

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Internationalen Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Ballastwasser-Gesetz)

A. Problem und Ziel

Bei Ballastwasser handelt es sich um Meerwasser, das für die Stabilisierung von Schiffen in große Tanks gepumpt und beim Be- und Entladen wieder abgelassen wird. Beim Befüllen der Tanks können tierische und pflanzliche Organismen mit dem Wasser in das Schiff gelangen. Wird das Ballastwasser in einem anderen Hafen abgepumpt, gelangen die Lebewesen in das fremde Hafenwasser, wo sie bei geeigneten Umweltbedingungen (Temperatur, Salzgehalt, Nährstoffangebot) überleben, sich rasch vermehren und durch eine Eingliederung in das bestehende Ökosystem oftmals erhebliche negative, ökologische und ökonomische Folgen haben können. Die Beseitigung dieser gebietsfremden invasiven Arten gelingt oft nur am Anfang der Ausbreitung. Werden Maßnahmen zu spät ergriffen, ist eine vollständige Beseitigung oftmals nicht mehr oder nur mit immensem Aufwand möglich. Der Prävention neuer Einschleppungen kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Bei jeder Abgabe von Ballastwasser werden gebietsfremde Organismen freigesetzt. Die Vereinten Nationen haben den Eintrag fremder Arten als eine der vier gefährlichsten Bedrohungen für die Meeresumwelt eingestuft.

B. Lösung

Durch das Vertragsgesetz sollen die verfassungsrechtlichen Voraussetzungen nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes für den Beitritt zu dem Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behand-

Fristablauf: 12. 10. 12

lung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen herbeigeführt werden.

C. Alternativen

Verzicht auf die Ratifikation mit Nachteilen für Meeresumwelt, Anlagenhersteller und Seeschiffe unter deutscher Flagge sowie für die Glaubwürdigkeit Deutschlands als völkerrechtlicher Vertragspartner.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Der für die Durchführung des Übereinkommens erforderliche Personalmehrbedarf beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Umweltbundesamt, Bundesinstitut für Risikobewertung und Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft, Dienststelle Schiffssicherheit (vormals See-Berufsgenossenschaft) wurde bereits im Zusammenhang mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung seeverkehrsrechtlicher, verkehrsrechtlicher und anderer Vorschriften mit Bezug zum Seerecht (Bundestags-Drucksache 16/7415) dargelegt.

Nach inzwischen gewonnenen Erfahrungen reduziert sich der Bedarf voraussichtlich beim Bundesamt für Risikobewertung auf 2,5 wissenschaftliche Stellen und bei der Berufsgenossenschaft auf eine Voll- und eine Teilzeitstelle. Die Stellen für die Berufsgenossenschaft werden voraussichtlich zum Haushalt 2014 angemeldet. Für das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie sind für den Haushalt 2013 drei Stellen angemeldet worden, die durch Gebühreneinnahmen kompensiert werden.

Für das Umweltbundesamt erhöht sich der Bedarf auf zwei Stellen. Der festgestellte Mehrbedarf ergibt sich aus der Zahl der durchschnittlich in Deutschland gestellten Zulassungsanträge, der Bewertung von Anträgen, die in anderen Staaten gestellt werden, und der fachlichen Beratung der Bundesministerien für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

Alle weiteren Mehrausgaben bzw. Mehrbedarfe an Planstellen/Stellen werden im jeweiligen Einzelplan eingespart (siehe auch Bundestags-Drucksache 16/7415).

E. Erfüllungsaufwand

Durch die Ratifikation des Übereinkommens entsteht kein über die internationale Verpflichtung hinausgehender Erfüllungsaufwand.

Durch die Anpassung des Seeaufgabengesetzes entsteht kein Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Das Gesetz verursacht für die Wirtschaft keine weiteren Kosten. Selbst wenn Deutschland das Übereinkommen nicht ratifiziert, müssen Schiffe, die am internationalen Verkehr teilnehmen, die wesentlichen Verpflichtungen des Übereinkommens nach dessen völkerrechtlichem Inkrafttreten (womit spätestens 2014 zu rechnen ist) einhalten. Denn Artikel 3 Absatz 3 verpflichtet die Vertragsparteien, Schiffe von Nichtvertragsparteien nicht günstiger zu behandeln. Das bedeutet auch für Schiffe von Nichtvertragsparteien, dass sie über Ballastwasser-

Behandlungssysteme (Größenordnung: 500 000 Euro) verfügen müssen, um sich den Zugang zu Häfen von Vertragsparteien zu erhalten.

Beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie entstehen durch die Zulassung von Ballastwasser-Behandlungssystemen im Jahr 2013 voraussichtlich Gebühreneinnahmen in Höhe von 532 000 Euro.

31. 08. 12

Vk – U – Wi

**Gesetzentwurf
der Bundesregierung**

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Internationalen Übereinkommen von 2004
zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser
und Sedimenten von Schiffen
(Ballastwasser-Gesetz)**

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 31. August 2012

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Internationalen Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Ballastwasser-Gesetz)

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Dr. Angela Merkel

Entwurf**Gesetz
zu dem Internationalen Übereinkommen von 2004
zur Kontrolle und Behandlung
von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen
(Ballastwasser-Gesetz)****Vom**

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu dem in London am 13. Februar 2004 von der Internationalen Konferenz über Ballastwassermanagement für Schiffe angenommenen Internationalen Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Ballastwasser-Übereinkommen) wird zugestimmt. Das Übereinkommen wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Änderungen des Übereinkommens nach seinem Artikel 19, die sich im Rahmen der Ziele des Übereinkommens halten, in Kraft zu setzen. Rechtsverordnungen nach Satz 1 bedürfen der Zustimmung des Bundesrates, wenn sie Regelungen enthalten, die von den Ländern als eigene Angelegenheit auszuführen sind.

Artikel 3

Das Seeaufgabengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S. 2876), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3069) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 3e wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 5 wird das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.
- b) In Nummer 6 wird nach der Angabe „(BGBl. 2008 II S. 520)“ das Wort „oder“ eingefügt.
- c) Nach Nummer 6 wird folgende Nummer 7 eingefügt:
„7. von Artikel 12 des Ballastwasser-Übereinkommens (BGBl. 2012 II S. ..., ... [einsetzen: Seitenzahl der Veröffentlichung des Übereinkommens])“.

2. § 15 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 2 wird nach dem Wort „verweist,“ das Wort „oder“ gestrichen.
 - bb) In Nummer 3 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
 - cc) Die folgenden Nummern 4 und 5 werden angefügt:
 - „4. einem Gebot oder Verbot eines in der Anlage bezeichneten internationalen Übereinkommens in der Seeschifffahrt zuwiderhandelt, das inhaltlich einem in
 - a) Nummer 1a oder
 - b) Nummer 1 oder Nummer 1bbezeichneten Gebot oder Verbot entspricht, soweit eine Rechtsverordnung nach Absatz 4 für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist, oder
 5. einem Gebot oder Verbot eines in der Anlage bezeichneten internationalen Übereinkommens in der Seeschifffahrt zuwiderhandelt, das inhaltlich einer Regelung entspricht, zu der die in
 - a) Nummer 2 oder
 - b) Nummer 3genannten Vorschriften ermächtigen, soweit eine Rechtsverordnung nach Absatz 4 für einen bestimmten Bußgeldtatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.“
 - b) In Absatz 2 wird die Angabe „Nr. 1a und 2“ durch die Wörter „Nummer 1a, 2, 4 Buchstabe a und Nummer 5 Buchstabe a“ ersetzt.
 - c) Die folgenden Absätze 4 und 5 werden angefügt:
 - „(4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, soweit dies zur Durchsetzung der in der Anlage bezeichneten internationalen Übereinkommen in der Seeschifffahrt erforderlich ist, durch Rechtsverordnung ohne

Zustimmung des Bundesrates die Tatbestände zu bezeichnen, die als Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nummer 4 oder Nummer 5 geahndet werden können.

(5) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Anlage zu ändern, soweit dies erforderlich ist, um

1. Änderungen in umwelt- oder klimaschutzbezogenen internationalen Übereinkommen in der Seeschifffahrt Rechnung zu tragen oder
2. neue umwelt- oder klimaschutzbezogene internationale Übereinkommen in der Seeschifffahrt aufzunehmen,

soweit diese jeweils völkerrechtlich als verbindlich angenommen und auf Grund innerstaatlichen Rechts anzuwenden sind.“

3. Nach § 22a wird folgender § 22b eingefügt:

„§ 22b

(1) § 3e Nummer 7 und Nummer 3 der Anlage sind erst ab dem Tag anzuwenden, an dem das Ballastwasser-Übereinkommen für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gibt den in Absatz 1 bezeichneten Tag im Bundesgesetzblatt bekannt.“

4. Folgende Anlage wird angefügt:

„Anlage

(zu § 15 Absatz 1 Nummer 4 und 5, Absatz 4 und 5)

