjęciu poprawki.
 - (iii) Poprawka do załącznika innego niż Załącznik 1 wejdzie w życie w odniesieniu do wszystkich Stron po sześciu miesiącach od daty, kiedy uznano, że została przyjęta, z wyłączeniem tych Stron, które zgłosiły swój sprzeciw do tej poprawki zgodnie z (e) (ii) i nie wycofały tego sprzeciwu.
- g) (i) Strona, która powiadomiła o sprzeciwie zgodnie z (f) (ii) (1) lub (iii) może

później zgłosić Sekretarzowi Generalnemu, że przyjmuje tę poprawkę. Poprawka taka wejdzie w życie dla Strony po sześciu miesiącach od daty zawiadomienia o przyjęciu lub od daty kiedy poprawka wejdzie w życie w zależności od tego, która data jest późniejsza.

- (ii) Jeżeli Strona, która złożyła zawiadomienie lub deklarację określoną w (f) (ii) (2) lub (3), odpowiedni o zawiadomi Sekretarza Generalnego o przyjęciu poprawki, to taka poprawka wejdzie w życie dla tej Strony po sześciu miesiącach od daty zgłoszenia przyjęcia lub od daty kiedy poprawka wchodzi w życie, w zależności od tego, która data jest późniejsza.

3. Poprawki przyjęte poprzez Konferencję:

- a) Na prośbę Strony mającej poparcie przynajmniej jednej trzeciej Stron, Organizacja powinna zwołać Konferencję Stron w celu rozważenia poprawek do tej Konwencji.
- b) Poprawka przyjęta przez taką Konferencję większością dwóch trzecich głosów Stron obecnych i biorących udział w głosowaniu będzie przedstawiona przez Sekretarza Generalnego wszystkim Stronom do przyjęcia.
- c) Dopóki Konferencja nie zdecyduje inaczej, poprawka będzie uznana, że została przyjęta i że wejdzie w życie odpowiednio zgodnie z procedurami określonymi w (2) (e) i (f) niniejszego artykułu.

4. Każda ze Stron, która nie przyjęła poprawki do załącznika będzie traktowana, że nie jest Stroną tylko w odniesieniu do tej poprawki.

5. Dodanie nowego załącznika będzie proponowane i przyjmowane oraz wprowadzane w życie zgodnie z procedurą stosowaną przy poprawkach do artykułów tej Konwencji.

6. Każde zawiadomienie i deklaracja zgodnie z tym artykułem powinna być przedstawiona na piśmie Sekretarzowi Generalnemu.

7. Sekretarz Generalny powinien poinformować Stronę i członków Organizacji :

- a) o każdej poprawce, która wchodzi w życie i dacie jej wejścia w życie ogólnie i dla każdej ze Stron osobno oraz
- b) o każdym zawiadomieniu lub złożonej deklaracji zgodnie z tym artykułem.

ARTYKUŁ 17

Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie i przystąpienie

1. Niniejsza Konwencja będzie otwarta do podpisania przez wszystkie państwa w siedzibie Organizacji od dnia 1 lutego 2002 do dnia 31 grudnia 2002 i będzie otwarta do przystąpienia dla wszystkich państw.

2. Państwa mogą stać się Stronami tej Konwencji poprzez:
 - a) podpisanie bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcie lub zatwierdzenie albo
 - b) podpisanie z zastrzeżeniami ratyfikacji, przyjęcie lub zatwierdzenie, po którym nastąpi ratyfikacja, przyjęcie lub zatwierdzenie albo
 - c) przystąpienie.
3. Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie następuje w drodze złożenie w tym celu odpowiedniego dokumentu Sekretarzowi Generalnemu.
4. Jeżeli państwo składa się z dwóch, lub więcej jednostek terytorialnych, w których obowiązują inne systemy prawne mające zastosowanie w sprawach związanych z Konwencją, to może w czasie podpisywania, ratyfikacji, , przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia zadeklarować, iż Konwencja ta obowiązywać będzie na wszystkich jego jednostkach terytorialnych albo tylko na jednej lub na kilku z nich i może zmienić tą deklarację poprzez przedłożenie w każdym czasie innej deklaracji.
5. O każdej takiej deklaracji będzie powiadomiony Sekretarz Generalny, a powinna ona określać, do których jednostek terytorialnych Konwencja ma zastosowanie.

ARTYKUŁ 18 *Wejście w życie*

1. Niniejsza Konwencja wejdzie w życie po dwunastu miesiącach od daty, kiedy nie mniej niż dwadzieścia pięć Państw, których łączna flota handlowa stanowi nie mniej niż dwadzieścia pięć procent całkowitego tonażu światowej floty handlowej, albo podpisało bez zastrzeżeń ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, albo zdeponuje wymagane dokumenty ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia zgodnie z artykułem 17.
2. Dla Państw, które zdeponowały w odniesieniu do tej Konwencji dokument ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia po spełnieniu wymagań dotyczących wejścia jej w życie, lecz przed datą wejścia w życie Konwencji, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie uzyskają skutek prawny od daty wejścia jej w życie lub po trzech miesiącach od daty zdeponowania dokumentu w zależności od tego, która data jest późniejsza.
3. Każdy dokument ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia zdeponowany po dacie wejścia w życie tej Konwencji uzyska skutek prawny po trzech miesiącach od daty zdeponowania.
4. Po dacie, w której poprawka do tej Konwencji jest uznawana za przyjętą zgodnie z artykułem 16, każdy zdeponowany dokument ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia odnosić się będzie do konwencji poprawionej.

ARTYKUŁ 19

Wypowiedzenie

1. Niniejsza Konwencja może być wypowiedziana przez każdą ze Stron, w każdym czasie po upływie dwóch lat od daty wejścia jej w życie w stosunku do tej Strony.
2. Wypowiedzenie nabierze mocy po upływie jednego roku od daty powiadomienia Sekretarza Generalnego w formie pisemnej albo po upływie dłuższego okresu czasu podanego o w tym powiadomieniu.

ARTYKUŁ 20

Depozytariusz

1. Niniejsza Konwencja zostanie złożona do depozytu Sekretarzowi Generalnemu, który prześle potwierdzone kopie tej Konwencji do wszystkich Państw, które ją podpisały lub przystąpiły do niej.
2. Oprócz funkcji zapisanych w tej Konwencji, Sekretarz Generalny :
 - a) będzie informował wszystkie Państwa, które podpisały tę Konwencję, lub przystąpiły do niej o:
 - (i) każdym nowym podpisaniu lub złożeniu dokumentów ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia wraz z datą tego aktu;
 - (ii) dacie wejścia w życie Konwencji, oraz
 - (iii) złożeniu jakiegokolwiek dokumentu wypowiedzenia niniejszej Konwencji wraz z datą jego otrzymania i datą nabrania skutku prawnego.
 - b) prześle jak tylko Konwencja wejdzie w życie, jej tekst do Sekretariatu Organizacji Narodów Zjednoczonych w celu rejestracji i publikacji zgodnie z artykułem 102 Karty Narodów Zjednoczonych.

ARTYKUŁ 21

Języki

Niniejsza Konwencja została sporządzona w jednym egzemplarzu oryginalnym w języku, arabskim, chińskim, angielskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim, przy czym każdy tekst jest jednakowo autentyczny.

NA DOWÓD POWYŻSZEGO niżej podpisani, należycie upoważnieni przez swoje Rządy, podpisali niniejszą Konwencję.

SPORZĄDZONO w Londynie, dnia piątego października dwa tysiące pierwszego roku.