Internationale Übereinkommen

1. Internationales Übereinkommen von 2001 über die Beschränkung des Einsatzes schädlicher Bewuchsschutzsysteme auf Schiffen vom 5. Oktober 2001 (AFS-Übereinkommen) (BGBl. 2008 II S. 520, 522),
2. Internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe vom 2. November 1973 und das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen vom 17. Februar 1978 (BGBl. 1982 II S. 2, 4; 1996 II S. 399), zuletzt geändert durch die Entschließung MEPC.194(61) vom 1. Oktober 2010 (BGBl. 2011 II S. 850, 851),
3. Internationales Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Ballastwasser-Übereinkommen) vom 13. Februar 2004 (BGBl. 2012 II S., ... [einsetzen: Seitenzahl der Veröffentlichung des Übereinkommens]).“

Artikel 4

(1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 18 Absatz 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Das Übereinkommen konnte vom 1. Juni 2004 bis 31. Mai 2005 gezeichnet werden; seitdem ist der Beitritt möglich.

Auf das Übereinkommen findet Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da das Übereinkommen sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Das Vertragsgesetz bedarf nach Artikel 84 Absatz 1 Satz 6 des Grundgesetzes der Zustimmung des Bundesrates, weil das Übereinkommen Regelungen des Verwaltungsverfahrens enthält, die sich auch an die Länder richten (Artikel 5 Absatz 1 des Übereinkommens).

Zu Artikel 2

Die Vorschrift enthält eine Verordnungsermächtigung nach dem Vorbild des bewährten Artikels 2 des MARPOL-Gesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. September 1998 (BGBl. 1998 II S. 2546), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 2. Juni 2008 (BGBl. 2008 II S. 520) geändert worden ist, und des Artikels 3 des AFS-Gesetzes vom 2. Juni 2008 (BGBl. 2008 II S. 520). Sie ermöglicht die Inkraftsetzung künftiger Änderungen des Übereinkommens in einem vereinfachten Verfahren. Dabei ist durch Satz 2 sichergestellt, dass die Belange der Länder gewahrt werden.

Zu Artikel 3

1. Nummer 1

enthält die zur Anwendung des Artikels 12 des Übereinkommens notwendige Änderung des Seeaufgabengesetzes und schafft die Anspruchsgrundlage für Ersatzansprüche für den Fall, dass ein Schiff bei einer Überprüfung unangemessen lange festgehalten wird.

2. Die Nummern 2 und 4

ändern § 15 des Seeaufgabengesetzes so, dass die Verfolgung und Ahndung von Verstößen gegen das Übereinkommen als Ordnungswidrigkeit durch Verordnung geregelt werden kann.

Artikel 5 des AFS-Gesetzes hat Artikel 2 Absatz 1 Nummer 1 des MARPOL-Gesetzes aufgehoben. Es hat sich gezeigt, dass nunmehr keine Rechtsgrundlage mehr besteht, um Ordnungswidrigkeitenvorschriften in Bezug auf das MARPOL-Übereinkommen zu erlassen. Dieses Problem besteht für das AFS-Übereinkommen nicht, weil die geltende Fassung keine bewehrungspflichtigen Regelungen enthält. Das Ballastwasser-Übereinkommen enthält jedoch Vorschriften, bei denen eine Bewehrung in Betracht kommt. Dies gilt insbesondere für Regel B-4 der Anlage.

Ziel ist, § 15 des Seeaufgabengesetzes so zu ändern, dass Verstöße gegen umwelt- oder klimaschutzbezogene internationale Übereinkommen, die den Seeverkehr betreffen, aufgrund einer Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als Ordnungswidrigkeit geahndet werden können. Die Ermächtigung ist auf umwelt- und (gegebenenfalls zukünftig) klimaschutzbezogene internationale Übereinkommen beschränkt, weil den übrigen Übereinkommen die im Schiffssicherheitsgesetz niedergelegte Philosophie der maritimen Sicherheitspartnerschaft zugrunde liegt, die Ordnungswidrigkeitenvorschriften im Wesentlichen entbehrlich macht. Dieses Prinzip kann bei umwelt- oder klimaschutzbezogenen internationalen Vorschriften zwar im Allgemeinen auch für dort geregelte Bau- und Ausrüstungsvorschriften, insbesondere nicht aber für Verhaltensvorschriften angewandt werden. Dieses hat auch den Vorteil, dass der Bußgeldrahmen des Seeaufgabengesetzes nach einheitlichen Maßstäben angewendet werden kann. Derzeit sind nur das MARPOL-, AFS- und Ballastwasser-Übereinkommen betroffen. Die Anlage kann durch Rechtsverordnung ergänzt werden. Die Regelung betrifft nur geänderte oder neue internationale Übereinkommen, die in einem ersten Schritt bereits mit

oder ohne Bundesratsbeteiligung in Kraft gesetzt wurden. Erst im Anschluss daran können sie im zweiten Schritt in die Anlage nach § 15 des Seeaufgabengesetzes aufgenommen werden.