Za zgodność z oryginałem:

p.o. ZASTĘPCY DYREKTORA
Departamentu Administracji Morskiej i Śródlądowej
Adam Kowalewski
Adam Kowalewski

ZAŁĄCZNIK 1

KONTROLA SYSTEMÓW PRZECIWPOROSTOWYCH

System przeciwporostowy	Przedmiot kontroli	Zastosowanie	Data wejścia w życie
Substancje związków organicznych, które oddziałują jak biocydy w zastoso- wanych systemach przeciwporostowych	Statki nie będą używać w ogóle takich związków ani stosować ich powtórnie.	Wszystkie statki	Od 1 stycznia 2003 roku
Substancje związków organicznych, które oddziałują jak biocydy w zastoso- wanych systemach przeciwporostowych	Statki : 1) albo nie będą posiadały takich związków w pokryciach swoich kadłubów lub zewnętrznych częściach ich konstrukcji i powierzchniach, (2) albo będą posiadały pokrywającą warstwę, która stanowić będzie barierę dla wypłukiwania takich związków z leżącego pod nią pokrycia systemu przeciwporostowego, którego pozostawienie na kadłubie jest zabronione.	Wszystkie statki (z wyjątkiem zamocowanych lub pływających platform, pływające magazyny lub pływające jednostki produkcyjno- magazynowe i przeładunkowe, które zostały zbudowane przed 1 stycznia 2003 roku i które nie znajdują się w dniu 1 stycznia 2003 roku lub po tej dacie w suchym doku).	Od 1 stycznia 2008 roku,

* * *

ZAŁĄCZNIK 2

WYMAGANE ELEMENTY W PROPOZYCJI WSTĘPNEJ

1. **Wstępna** propozycja powinna obejmować odpowiednią dokumentację zawierającą przynajmniej:
 - a) identyfikację systemu przeciwporostowego do którego odnosi się propozycja: nazwę systemu przeciwporostowego, nazwę aktywnego składnika i jeżeli jest to możliwe numer „CAS” ustalony przez Chemical Abstract Services Registry Number, lub składniki systemu, które podejrzewa się o powodowanie niekorzystnych skutków w środowisku;
 - b) charakterystyczne informacje, wskazujące na to, że system przeciwporostowy, lub produkty jego transformacji mogą stanowić ryzyko dla zdrowia ludzkiego lub mogą powodować niekorzystne skutki wśród organizmów przypadkowych których koncentracja jest podobna do spotykanej w środowisku, (np. wyniki badań toksykologicznych przeprowadzonych na reprezentatywnych gatunkach albo dane o biokumulacji);
 - c) materiał zawierający potencjalną możliwość wystąpienia w środowisku toksycznych składników systemu przeciwporostowego lub produktów jego transformacji o stężeniach, które mogłyby powodować niekorzystne skutki dla organizmów przypadkowych, ludzkiego zdrowia lub jakości wody, (np. dane na temat obecności substancji w wodzie, osadach, organizmach flory i fauny; tempa uwalniania się składników toksycznych z oczyszczanych dla badań powierzchni lub powierzchni pokrycia występującego w naturalnych warunkach; albo wyniki z monitoringu, jeżeli są dostępne);
 - d) analiza związku między systemami przeciwporostowymi, w odniesieniu do niekorzystnych skutków i zaobserwowanej lub przewidywanej ich koncentracji w środowisku oraz
 - e) wstępne zalecenie typu restrykcji, które mogłyby być skuteczne w zmniejszeniu ryzyka związanego z zastosowaniem systemu przeciwporostowego.
2. Wstępna propozycja powinna być dostarczona Organizacji zgodnie z przepisami i przy zachowaniu przyjętej procedury.

* * *

ZAŁĄCZNIK 3

WYMAGANE ELEMENTY PEŁNEJ PROPOZYCJI ROZWIĄZANIA

1. Pełna propozycja rozwiązania powinna zawierać odpowiednią dokumentację, a mianowicie:

- a) rozwinięcia informacji zawartych w propozycji wstępnej;
- b) wnioski z oceny poszczególnych kategorii danych zawartych w 3 (a), (b) i (c), w zależności od tematyki zawartej w propozycji identyfikacji lub opisu metodologii, według której te dane zostały opracowane;
- c) podsumowanie rezultatów przeprowadzonych badań na temat niepożądanych skutków dla środowiska powodowanych przez system przeciwporostowy;
- d) podsumowanie rezultatów monitoringu, zawierające informacje o ruchu statków i ogólny opis monitorowanego obszaru, jeżeli został wykonany jakikolwiek monitoring;
- e) podsumowanie dostępnych danych na temat środowiska, stanu ekologicznego oraz oszacowania kumulacji substancji w środowisku uzyskanych za pomocą zastosowania modeli matematycznych wykorzystujących wszystkie dostępne losowe parametry środowiska, głównie te, które zostały określone doświadczalnie, a także zawierać powinny identyfikację i opis metodologii modelowania;
- f) ocenę związku między systemem przeciwporostowym, o którym mowa a skutkami niepożądanymi oraz ich obserwowaną i przewidywaną kumulacją substancji w środowisku;
- g) jakościowe stwierdzenie poziomu niepewności w ocenie, o której mowa w (f);
- h) zalecenie określonych działań kontrolnych w celu zmniejszenia ryzyka związanego z zastosowaniem systemu przeciwporostowego oraz
- i) podsumowanie wyników jakichkolwiek dostępnych badań na temat potencjalnych skutków zalecanych działań kontrolnych w odniesieniu do jakości powietrza, warunków pracy w stoczni, międzynarodowego transportu morskiego i innych spraw związanych, a także osiągalności odpowiednich alternatywnych rozwiązań.

2. Pełna propozycja rozwiązania powinna zawierać również informacje o każdej fizycznej i chemicznej właściwości rozpatrywanego składnika(ów), który jest zastosowany, a mianowicie:

- temperaturze topnienia
- temperaturze wrzenia
- gęstości (gęstości względnej)
- ciśnieniu pary;
- rozpuszczalności w wodzie / pH / stałej dysocjacji potasu (pKa);

- utlenianiu / potencjale redukcyjnym;
- masie molekularnej;
- strukturze molekularnej oraz
- innych fizycznych i chemicznych właściwościach, które zostały rozpoznane w propozycji wstępnej.

3. Dla celów powyższego ustępu (1) (b), wyróżnia się następujące kategorie danych:

- a) dane na temat stanu środowiska i zachodzących zmian:
- sposoby degradacji / rozproszenia (np. hydroliza / fotodegradacja / biodegradacja);
 - stała obecność w określonym medium (np. w słupie wody / osadach / organizmach flory i fauny),
 - osady / zdolność ich do wytrącenia się z wody,
 - tempo wypłukiwania biocydów lub aktywnych składników,
 - równowaga masy,
 - bioakumulacja, współczynnik podziału, współczynnik oktanol/woda oraz
 - inne nowe reakcje na uwolnione albo znane skutki oddziaływań wzajemnych.
- b) dane na temat niezamierzonych skutków oddziaływania na rośliny wodne, bezkręgowce, ryby, ptaki i ssaki morskie, gatunki zagrożone, inne gatunki flory i fauny, jakość wody, dno morskie lub na naturalne siedlisko organizmów przypadkowych, włączając wrażliwe i reprezentatywne organizmy, a mianowicie informacje dotyczące:
- silnej toksyczności,
 - chronicznej toksyczności,
 - rozwijającej się i powielającej się toksyczności,
 - zakłóceniu wewnątrzwydzielniczym,
 - toksyczności osadów,
 - biologicznej możliwości rozrodczej / biologicznym wzroście/ koncentracji biologicznej,
 - cyklu pokarmowego / konsekwencji dla populacji;
 - zaobserwowanych w terenie szkodliwych skutków / śnięcia ryb / wyrzucania na brzeg / badanie tkanki, oraz
 - pozostałości w produktach morza.

Powyższe dane powinny odnosić się do jednego lub więcej typu organizmów przypadkowych, takich jak rośliny wodne, bezkręgowce, ryby, ptaki, ssaki i gatunki zagrożone.

c) dane na temat możliwości wystąpienia skutków dla ludzkiego zdrowia (włączając, ale nie tylko, konsumpcję owoców morza).

4. Propozycja rozwiązania zawierać będzie opis użytej metodologii, jak również odpowiednich działań podjętych dla zapewnienia jakości i równowartości przeglądów przeprowadzonych badań.

* * *

ZAŁĄCZNIK 4

PRZEGLĄDY I ŚWIADECTWA WYMAGANE DLA SYSTEMÓW PRZECIWPOROSTOWYCH

Prawidło 1 Przeeglądy

1. Statki o pojemności brutto 400 GT i powyżej, do których odnosi się artykuł 3 (1) (a), zatrudnione w międzynarodowej żegludze, wyłączając umocowane i pływające platformy, pływające magazyny oraz pływające jednostki produkcyjno-magazynowe i rozładunkowe, będą poddane przeglądom określonym niżej:
 - (a) przeglądowi wstępnemu przed dopuszczeniem statku do usług lub przed uzyskaniem Międzynarodowego świadectwa systemu przeciwporostowego (zwanego dalej „Świadectwem”), wystawionego po raz pierwszy, który wymagany jest na podstawie Prawidła 2 lub Prawidła 3, oraz
 - (b) przeglądowi, kiedy system przeciwporostowy został zmieniony lub wymieniony. Takie przeglądy będą potwierdzane w świadectwie wydawanym zgodnie z Prawidłem 2 lub Prawidłem 3.
2. Przegląd ma być tak przeprowadzony, aby upewnić się że statkowy system przeciwporostowy całkowicie spełnia wymagania tej Konwencji.
3. Administracja ustanowi odpowiednie działania w stosunku do statków, które nie są przedmiotem postanowień ust. 1 tego Prawidła w celu zapewnienia spełnienia wymagań tej Konwencji.
4.
 - (a) Stosownie do wymogu tej Konwencji, przeglądy statków będą przeprowadzane przez inspektorów należycie upoważnionych przez Administrację przy uwzględnieniu wytycznych opracowanych* przez Organizację stosownie do Prawidła 3 (1). Alternatywnie Administracja może powierzyć przeglądy, wymagane przez tę Konwencję mianowanym w tym celu inspektorom albo uznanym przez nią organizacjom .
 - b) Administracja mianująca inspektorów, lub uznająca organizację** do przeprowadzania przeglądów upoważni przynajmniej w minimalnym zakresie każdego mianowanego inspektora lub uznaną organizację do:
 - (i) żądania od statku, który podlega przeglądowi aby spełniał wymagania określone w Załączniku 1, oraz
 - (ii) przeprowadzania przeglądów, jeżeli o to zwrócą się odpowiednie władze państwa portu, Strony tej Konwencji.

* Wytyczne mają być opracowane

** Odnosi się do wytycznych przyjętych przez Organizację rezolucją A.739(18), która może być znowelizowana przez Organizację i specyfikacji przyjętej przez Organizację rezolucją A.789(19), która może być znowelizowana przez Organizację.

- c) Gdy administracja, mianowany inspektor lub uznana organizacja ustala, że statkowy system przeciwporostowy nie odpowiada zarówno szczegółowym zapisom świadectwa, wymaganego w myśl Praw. 2 lub Praw. 3, jak również wymaganiom tej Konwencji, to taka administracja, inspektor lub organizacja powinny natychmiast zalecić podjęcie korygujących działań w celu dostosowania statku do wymagań. Inspektor lub organizacja powiadomi również niezwłocznie administrację o wszystkich takich ustaleniach. Jeżeli wymagane działania korygujące nie zostaną podjęte to administracja zostanie niezwłocznie powiadomiona o tym, że świadectwo nie zostało wydane albo że zostało anulowane.
- d) W sytuacji opisanej w (c), jeżeli statek przebywa w porcie innej Strony, to odpowiednie władze państwa, w którego porcie statek jest zarejestrowany, powinny być niezwłocznie powiadomione. Kiedy administracja, mianowany inspektor lub uznana organizacja powiadomiły władze państwa w którego porcie statek jest zarejestrowany, to rząd tego państwa powinien zapewnić takiej administracji, inspektorowi, uznanej organizacji każdą niezbędną pomoc aby mogli oni wykonać swoje zadania wynikające z tych przepisów, włączając działania opisane w art. 11 lub art. 12.

Prawidło 2

Wydanie lub potwierdzenie

Międzynarodowego świadectwa systemu przeciwporostowego

1. Administracja będzie wymagała, aby statek do którego odnosi się Praw. 1 miał wydane świadectwo po pomyślnie zakończonym przeglądzie dokonanym zgodnie z Praw. 1. Świadectwo wydane przez administrację Strony tej Konwencji będzie uznawane przez inne Strony tak samo, jakby były wydane przez nie same, w odniesieniu do wszystkich celów zawartych w tej Konwencji.
2. Świadectwa będą wydawane, lub potwierdzane przez administrację albo przez inną osobę lub organizację należycie przez nią upoważnioną. W każdym przypadku administracja bierze na siebie pełną odpowiedzialność za świadectwo.
3. Dla statków posiadających system przeciwporostowy po dokonaniu kontroli zgodnie z Załącznikiem 1, który zastosowano przed datą wejścia w życie przepisów dotyczących kontroli tego systemu, administracja wyda świadectwo zgodnie z ust. 2 i ust. 3 niniejszego Prawidła nie później niż dwa lata po wejściu w życie przepisów dotyczących tej kontroli. Niniejszy ustęp nie będzie wpływać na zakres wymagań dla statków określonych w Załączniku 1.
4. Świadectwo powinno mieć formę zgodną z wzorem zamieszczonym w Dodatku 1 do niniejszego Załącznika i powinno być sporządzone w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim. Jeżeli będzie użyty także urzędowy język państwa wydającego, język ten będzie rozstrzygający w przypadku sporu i rozbieżności.

Prawidło 3

Wydanie lub potwierdzenie Międzynarodowego świadectwa systemu przeciwporostowego przez inną Stronę

1. Na prośbę administracji inna Strona może spowodować, że statek zostanie poddany przeglądowi i jeżeli jego wyniki potwierdzą zgodność z postanowieniami tej Konwencji, to Strona ta wyda lub wyrazi zgodę na wydanie świadectwa dla tego statku, albo przedłuży mu lub wyrazi zgodę na przedłużenie tego świadectwa, zgodnie z niniejszą Konwencją.
2. Kopia świadectwa i kopia sprawozdania z przeglądu będzie przekazana tak szybko, jak to jest możliwe administracji występującej z taką prośbą.
3. Wydane w ten sposób świadectwo powinno zawierać stwierdzenie, że zostało ono wydane na wniosek administracji, o którym mowa w ustępie 1 i będzie miało tę samą moc i uzyska taką samą akceptację, jak świadectwo wydane przez tę administrację.
4. Świadectwo nie może być wydane statkowi, który podnosi banderę państwa nie będącego Stroną.

Prawidło 4

Ważność Międzynarodowego świadectwa systemu przeciwporostowego

1. Certyfikat wydany w myśl Praw. 2 lub Praw. 3 przestanie być ważny w każdym z poniższych przypadków:
 - a) jeżeli system przeciwporostowy jest zmieniony lub wymieniony a świadectwo nie jest potwierdzone zgodnie z tą Konwencją.
 - b) podczas przekazania statku pod banderę innego państwa. Nowe świadectwo powinno być wydane tylko wtedy, jeżeli Strona wydająca nowe świadectwo jest całkowicie pewna, że statek spełnia wymagania tej Konwencji. W przypadku transferu statku pomiędzy Stronami, jeżeli wniosek wpłynie w ciągu trzech miesięcy od daty transferu, Strona, której banderę statek był uprzednio uprawniony podnosić, powinna tak szybko jak jest to możliwe przekazać administracji kopie świadectwa, które statek miał przed transferem, a jeżeli jest to możliwe, kopię odpowiedniego sprawozdania z przeglądu.
2. Wydanie przez Stronę nowego świadectwa statkowi, który został przejęty od innej Strony, może nastąpić w oparciu o nowy przegląd, lub ważne świadectwo wydane przez poprzednią Stronę, której banderę statek był uprawniony podnosić.