3. Zu Nummer 3

Die Übergangsregelung im neuen § 22b berücksichtigt, dass das Ballastwasser-Übereinkommen noch nicht in Kraft getreten ist und daher die Rechtsvorschriften, die ausschließlich der Umsetzung dieses Übereinkommens dienen, nicht bereits mit der Verkündung (Artikel 4), sondern erst mit dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens für die Bundesrepublik Deutschland angewendet werden dürfen.

4. Erfüllungsaufwand

Durch die Änderung des Seeaufgabengesetzes entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Zusätzlicher Erfüllungsaufwand würde für die Verwaltung durch Prüfungsaufwand entstehen, wenn im Falle einer Festhaltung zu Unrecht Ersatzansprüche geltend gemacht würden. Nach den Erfahrungen der letzten Jahre kann eine Fallzahl von 0 prognostiziert werden. Seit 2004 ist es zu mehr als 400 Festhaltungen gekommen. Ersatzansprüche wurden jedoch nur in zwei Fällen – zu Unrecht – geltend gemacht.

Zu Artikel 4

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, zu dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 18 Absatz 2 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Im Hinblick auf den Regelungsgehalt, insbesondere Artikel 16 des Übereinkommens, kommt eine Befristung nicht in Betracht.

Schlussbemerkung

Kosten entstehen durch das Gesetz weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei sozialen Sicherungssystemen.

Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Das Gesetzesvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei. Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Betroffen sind die Managementregeln (1) „Grundregel“ und der Nachhaltigkeitsindikator (5) „Artenvielfalt erhalten – Lebensräume schützen“. Das Gesetz ermöglicht den Beitritt Deutschlands zum Ballastwasser-Übereinkommen und leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Verhinderung der Einschleppung fremder Arten durch Ballastwasser. Dadurch werden die marinen Lebensräume und die dort vorkommenden Arten geschützt.

Die gleichstellungspolitischen Auswirkungen wurden geprüft. Das Gesetz unterscheidet nicht zwischen Männern und Frauen. Er wirkt sich in gleicher Weise auf die Geschlechter aus. Die Relevanzprüfung in Bezug auf Gleichstellungsfragen fällt somit negativ aus.

Internationales Übereinkommen von 2004
zur Kontrolle und Behandlung
von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen

International Convention
for the Control and Management
of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004

Convention internationale de 2004
pour le contrôle et la gestion
des eaux de ballast et sédiments des navires

(Übersetzung)

The Parties to this Convention,

Les Parties à la présente Convention,

Die Vertragsparteien dieses Übereinkommens –

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

rappelant l'article 196 1) de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer, qui dispose notamment que «les États prennent toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin résultant de l'utilisation de techniques dans le cadre de leur juridiction ou sous leur contrôle, ou l'introduction intentionnelle ou accidentelle en une partie du milieu marin d'espèces étrangères ou nouvelles pouvant y provoquer des changements considérables et nuisibles»,

unter Berufung auf Artikel 196 Absatz 1 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982, der wie folgt lautet: „Die Staaten ergreifen alle notwendigen Maßnahmen zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung der Meeresumwelt, die sich aus der Anwendung von Technologien im Rahmen ihrer Hoheitsbefugnisse oder unter ihrer Kontrolle oder aus der absichtlichen oder zufälligen Zuführung fremder oder neuer Arten in einen bestimmten Teil der Meeresumwelt, die dort beträchtliche und schädliche Veränderungen hervorrufen können, ergibt“;