Prawidło 5

Deklaracja systemu przeciwporostowego

1. Administracja wymagać będzie od statków o długości 24 m. lub dłuższych, ale o pojemności brutto mniejszej niż 400 GT zatrudnionych w międzynarodowej żegludze, do których ma zastosowanie art. 3 (1) (a) (wyłączając stałe i pływające platformy, pływające magazyny oraz pływające jednostki przemysłowo-magazynowe lub służące do rozładunku) aby posiadały Deklarację podpisaną przez właściciela lub jego upoważnionego agenta. Do

deklaracji powinna być dołączona odpowiednia dokumentacja (np.: na temat składu farby, faktura wykonawcy) lub zawarte w niej odpowiednie potwierdzenie.

2. Deklaracja powinna być wydana w formie zgodnej z wzorem zamieszczonym w Dodatku 2 do tego załącznika i powinna być sporządzona w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim. Jeżeli będzie użyty także urzędowy język państwa wydającego, to zapis w tym języku będzie rozstrzygający w przypadku sporu i rozbieżności.

DODATEK 1 DO ZAŁĄCZNIKA 4

WZÓR FORMULARZA
MIĘDZYNARODOWEGO SYSTEMU PRZECIWPOROSTOWEGO

MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO
SYSTEMU PRZECIWPOROSTOWEGO

(Niniejsze świadectwo powinno być uzupełnione Protokołem systemu przeciwporostowego)

(Oficjalna pieczęć,)

(Państwo,)

Wydane w myśl
Międzynarodowej konwencji w sprawie
kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach

z upoważnienia administracji Rządu

.....
(nazwa państwa)

przez

.....
(upoważniona osoba lub organizacja)

Jeżeli świadectwo było wydane wcześniej, to niniejsze świadectwo zastępuje poświadczenie wydane wcześniej, w dniu:

Szczegółowe dane statku¹

Nazwa statku..... Znaki rozpoznawcze:
Port, w którym statek jest zarejestrowany:
Pojemność bruttoGT. Numer IMO²):

System przeciwporostowy kontrolowany w myśl Załącznika 1 nie został wykonany w czasie budowy statku ani później.....;

System przeciwporostowy kontrolowany w myśl Załącznika 1 był uprzednio wykonany na statku, ale został usunięty przez. (wpisać nazwę metody):..... dnia (data).....;

1 Alternatywnie, szczegółowe dane statku mogą być ułożone horyzontalnie w tabelce.
2 Zgodnie z rezolucją Zgromadzenia A.600(15)

System przeciwporostowy kontrolowany w myśl Załącznika 1 był uprzednio wykonany na statku, ale został pokryty powłoką ochronną nałożoną przez (wpisać nazwę metody): dnia (data):□;

System przeciwporostowy kontrolowany w myśl Załącznika 1 był uprzednio wykonany na statku przed datą (data)³ ale musi być usunięty lub pokryty przez powłokę uszczelniającą przed datą (data)⁴ :□

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ ŻE:

1 statek poddany został przeglądowi zgodnie z Praw. 1 Załącznika 4 tej Konwencji, oraz że

2 przegląd wykazał, iż system przeciwporostowy zastosowany na statku jest zgodny z odpowiednimi wymaganiami Załącznika 1 tej Konwencji.

Wystawiono w :
(Miejsce wystawienia świadectwa)

.....
(Data wystawienia)

.....
(Podpis osoby upoważnionej do wystawienia świadectwa)

Data ukończenia przeglądu, na którego podstawie niniejsze świadectwo zostało wystawione :

³ Data wejścia w życie środków kontroli

⁴ Data upłynięcia któregokolwiek z terminów implementacji określonych w artykule 4(2) lub Załączniku 1.

WZÓR FORMULARZA
PROTOKOŁU SYSTEMU PRZECIWPOROSTOWEGO

PROTOKÓŁ SYSTEMU PRZECIWPOROSTOWEGO

Niniejszy Protokół powinien być stale dołączony do Międzynarodowego świadectwa systemu przeciwporostowego

Szczegółowe dane statku

Nazwa statku:
Znaki rozpoznawcze:
Numer IMO :

Szczegóły zastosowanego przeciwporostowego systemu (-ów):

Typ użytego przeciwporostowego systemu (-ów) :

Data (daty) zastosowania przeciwporostowego systemu (ów):

Nazwa (-wy) przedsiębiorstwa (-rstw) i urządzenie (-nia) służące do nałożenia farby, jaką zastosowano :

Nazwa (-wy) producenta (-ów) systemu przeciwporostowego:

Nazwa (-wy) i kolor(-ry) przeciwporostowego systemu (-ów):

Aktywny składnik(-ki) i ich numer (-y) CAS (Chemical Abstract Services Registry Number(s))

Typ (-y) powłoki ochronnej, jeżeli jest zastosowana:

Nazwa (-y) i kolor (-ry) powłoki ochronnej, jeżeli jest zastosowana:

Data nałożenia powłoki ochronnej :

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że protokół jest poprawny we wszystkich aspektach.

Wystawiono w
(Miejsce wystawienia protokołu)

.....
(Data wystawienia) (Podpis osoby upoważnionej do wystawienia protokołu)

Potwierdzenie ważności Protokołów⁵

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że przegląd wymagany zgodnie z Prawidłem 1 (1) (b) Załącznika 4 tej Konwencji wykazał, iż statek wypełnia postanowienia tej Konwencji:

Szczegóły zastosowanego przeciwporostowego systemu (-ów):

Typ zastosowanego systemu (-ów) przeciwporostowego:

Data (-ty) zastosowania przeciwporostowego systemu (-ów):

Nazwa przedsiębiorstwa (-rstw) i urządzenie (nia) służące do nałożenia farby, które zastosowano:

Nazwa (-wy) producenta (-ów) przeciwporostowego systemu (-ów):

Nazwa (-wy) i kolor (-y) przeciwporostowego systemu (-ów)

Aktywny składnik(-ki) i ich numer (-y) CAS (Chemical Abstract Services Registry Number(s)):

Typ (-y) powłoki ochronnej, jeżeli jest zastosowana:

Nazwa (-y) i kolor (-y) powłoki ochronnej, jeżeli jest zastosowana:

Data zastosowania powłoki ochronnej:

Podpisał:

(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce:

Data⁶:

(Pieczęć lub stempel urzędu)

⁵ Ta strona Protokołu będzie powielona i dodana do Protokołu jeżeli uznane to zostanie za konieczne przez Administrację

⁶ Data ukończenia przeglądu, na podstawie którego niniejsze przedłużenie jest sporządzone.

DODATEK 2 DO ZAŁĄCZNIKA 4

WZÓR FORMULARZA DEKLARACJI SYSTEMU PRZECIWPOROSTOWEGO

DEKLARACJA SYSTEMU PRZECIWPOROSTOWEGO

Wydany w myśl
Międzynarodowej konwencji w sprawie kontroli szkodliwych systemów
przeciwporostowych na statkach z 2001 r.

Nazwa statku..... Znaki rozpoznawcze:
Port, w którym statek jest zarejestrowany:
Długość: Pojemność brutto GT.
Numer IMO (jeżeli ma zastosowanie) :

Niniejszym deklaruje, że system przeciwporostowy użyty na tym statku spełnia wymagania załącznika 1 tej konwencji.