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

notant les objectifs de la Convention de 1992 sur la diversité biologique et le fait que le transfert et l'introduction d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes par les eaux de ballast des navires menacent la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique, ainsi que la décision IV/5 concernant la conservation et l'utilisation durable des écosystèmes marins et côtiers, adoptée en 1998 par la Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique (COP 4), de même que la décision VI/23 concernant les espèces exotiques qui menacent des écosystèmes, des habitats ou des espèces, y compris les principes directeurs relatifs aux espèces envahissantes, adoptée en 2002 par la Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique (COP 6),

in Kenntnis der Ziele des Übereinkommens von 1992 über die biologische Vielfalt und unter Hinweis darauf, dass die Einschleppung und Zuführung schädlicher Wasserorganismen und Krankheitserreger über das Ballastwasser von Schiffen die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der biologischen Vielfalt bedroht, sowie unter Hinweis auf den Beschluss IV/5 der Konferenz der Vertragsparteien des Übereinkommens über die biologische Vielfalt von 1998 (COP 4) betreffend die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der Ökosysteme des Meeres und der Küsten und auf den Beschluss VI/23 der Konferenz der Vertragsparteien des Übereinkommens über die biologische Vielfalt von 2002 (COP 6) über nichtheimische Arten, die Ökosysteme, Habitate oder Arten bedrohen, einschließlich der Leitprinzipien über invasive Arten;

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

notant aussi que la Conférence de 1992 des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED) avait prié l'Organisation maritime internationale («l'Organisation») d'envisager d'adopter des règles appropriées concernant le rejet des eaux de ballast,

ferner in Kenntnis der Tatsache, dass die Konferenz der Vereinten Nationen von 1992 über Umwelt und Entwicklung (UNCED) die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (im Folgenden als „Organisation“ bezeichnet) ersucht hat, die Annahme geeigneter Vorschriften über das Einleiten von Ballastwasser zu erwägen;

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),

ayant à l'esprit l'approche de précaution énoncée au Principe 15 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement et mentionnée dans la résolution

eingedenk des Vorsorgeprinzips, das in Grundsatz 15 der Erklärung von Rio über Umwelt und Entwicklung niedergelegt ist und auf das die am 15. September 1995

adopted by the Organization's Marine Environment Protection Committee on 15 September 1995,

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

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

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

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

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

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

Considering that these objectives may best be achieved by the conclusion of an International Convention for the Control and

MEPC.67(37), adoptée le 15 septembre 1995 par le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation,

ayant à l'esprit également que le Sommet mondial de 2002 pour le développement durable a demandé, au paragraphe 34 b) de son Plan d'application, des actions à tous les niveaux pour accélérer la mise au point de mesures visant à trouver une solution au problème des espèces allogènes envahissantes rejetées dans l'eau de ballast,

conscientes que le rejet incontrôlé d'eaux de ballast et de sédiments par les navires a entraîné le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes qui portent atteinte ou nuisent à l'environnement, à la santé humaine, aux biens et aux ressources;

reconnaissant l'importance que l'Organisation a donnée à cette question en adoptant les résolutions de l'Assemblée A.774(18) en 1993 et A.868(20) en 1997 afin de traiter du transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes,

reconnaissant en outre que plusieurs États ont agi individuellement afin de prévenir, réduire au minimum et, en dernier ressort, éliminer les risques d'introduction d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes par les navires entrant dans leurs ports, et reconnaissant aussi que cette question, qui présente un intérêt mondial, nécessite la prise de mesures fondées sur des règles applicables à l'échelle mondiale et des directives pour l'application efficace et l'interprétation uniforme de ces règles,

désireuses de voir se poursuivre la mise au point d'options de gestion des eaux de ballast plus sûres et plus efficaces qui permettront de prévenir, de réduire au minimum et, en dernier ressort, d'éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes,

résolues à prévenir, réduire au minimum et, en dernier ressort, éliminer les risques pour l'environnement, la santé humaine, les biens et les ressources dus au transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes, grâce au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, tout en évitant les effets secondaires indésirables qu'un tel contrôle pourrait avoir, et à encourager l'évolution des connaissances et technologies connexes,

considérant que le meilleur moyen d'atteindre ces objectifs est de conclure une Convention internationale pour le

vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt angenommene Entschließung MEPC.67(37) Bezug nimmt;

sowie eingedenk der Tatsache, dass der Weltgipfel von 2002 für nachhaltige Entwicklung unter Ziffer 34 Buchstabe b seines Durchführungsplans dazu aufruft, Maßnahmen auf allen Ebenen zu ergreifen, die darauf gerichtet sind, die Erarbeitung von Maßnahmen gegen invasive nichtheimische Arten in Ballastwasser zu beschleunigen;

in dem Bewusstsein, dass das unkontrollierte Einleiten von Ballastwasser und Sedimenten aus Schiffen zur Einschleppung von schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserregern geführt hat, wodurch die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte und Ressourcen beeinträchtigt oder geschädigt werden;