.....
(Data)
(Podpis właściciela, lub osoby upoważnionej przez właściciela)

Potwierdzenie zastosowanego systemu (-ów) przeciwporostowego :

Typ (-y) zastosowanego systemu przeciwporostowego i data (-y) wykonania :

.....
(Data)
(Podpis właściciela, lub osoby upoważnionej przez właściciela)

Typ (-y) zastosowanego systemu przeciwporostowego i data (-y) wykonania :

.....
(Data)
(Podpis właściciela, lub osoby upoważnionej przez właściciela)

Typ (-y) zastosowanego systemu przeciwporostowego i data (-y) wykonania :

.....
(Data)
(Podpis właściciela, lub osoby upoważnionej przez właściciela)

Typ (-y) zastosowanego systemu przeciwporostowego i data (-y) wykonania :

.....
(Data)
(Podpis właściciela, lub osoby upoważnionej przez właściciela)

الاتفاقية الدولية بشأن ضبط النظم السفينية المقاومة
لالتصاق الشوائب وذات الآثار المؤذية لعام 2001

2001 年国际控制船舶有害防污底系统公约

INTERNATIONAL CONVENTION ON THE CONTROL OF HARMFUL
ANTI-FOULING SYSTEMS ON SHIPS, 2001

CONVENTION INTERNATIONALE DE 2001 SUR LE CONTRÔLE
DES SYSTÈMES ANTISALISSURE NUISIBLES
SUR LES NAVIRES

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О КОНТРОЛЕ ЗА ВРЕДНЫМИ
ПРОТИВООБРАСТАЮЩИМИ СИСТЕМАМИ НА СУДАХ
2001 ГОДА

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE EL CONTROL DE LOS
SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PERJUDICIALES
EN LOS BUQUES, 2001

نسخة صادقة مصدقة من الاتفاقية الدولية بشأن ضبط النظم السفينية المقاومة لاتصاق الشوائب وذات الآثار
المؤذية لعام 2001 ، التي حررت في لندن في 5 تشرين الأول/أكتوبر عام 2001 وأودع أصلها لدى الأمين
للعام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系 2001 年 10 月 5 日订于伦敦的《2001 年国际控制船舶有害防污底系统公
约》的核证无误副本，其正本由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the International Convention on the Control of Harmful Anti-
Fouling Systems on Ships, 2001, done at London on 5 October 2001, the original of which
is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME de la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des
systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, faite à Londres le 5 octobre 2001, dont
l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ Международной конвенции о контроле за
вредными противобрастающими системами на судах 2001 года,
принятой в Лондоне 5 октября 2001 года, подлинник которой сдан на
хранение Генеральному секретарю Международной морской
организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del Convenio internacional sobre el control de los
sistemas anticrustantes perjudiciales en los buques, 2001, hecho en Londres el 5 de
octubre de 2001, cuyo original se ha depositado ante el Secretario General de la
Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

国际海事组织代表

For the Secretary-General of the International Maritime Organization

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

لندن

伦敦，

London,

Londres, le

Лондон,

Londres,

R. P. Burt
18th February, 2002.

INTERNATIONAL CONVENTION ON THE CONTROL OF
HARMFUL ANTI-FOULING SYSTEMS ON SHIPS, 2001

THE PARTIES TO THIS CONVENTION,

NOTING that scientific studies and investigations by Governments and competent international organizations have shown that certain anti-fouling systems used on ships pose a substantial risk of toxicity and other chronic impacts to ecologically and economically important marine organisms and also that human health may be harmed as a result of the consumption of affected seafood,

NOTING IN PARTICULAR the serious concern regarding anti-fouling systems that use organotin compounds as biocides and being convinced that the introduction of such organotins into the environment must be phased-out,

RECALLING that Chapter 17 of Agenda 21 adopted by the United Nations Conference on Environment and Development, 1992, calls upon States to take measures to reduce pollution caused by organotin compounds used in anti-fouling systems,

RECALLING ALSO that resolution A.895(21), adopted by the Assembly of the International Maritime Organization on 25 November 1999, urges the Organization's Marine Environment Protection Committee (MEPC) to work towards the expeditious development of a global legally binding instrument to address the harmful effects of anti-fouling systems as a matter of urgency,

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 MEPC on 15 September 1995,

RECOGNIZING the importance of protecting the marine environment and human health from adverse effects of anti-fouling systems,

RECOGNIZING ALSO that the use of anti-fouling systems to prevent the build-up of organisms on the surface of ships is of critical importance to efficient commerce, shipping and impeding the spread of harmful aquatic organisms and pathogens,

RECOGNIZING FURTHER the need to continue to develop anti-fouling systems which are effective and environmentally safe and to promote the substitution of harmful systems by less harmful systems or preferably harmless systems,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1
General Obligations

- (1) Each Party to this Convention undertakes to give full and complete effect to its provisions in order to reduce or eliminate adverse effects on the marine environment and human health caused by anti-fouling systems.
- (2) The Annexes form an integral part of this Convention. Unless expressly provided otherwise, a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to its Annexes.
- (3) No provision of this Convention shall be interpreted as preventing a State from taking, individually or jointly, more stringent measures with respect to the reduction or elimination of adverse effects of anti-fouling systems on the environment, consistent with international law.
- (4) Parties shall endeavour to co-operate for the purpose of effective implementation, compliance and enforcement of this Convention.
- (5) The Parties undertake to encourage the continued development of anti-fouling systems that are effective and environmentally safe.

ARTICLE 2
Definitions

For the purposes 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 a State, the Administration is the Government of that State. With respect to fixed or 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 their natural resources, the Administration is the Government of the coastal State concerned.
- (2) "Anti-fouling system" means a coating, paint, surface treatment, surface, or device that is used on a ship to control or prevent attachment of unwanted organisms.
- (3) "Committee" means the Marine Environment Protection Committee of the Organization.
- (4) "Gross tonnage" means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex 1 to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, or any successor Convention.
- (5) "International voyage" means a voyage by a ship entitled to fly the flag of one State to or from a port, shipyard, or offshore terminal under the jurisdiction of another State.
- (6) "Length" means the length as defined in the International Convention on Load Lines, 1966, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto, or any successor Convention.
- (7) "Organization" means the International Maritime Organization.

(8) "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

(9) "Ship" means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft, fixed or floating platforms, floating storage units (FSUs) and floating production storage and off-loading units (FPSOs).

(10) "Technical Group" is a body comprised of representatives of the Parties, Members of the Organization, the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization, and non-governmental organizations in consultative status with the Organization, which should preferably include representatives of institutions and laboratories that engage in anti-fouling system analysis. These representatives shall have expertise in environmental fate and effects, toxicological effects, marine biology, human health, economic analysis, risk management, international shipping, anti-fouling systems coating technology, or other fields of expertise necessary to objectively review the technical merits of a comprehensive proposal.

ARTICLE 3

Application

(1) Unless otherwise specified in this Convention, this Convention shall apply to:

(a) ships entitled to fly the flag of a Party;

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

(c) ships that enter a port, shipyard, or offshore terminal of a Party, but do not fall within subparagraph (a) or (b).

(2) This Convention shall not apply to any warships, naval auxiliary, or other ships owned or operated by a Party 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.

(3) With respect to the 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
Controls on Anti-Fouling Systems

(1) In accordance with the requirements specified in Annex 1, each Party shall prohibit and/or restrict:

(a) the application, re-application, installation, or use of harmful anti-fouling systems on ships referred to in article 3(1)(a) or (b); and

(b) the application, re-application, installation or use of such systems, whilst in a Party's port, shipyard, or offshore terminal, on ships referred to in article 3(1)(c),

and shall take effective measures to ensure that such ships comply with those requirements.

(2) Ships bearing an anti-fouling system which is controlled through an amendment to Annex 1 following entry into force of this Convention may retain that system until the next scheduled renewal of that system, but in no event for a period exceeding 60 months following application, unless the Committee decides that exceptional circumstances exist to warrant earlier implementation of the control.

ARTICLE 5
Controls of Annex 1 Waste Materials

Taking into account international rules, standards and requirements, a Party shall take appropriate measures in its territory to require that wastes from the application or removal of an anti-fouling system controlled in Annex 1 are collected, handled, treated and disposed of in a safe and environmentally sound manner to protect human health and the environment.