in Anerkennung der Bedeutung, die dieser Angelegenheit seitens der Organisation durch die Entschließungen der Versammlung A.774(18) im Jahr 1993 und A.868(20) im Jahr 1997 beigemessen worden ist, die zu dem Zweck angenommen worden sind, sich mit der Einschleppung von schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserregern zu befassen;

in der Erkenntnis, dass mehrere Staaten individuelle Maßnahmen mit dem Ziel der Verhütung, der Verringerung auf ein Mindestmaß und letztendlich der Beseitigung der Risiken der Einführung schädlicher Wasserorganismen und Krankheitserreger durch Schiffe, die ihre Häfen anlaufen, ergriffen haben, sowie in der Erkenntnis, dass diese Angelegenheit, da sie von weltweiter Bedeutung ist, Maßnahmen erfordert, die auf weltweit anwendbaren Regeln, einschließlich der Richtlinien für ihre wirksame Durchführung und einheitliche Auslegung, beruhen;

in dem Wunsch, die Entwicklung sichererer und wirksamerer Möglichkeiten der Behandlung von Ballastwasser fortzusetzen, die zu einer weiteren Verhütung, Verringerung auf ein Mindestmaß und letztendlich der Beseitigung der Einschleppung schädlicher Wasserorganismen und Krankheitserreger führen werden;

entschlossen, durch die Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen die Risiken zu verhüten, auf ein Mindestmaß zu verringern und letztendlich zu beseitigen, die sich aus der Einschleppung von schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserregern für die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte und Ressourcen ergeben, sowie entschlossen, unerwünschte Nebenwirkungen einer solchen Kontrolle zu vermeiden und weitere Entwicklungen in damit zusammenhängenden Wissensbereichen und Technologien zu fördern;

in der Erwägung, dass diese Ziele am besten durch den Abschluss eines internationalen Übereinkommens zur Kontrolle

Management of Ships' Ballast Water and Sediments,

contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires,

und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen erreicht werden können –

Have agreed as follows:

sont convenues de ce qui suit:

sind wie folgt übereingekommen:

Article 1

Definitions

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

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

Article 1

Définitions

Aux fins de la présente Convention, sauf disposition expresse contraire:

- 1 «Administration» désigne le gouvernement de l'État sous l'autorité duquel le navire est exploité. Dans le cas d'un navire autorisé à battre le pavillon d'un État, l'Administration est le gouvernement de cet État. Dans le cas des plates-formes flottantes affectées à l'exploration et à l'exploitation des fonds marins et de leur sous-sol adjacents aux côtes sur lesquelles l'État côtier exerce des droits souverains aux fins de l'exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles, y compris les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO), l'Administration est le gouvernement de l'État côtier intéressé.
- 2 «Eaux de ballast» désigne les eaux et les matières en suspension prises à bord d'un navire pour contrôler l'assiette, la gîte, le tirant d'eau, la stabilité ou les contraintes.
- 3 «Gestion des eaux de ballast» désigne les processus mécanique, physique, chimique et biologique utilisés, isolément ou parallèlement, pour éliminer ou rendre inoffensifs les organismes aquatiques nuisibles et les agents pathogènes présents dans les eaux de ballast et sédiments, ou à empêcher qu'ils soient admis dans ces eaux et sédiments ou rejetés avec ces eaux et sédiments.
- 4 «Certificat» désigne le Certificat international de gestion des eaux de ballast.
- 5 «Comité» désigne le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation.
- 6 «Convention» désigne la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.
- 7 «Jauge brute» désigne la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage des navires énoncées à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, ou dans toute convention qui lui succéderait.
- 8 «Organismes aquatiques nuisibles et agents pathogènes» désigne les orga-

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Übereinkommens haben, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