ARTICLE 6
Process for Proposing Amendments to Controls on Anti-Fouling Systems

(1) Any Party may propose an amendment to Annex 1 in accordance with this article.

(2) An initial proposal shall contain the information required in Annex 2, and shall be submitted to the Organization. When the Organization receives a proposal, it shall bring the proposal to the attention of the Parties, Members of the Organization, the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization and non-governmental organizations in consultative status with the Organization and shall make it available to them.

(3) The Committee shall decide whether the anti-fouling system in question warrants a more in-depth review based on the initial proposal. If the Committee decides that further review is warranted, it shall require the proposing Party to submit to the Committee a comprehensive proposal containing the information required in Annex 3, except where the initial proposal also includes all the information required in Annex 3. Where the Committee is of the view that there is a threat of serious or irreversible damage, lack of full scientific certainty shall not be used as a

reason to prevent a decision to proceed with the evaluation of the proposal. The Committee shall establish a technical group in accordance with article 7.

(4) The technical group shall review the comprehensive proposal along with any additional data submitted by any interested entity and shall evaluate and report to the Committee whether the proposal has demonstrated a potential for unreasonable risk of adverse effects on non-target organisms or human health such that the amendment of Annex I is warranted. In this regard:

- (a) The technical group's review shall include:
 - (i) an evaluation of the association between the anti-fouling system in question and the related adverse effects observed either in the environment or on human health, including, but not limited to, the consumption of affected seafood, or through controlled studies based on the data described in Annex 3 and any other relevant data which come to light;
 - (ii) an evaluation of the potential risk reduction attributable to the proposed control measures and any other control measures that may be considered by the technical group;
 - (iii) consideration of available information on the technical feasibility of control measures and the cost-effectiveness of the proposal;
 - (iv) consideration of available information on other effects from the introduction of such control measures relating to:
 - the environment (including, but not limited to, the cost of inaction and the impact on air quality);
 - shipyard health and safety concerns (i.e. effects on shipyard workers);
 - the cost to international shipping and other relevant sectors; and
 - (v) consideration of the availability of suitable alternatives, including a consideration of the potential risks of alternatives.
- (b) The technical group's report shall be in writing and shall take into account each of the evaluations and considerations referred to in subparagraph (a), except that the technical group may decide not to proceed with the evaluations and considerations described in subparagraph (a)(ii) through (a)(v) if it determines after the evaluation in subparagraph (a)(i) that the proposal does not warrant further consideration.
- (c) The technical group's report shall include, *inter alia*, a recommendation on whether international controls pursuant to this Convention are warranted on the anti-fouling system in question, on the suitability of the specific control measures suggested in the comprehensive proposal, or on other control measures which it believes to be more suitable.

- (5) The technical group's report shall be circulated to the Parties, Members of the Organization, the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization and non-governmental organizations in consultative status with the Organization, prior to its consideration by the Committee. ~~The Committee shall~~ decide whether to approve any proposal to amend Annex 1, and any modifications thereto, if appropriate, taking into account the technical group's report. If the report finds a threat of serious or irreversible damage, lack of full scientific certainty shall not, itself, be used as a reason to prevent a decision from being taken to list an anti-fouling system in Annex 1. The proposed amendments to Annex 1, if approved by the Committee, shall be circulated in accordance with article 16(2)(a). A decision not to approve the proposal shall not preclude future submission of a new proposal with respect to a particular anti-fouling system if new information comes to light.
- (6) Only Parties may participate in decisions taken by the Committee described in paragraphs (3) and (5).

ARTICLE 7 Technical Groups

- (1) The Committee shall establish a technical group pursuant to article 6 when a comprehensive proposal is received. In circumstances where several proposals are received concurrently or sequentially, the Committee may establish one or more technical groups as needed.
- (2) Any Party may participate in the deliberations of a technical group, and should draw on the relevant expertise available to that Party.
- (3) The Committee shall decide on the terms of reference, organization and operation of the technical groups. Such terms shall provide for protection of any confidential information that may be submitted. Technical groups may hold such meetings as required, but shall endeavour to conduct their work through written or electronic correspondence or other media as appropriate.
- (4) Only the representatives of Parties may participate in formulating any recommendation to the Committee pursuant to article 6. A technical group shall endeavour to achieve unanimity among the representatives of the Parties. If unanimity is not possible, the technical group shall communicate any minority views of such representatives.

ARTICLE 8 Scientific and Technical Research and Monitoring

- (1) The Parties shall take appropriate measures to promote and facilitate scientific and technical research on the effects of anti-fouling systems as well as monitoring of such effects. In particular, such research should include observation, measurement, sampling, evaluation and analysis of the effects of anti-fouling systems.

(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 technical activities undertaken in accordance with this Convention;
- (b) marine scientific and technological programmes and their objectives; and
- (c) the effects observed from any monitoring and assessment programmes relating to anti-fouling systems.

ARTICLE 9

Communication and Exchange of Information

- (1) Each Party undertakes to communicate to the Organization:
 - (a) a list of the nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on behalf of that Party in the administration of matters relating to the control of anti-fouling systems in accordance with this Convention for circulation to the Parties for the information of their officers. The Administration shall therefore notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations; and
 - (b) on an annual basis, information regarding any anti-fouling systems approved, restricted, or prohibited under its domestic law.
- (2) The Organization shall make available, through any appropriate means, information communicated to it under paragraph (1).
- (3) For those anti-fouling systems approved, registered or licensed by a Party, such Party shall either provide, or require the manufacturers of such anti-fouling systems to provide, to those Parties which request it, relevant information on which its decision was based, including information provided for in Annex 3, or other information suitable for making an appropriate evaluation of the anti-fouling system. No information shall be provided that is protected by law.

ARTICLE 10

Survey and Certification

A Party shall ensure that ships entitled to fly its flag or operating under its authority are surveyed and certified in accordance with the regulations in Annex 4.

ARTICLE 11
Inspections of Ships and Detection of Violations

- (1) A ship to which this Convention applies may, in any port, shipyard, or offshore terminal of a Party, be inspected by officers authorized by that Party for the purpose of determining whether the ship is in compliance with this Convention. Unless there are clear grounds for believing that a ship is in violation of this Convention, any such inspection shall be limited to:
- (a) verifying that, where required, there is onboard a valid International Anti-fouling System Certificate or a Declaration on Anti-fouling System; and/or
 - (b) a brief sampling of the ship's anti-fouling system that does not affect the integrity, structure, or operation of the anti-fouling system taking into account guidelines developed by the Organization.* However, the time required to process the results of such sampling shall not be used as a basis for preventing the movement and departure of the ship.
- (2) If there are clear grounds to believe that the ship is in violation of this Convention, a thorough inspection may be carried out taking into account guidelines developed by the Organization.*
- (3) If the ship is detected to be in violation of this Convention, the Party carrying out the inspection may take steps to warn, detain, dismiss, or exclude the ship from its ports. A Party taking such action against a ship for the reason that the ship does not comply with this Convention shall immediately inform the Administration of the ship concerned.
- (4) Parties shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of this Convention. A Party may also inspect a ship when it enters the ports, shipyards, 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 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 the appropriate action may be taken under this Convention.

ARTICLE 12
Violations

- (1) Any violation of this Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefor 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 laws. 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 one year after receiving the information, it shall so inform the Party which reported the alleged violation.

* Guidelines to be developed.

(2) Any violation of this Convention within the jurisdiction of any Party shall be prohibited and sanctions shall be established therefor 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 concerned such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred.

(3) The sanctions established under the laws of a Party pursuant to this article shall be adequate in severity to discourage violations of this Convention wherever they occur.

ARTICLE 13
Undue Delay or Detention of Ships

(1) All possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed under article 11 or 12.