1. Der Ausdruck „Verwaltung“ bezeichnet die Regierung des Staates, unter dessen Hoheitsgewalt das Schiff betrieben wird. Bei einem Schiff, das berechtigt ist, die Flagge eines Staates zu führen, ist die Verwaltung die Regierung dieses Staates. Bei schwimmenden Plattformen, einschließlich schwimmender Lagereinheiten und schwimmender Produktions-, Lager- und Verladeeinheiten, die zur Erforschung und Ausbeutung des an die Küste angrenzenden Meeresbodens und Meeresuntergrunds eingesetzt sind, über die der Küstenstaat souveräne Rechte in Bezug auf die Erforschung und Ausbeutung seiner natürlichen Ressourcen ausübt, ist die Verwaltung die Regierung des betreffenden Küstenstaats.
2. Der Ausdruck „Ballastwasser“ bezeichnet Wasser einschließlich der darin enthaltenen Schwebstoffe, das an Bord eines Schiffes genommen wird, um den Trimm, die Krängung, den Tiefgang, die Stabilität oder die Spannungen des Schiffes zu regulieren.
3. Der Ausdruck „Ballastwasser-Behandlung“ bezeichnet mechanische, physikalische, chemische und biologische Verfahren, die, einzeln oder in Kombination, dazu dienen, in Ballastwasser und Sedimenten enthaltene schädliche Wasserorganismen und Krankheitserreger zu entfernen oder unschädlich zu machen oder ihre Aufnahme oder Einbringung zu vermeiden.
4. Der Ausdruck „Zeugnis“ bezeichnet das Internationale Zeugnis über die Ballastwasser-Behandlung.
5. Der Ausdruck „Ausschuss“ bezeichnet den Ausschuss der Organisation für den Schutz der Meeresumwelt.
6. Der Ausdruck „Übereinkommen“ bezeichnet das Internationale Übereinkommen zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen.
7. Der Ausdruck „Bruttoraumzahl“ bezeichnet die nach den Vermessungsregeln in Anlage I des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 oder in einem etwaigen Nachfolge-Übereinkommen berechnete Bruttoraumzahl.
8. Der Ausdruck „schädliche Wasserorganismen und Krankheitserreger“

or pathogens which, if introduced into the sea, including estuaries, or into fresh water courses, may create hazards to the environment, human health, property or resources, impair biological diversity or interfere with other legitimate uses of such areas.

nismes aquatiques et les agents pathogènes qui, s'ils sont introduits dans la mer, les estuaires ou les cours d'eau, peuvent mettre en danger l'environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources, porter atteinte à la diversité biologique ou gêner toute autre utilisation légitime de ces milieux.

bezeichnet Wasserorganismen und Krankheitserreger, die, wenn sie dem Meer, einschließlich Flussmündungen, oder Süßwasser führenden Wasserläufen zugeführt werden, die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Ressourcen gefährden, der biologischen Vielfalt schaden oder sonstige rechtmäßige Arten der Nutzung solcher Gebiete beeinträchtigen können.

9 "Organization" means the International Maritime Organization.

9 «Organisation» désigne l'Organisation maritime internationale.

9. Der Ausdruck „Organisation“ bezeichnet die Internationale Seeschiffahrts-Organisation.

10 "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

10 «Secrétaire général» désigne le Secrétaire général de l'Organisation.

10. Der Ausdruck „Generalsekretär“ bezeichnet den Generalsekretär der Organisation.

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

11 «Sédiments» désigne les matières provenant de l'eau de ballast qui se sont déposées à l'intérieur d'un navire.

11. Der Ausdruck „Sedimente“ bezeichnet aus Ballastwasser ausgefallene Stoffe, die sich in einem Schiff abgelagert haben.

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

12 «Navire» désigne un bâtiment de quelque type que ce soit exploité en milieu aquatique et englobe les engins submersibles, les engins flottants, les plates-formes flottantes, les FSU et les FPSO.

12. Der Ausdruck „Schiff“ bezeichnet ein Fahrzeug beliebiger Art, das im Wasser betrieben wird, und schließt Unterwassergerät, schwimmendes Gerät, schwimmende Plattformen, schwimmende Lagereinheiten sowie schwimmende Produktions-, Lager- und Verladeeinheiten ein.

Article 2

General Obligations

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

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

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

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

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

Article 2

Obligations générales

1 Les Parties s'engagent à donner pleinement effet aux dispositions de la présente Convention et de son Annexe afin de prévenir, de réduire au minimum et, en dernier ressort, d'éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes grâce au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

2 L'Annexe fait partie intégrante de la présente Convention. Sauf disposition expresse contraire, toute référence à la présente Convention constitue en même temps une référence à son Annexe.

3 Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme empêchant une Partie de prendre, individuellement ou conjointement avec d'autres Parties, des mesures plus rigoureuses destinées à prévenir, réduire ou éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes grâce au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, en conformité avec le droit international.

4 Les Parties s'efforcent de coopérer afin de garantir la mise en œuvre, l'observation et la mise en application effectives de la présente Convention.