(2) When a ship is unduly detained or delayed under article 11 or 12, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

ARTICLE 14
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 15
Relationship to International Law of the Sea

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 16
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. In the case of a proposal to amend Annex 1, it shall be processed in accordance with article 6, prior to its consideration under this article.
 - (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 an 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 Annex 1 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;
 - (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; or
 - (3) made a declaration at the time it deposits its instrument of ratification, acceptance or approval of, or accession to, this Convention that amendments to Annex 1 shall enter into force for it only after the notification to the Secretary-General of its acceptance with respect to such amendments.
 - (iii) An amendment to an Annex other than Annex 1 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 those Parties that have notified their objection to the amendment in accordance with subparagraph (e)(ii) and that have not withdrawn such objection.
- (g) (i) A Party that has notified an objection under subparagraph (f)(ii)(1) or (iii) 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 or declaration referred to in sub-paragraph (f)(ii)(2) or (3), respectively, 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 of this article.

- (4) Any Party that has declined to accept an amendment to an Annex shall be treated as a non-Party only for the purpose of application of that amendment.
- (5) An addition of a new Annex shall be proposed and adopted and shall enter into force in accordance with the procedure applicable to an amendment to an article of this Convention.
- (6) Any notification or declaration under this article shall be made in writing to the Secretary-General.
- (7) 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 or declaration made under this article.

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 February 2002 to 31 December 2002 and shall thereafter remain open for accession by any State.
- (2) States may become Parties to this 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 Secretary-General and shall state expressly the territorial 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 twenty-five States, the combined merchant fleets of which constitute not less than twenty-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 in 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 16, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the Convention as amended.

ARTICLE 19
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 the deposit of written notification with the Secretary-General, to take effect one year after receipt or such longer period as may be specified in that notification.

ARTICLE 20
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 which 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 of this 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 21
Languages

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

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

DONE AT LONDON, this fifth day of October, two thousand and one.

Za zgodność z oryginałem:

P.O. ZASTĘPCY DYREKTORA
Departamentu Administracji Morskiej i Śródlądowej
Adam Kowalewski
Adam Kowalewski

ANNEX 1

CONTROLS ON ANTI-FOULING SYSTEMS

Anti-fouling system	Control measures	Application	Effective date
Organotin compounds which act as biocides in anti-fouling systems	Ships shall not apply or re-apply such compounds	All ships	1 January 2003
Organotin compounds which act as biocides in anti-fouling systems	Ships either: (1) shall not bear such compounds on their hulls or external parts or surfaces; or (2) shall bear a coating that forms a barrier to such compounds leaching from the underlying non-compliant anti-fouling systems	All ships (except fixed and floating platforms, FSUs, and FPSOs that have been constructed prior to 1 January 2003 and that have not been in dry-dock on or after 1 January 2003)	1 January 2008

ANNEX 2

REQUIRED ELEMENTS FOR AN INITIAL PROPOSAL

- (1) An initial proposal shall include adequate documentation containing at least the following:
 - (a) identification of the anti-fouling system addressed in the proposal: name of the anti-fouling system; name of active ingredients and Chemical Abstract Services Registry Number (CAS number), as applicable; or components of the system which are suspected of causing the adverse effects of concern;
 - (b) characterization of the information which suggests that the anti-fouling system or its transformation products may pose a risk to human health or may cause adverse effects in non-target organisms at concentrations likely to be found in the environment (e.g., the results of toxicity studies on representative species or bioaccumulation data);
 - (c) material supporting the potential of the toxic components in the anti-fouling system, or its transformation products, to occur in the environment at concentrations which could result in adverse effects to non-target organisms, human health, or water quality (e.g., data on persistence in the water column, sediments and biota; the release rate of toxic components from treated surfaces in studies or under actual use conditions; or monitoring data, if available);
 - (d) an analysis of the association between the anti-fouling system, the related adverse effects and the environmental concentrations observed or anticipated; and
 - (e) a preliminary recommendation on the type of restrictions that could be effective in reducing the risks associated with the anti-fouling system.
- (2) An initial proposal shall be submitted in accordance with rules and procedures of the Organization.

ANNEX 3

REQUIRED ELEMENTS OF A COMPREHENSIVE PROPOSAL

- (1) A comprehensive proposal shall include adequate documentation containing the following:
- (a) developments in the data cited in the initial proposal;
 - (b) findings from the categories of data set out in paragraphs (3)(a), (b) and (c), as applicable, depending on the subject of the proposal and the identification or description of the methodologies under which the data were developed;
 - (c) a summary of the results of studies conducted on the adverse effects of the anti-fouling system;
 - (d) if any monitoring has been conducted, a summary of the results of that monitoring, including information on ship traffic and a general description of the area monitored;
 - (e) a summary of the available data on environmental or ecological exposure and any estimates of environmental concentrations developed through the application of mathematical models, using all available environmental fate parameters, preferably those which were determined experimentally, along with an identification or description of the modelling methodology;
 - (f) an evaluation of the association between the anti-fouling system in question, the related adverse effects and the environmental concentrations, either observed or expected;
 - (g) a qualitative statement of the level of uncertainty in the evaluation referred to in subparagraph (f);
 - (h) a recommendation of specific control measures to reduce the risks associated with the anti-fouling system; and
 - (i) a summary of the results of any available studies on the potential effects of the recommended control measures relating to air quality, shipyard conditions, international shipping and other relevant sectors, as well as the availability of suitable alternatives.
- (2) A comprehensive proposal shall also include information on each of the following physical and chemical properties of the component(s) of concern, if applicable:
- melting point;
 - boiling point;
 - density (relative density);
 - vapour pressure;

- water solubility / pH / dissociation constant (pKa);
- oxidation/reduction potential;
- molecular mass;
- molecular structure; and
- other physical and chemical properties identified in the initial proposal.

(3) For the purposes of paragraph (1)(b) above, the categories of data are:

(a) Data on environmental fate and effect:

- modes of degradation/dissipation (e.g., hydrolysis/photodegradation/biodegradation);
- persistence in the relevant media (e.g., water column/sediments/biota);
- sediments/water partitioning;
- leaching rates of biocides or active ingredients;
- mass balance;
- bioaccumulation, partition coefficient, octanol/water coefficient; and
- any novel reactions on release or known interactive effects.

(b) Data on any unintended effects in aquatic plants, invertebrates, fish, seabirds, marine mammals, endangered species, other biota, water quality, the seabed, or habitat of non-target organisms, including sensitive and representative organisms:

- acute toxicity;
- chronic toxicity;
- developmental and reproductive toxicity;
- endocrine disruption;
- sediment toxicity;
- bioavailability/biomagnification/bioconcentration;
- food web/population effects;
- observations of adverse effects in the field/fish kills/strandings/tissue analysis; and
- residues in seafood.

These data shall relate to one or more types of non-target organisms such as aquatic plants, invertebrates, fish, birds, mammals and endangered species.

(c) Data on the potential for human health effects (including, but not limited to, consumption of affected seafood).

(4) A comprehensive proposal shall include a description of the methodologies used, as well as any relevant measures taken for quality assurance and any peer review conducted of the studies.

ANNEX 4

SURVEYS AND CERTIFICATION REQUIREMENTS FOR ANTI-FOULING SYSTEMS

REGULATION 1

Surveys

- (1) Ships of 400 gross tonnage and above referred to in article 3(1)(a) engaged in international voyages, excluding fixed or floating platforms, FSUs, and FPSOs, shall be subject to surveys specified below:
 - (a) an initial survey before the ship is put into service or before the International Anti-fouling System Certificate (Certificate) required under regulation 2 or 3 is issued for the first time; and
 - (b) a survey when the anti-fouling systems are changed or replaced. Such surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 2 or 3.
- (2) The survey shall be such as to ensure that the ship's anti-fouling system fully complies with this Convention.
- (3) The Administration shall establish appropriate measures for ships that are not subject to the provisions of paragraph (1) of this regulation in order to ensure that this Convention is complied with.
- (4)
 - (a) As regards the enforcement of this Convention, surveys of ships shall be carried out by officers duly authorized by the Administration or as provided in regulation 3(1), taking into account guidelines for surveys developed by the Organization. Alternatively, the Administration may entrust surveys required by this Convention either to surveyors nominated for that purpose or to organizations recognized by it.
 - (b) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations^{**} to conduct surveys shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:
 - (i) require a ship that it surveys to comply with the provisions of Annex 1; and
 - (ii) carry out surveys if requested by the appropriate authorities of a port State that is a Party to this Convention.

Guidelines to be developed.

^{**} 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.

- (c) When the Administration, a nominated surveyor, or a recognized organization determines that the ship's anti-fouling system does not conform either to the particulars of a Certificate required under regulation 2 or 3, or to the requirements of this Convention, such Administration, surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken to bring the ship into compliance. A surveyor or organization shall also in due course notify the Administration of any such determination. If the required corrective action is not taken, the Administration shall be notified forthwith and it shall ensure that the Certificate is not issued or is withdrawn as appropriate.
- (d) In the situation described in subparagraph (c), if the ship is in the port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall be notified forthwith. When 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 Administration, surveyor, or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation, including any action described in article 11 or 12.

REGULATION 2

Issue or Endorsement of an International Anti-fouling System Certificate

- (1) The Administration shall require that a ship to which regulation 1 applies is issued with a Certificate after successful completion of a survey in accordance with regulation 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.
- (3) For ships bearing an anti-fouling system controlled under Annex 1 that was applied before the date of entry into force of a control for such a system, the Administration shall issue a Certificate in accordance with paragraphs (2) and (3) of this regulation not later than two years after entry into force of that control. This paragraph shall not affect any requirement for ships to comply with Annex 1.
- (4) The Certificate shall be drawn up in the form corresponding to the model given in Appendix 1 to this Annex and shall be written at least in English, French, or Spanish. If an official language of the issuing State is also used this shall prevail in the case of the dispute or discrepancy.

REGULATION 3

Issue or Endorsement of an International Anti-fouling System Certificate by Another Party

- (1) At the request of the Administration, another Party may cause a ship to be surveyed and, if satisfied that this Convention has been complied with, it shall issue or authorize the issue of a Certificate to the ship and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that Certificate for the ship, in accordance with this Convention.

(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 that it has been issued at the request of the Administration referred to in paragraph (1) 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 which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

REGULATION 4

Validity of an International Anti-fouling System Certificate

(1) A Certificate issued under regulation 2 or 3 shall cease to be valid in either of the following cases:

(a) if the anti-fouling system is changed or replaced and the Certificate is not endorsed in accordance with this Convention; and

(b) 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 this Convention. 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 a copy of the Certificates carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey reports.

(2) The issue by a Party of a new Certificate to a ship transferred from another Party may be based on a new survey or on a valid Certificate issued by the previous Party whose flag the ship was entitled to fly.

REGULATION 5

Declaration on Anti-fouling System

(1) The Administration shall require a ship of 24 meters or more in length, but less than 400 gross tonnage engaged in international voyages and to which article 3(1)(a) applies (excluding fixed or floating platforms, FSUs, and FPSOs) to carry a Declaration signed by the owner or owner's authorized agent. Such Declaration shall be accompanied by appropriate documentation (such as a paint receipt or a contractor invoice) or contain appropriate endorsement.

(2) The Declaration shall be drawn up in the form corresponding to the model given in Appendix 2 to this Annex and shall be written at least in English, French, or Spanish. If an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly is also used, this shall prevail in the case of a dispute or discrepancy.

APPENDIX 1 TO ANNEX 4

MODEL FORM OF INTERNATIONAL ANTI-FOULING SYSTEM CERTIFICATE

INTERNATIONAL ANTI-FOULING SYSTEM CERTIFICATE

(This certificate shall be supplemented by a Record of Anti-fouling Systems)

(Official seal)

(State)

Issued under the International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships

under the authority of the Government of

(name of the State)

by

(person or organization authorized)

When a Certificate has been previously issued, this Certificate replaces the certificate dated

Particulars of ship¹

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Gross tonnage

IMO number²

An anti-fouling system controlled under Annex 1 has not been applied during or after construction of this ship

An anti-fouling system controlled under Annex 1 has been applied on this ship previously, but has been removed by (insert name of the facility) on (date)

An anti-fouling system controlled under Annex 1 has been applied on this ship previously, but has been covered with a sealer coat applied by (insert name of the facility) on (date)

An anti-fouling system controlled under Annex 1 was applied on this ship prior to.... (date)³, but must be removed or covered with a sealer coat prior to (date)⁴

¹ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

² In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization with Assembly resolution A.600(15).

³ Date of entry into force of the control measure.

⁴ Date of expiration of any implementation period specified in article 4(2) or Annex 1.

THIS IS TO CERTIFY THAT:

- 1 the ship has been surveyed in accordance with regulation 1 of Annex 4 to the Convention;
and
- 2 the survey shows that the anti-fouling system on the ship complies with the applicable requirements of Annex 1 to the Convention.

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

.....
(Date of issue)

.....
(Signature of authorized official issuing the Certificate)

Date of completion of the survey
on which this certificate is issued:

MODEL FORM OF RECORD OF ANTI-FOULING SYSTEMS

RECORD OF ANTI-FOULING SYSTEMS

This Record shall be permanently attached to the International Anti-Fouling System Certificate.

Particulars of ship

Name of ship
Distinctive number or letters
IMO number

Details of anti-fouling system(s) applied

Type(s) of anti-fouling system(s) used

Date(s) of application of anti-fouling system(s)

Name(s) of company(ies) and facility(ies)/location(s) where applied

Name(s) of anti-fouling system manufacturer(s)

Name(s) and colour(s) of anti-fouling system(s)

Active ingredient(s) and their Chemical Abstract Services Registry Number(s) (CAS number(s))

Type(s) of sealer coat, if applicable

Name(s) and colour(s) of sealer coat applied, if applicable

Date of application of sealer coat

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at
(Place of issue of Record)

.....
(Date of issue)

.....
(Signature of authorized official issuing the record)

Endorsement of the Records⁵

THIS IS TO CERTIFY that a survey required in accordance with regulation 1(1)(b) of Annex 4 to the Convention found that the ship was in compliance with the Convention

Details of anti-fouling system(s) applied

Type(s) of anti-fouling system(s) used.....

Date(s) of application of anti-fouling system(s).....

Name(s) of company(ies) and facility(ies) location(s) where applied.....

Name(s) of anti-fouling system(s) manufacturer(s).....

Name(s) and colour(s) of anti-fouling system(s).....

Active ingredient(s) and their Chemical Abstract Services Registry Number(s) (CAS number(s)).....

Type(s) of sealer coat, if applicable.....

Name(s) and colour(s) of sealer coat applied, if applicable.....

Date of application of sealer coat.....

Signed:
(Signature of authorized official issuing the Record)

Place:

Date⁶:

(Seal or stamp of the authority)

⁵ This page of the Record shall be reproduced and added to the Record as considered necessary by the Administration.
⁶ Date of completion of the survey on which this endorsement is made.

APPENDIX 2 TO ANNEX 4

MODEL FORM OF DECLARATION ON ANTI-FOULING SYSTEM

DECLARATION ON ANTI-FOULING SYSTEM

Drawn up under the
International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships

Name of ship
Distinctive number or letters
Port of registry
Length
Gross tonnage
IMO number (if applicable)

I declare that the anti-fouling system used on this ship complies with Annex 1 of the Convention.

.....
(Date) (Signature of owner or owner's authorized agent)

Endorsement of anti-fouling system(s) applied

Type(s) of anti-fouling system(s) used and date(s) of application.....

.....
(Date) (Signature of owner or owner's authorized agent)

Type(s) of anti-fouling system(s) used and date(s) of application.....

.....
(Date) (Signature of owner or owner's authorized agent)

Type(s) of anti-fouling system(s) used and date(s) of application.....

.....
(Date) (Signature of owner or owner's authorized agent)