5 Les Parties s'engagent à favoriser l'amélioration continue de la gestion des eaux de ballast et des normes visant à prévenir, réduire au minimum et, en dernier ressort, éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes grâce au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

Artikel 2

Allgemeine Verpflichtungen

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, diesem Übereinkommen und seiner Anlage in vollem Umfang Wirksamkeit zu verleihen, damit durch die Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen die Einschleppung von schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserregern verhütet, auf ein Mindestmaß verringert und letztendlich beseitigt wird.

(2) Die Anlage ist Bestandteil dieses Übereinkommens. Sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, gilt eine Bezugnahme auf das Übereinkommen gleichzeitig als Bezugnahme auf die Anlage.

(3) Dieses Übereinkommen ist nicht so auszulegen, als hindere es eine Vertragspartei daran, einzeln oder zusammen mit anderen Vertragsparteien mit dem Völkerrecht in Einklang stehende strengere Maßnahmen zur Verhütung, Verringerung oder Beseitigung der Einschleppung von schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserregern durch die Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen zu treffen.

(4) Die Vertragsparteien sind bestrebt, zum Zweck der wirksamen Durchführung, Einhaltung und Durchsetzung dieses Übereinkommens zusammenzuarbeiten.

(5) Die Vertragsparteien verpflichten sich, die weitere Entwicklung der Behandlung von Ballastwasser und der Normen für die Verhütung, Verringerung auf ein Mindestmaß und letztendlich Beseitigung der Einschleppung von schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserregern durch die Kontrolle und Behandlung von Ballast-

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

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

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

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

6 Lorsqu'elles agissent en application de la présente Convention, les Parties s'efforcent de ne pas porter atteinte ni nuire à leur environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources, ou à ceux d'autres États.

7 Les Parties devraient veiller à ce que les pratiques de gestion des eaux de ballast utilisées pour satisfaire à la présente Convention n'entraînent pas plus de dommages qu'elles n'en préviennent pour leur environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources, ou ceux d'autres États.

8 Les Parties encouragent les navires qui sont autorisés à battre leur pavillon et auxquels s'applique la présente Convention à éviter, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, de prendre des eaux de ballast contenant des organismes aquatiques potentiellement nuisibles et des agents pathogènes, ainsi que des sédiments pouvant contenir de tels organismes, notamment en favorisant la mise en œuvre satisfaisante des recommandations élaborées par l'Organisation.

9 Dans le contexte de la gestion des eaux de ballast, les Parties s'efforcent de coopérer, sous les auspices de l'Organisation, pour faire face aux menaces et aux risques qui pèsent sur les écosystèmes marins sensibles, vulnérables ou en danger et sur la diversité biologique, dans des zones situées au-delà des limites de la juridiction nationale.

wasser und Sedimenten von Schiffen zu fördern.

(6) Treffen Vertragsparteien Maßnahmen nach diesem Übereinkommen, so sind sie bestrebt, die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Ressourcen in ihrem Hoheitsbereich oder dem anderer Staaten nicht zu beeinträchtigen oder zu schädigen.

(7) Die Vertragsparteien sollen sicherstellen, dass durch die Verfahren zur Ballastwasser-Behandlung, die verwendet werden, um diesem Übereinkommen zu entsprechen, der Umwelt, der menschlichen Gesundheit, Sachwerten oder Ressourcen in ihrem Hoheitsbereich oder dem anderer Staaten nicht größerer Schaden zugefügt als durch sie verhütet wird.

(8) Die Vertragsparteien ermutigen Schiffe, die berechtigt sind, ihre Flagge zu führen, und für die dieses Übereinkommen gilt, soweit durchführbar, die Aufnahme von Ballastwasser mit potenziell schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserregern sowie von Sedimenten, die solche Organismen enthalten können, zu vermeiden, insbesondere durch die angemessene Umsetzung der von der Organisation ausgearbeiteten Empfehlungen.

(9) Die Vertragsparteien sind bestrebt, unter der Schirmherrschaft der Organisation zusammenzuarbeiten, um sich mit den im Zusammenhang mit der Ballastwasser-Behandlung stehenden Bedrohungen und Gefahren für empfindliche, verletzte oder bedrohte Meeresökosysteme sowie die biologische Vielfalt in Gebieten jenseits der Grenzen nationaler Hoheitsbefugnisse zu befassen.

Article 3 Application

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

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

2 This Convention shall not apply to:

- (a) ships not designed or constructed to carry Ballast Water;
- (b) ships of a Party which only operate in waters under the jurisdiction of that Party, unless the Party determines that the discharge of Ballast Water from such ships would impair or damage their environment, human health, property or resources, or those of adjacent or other States;

Article 3 Champ d'application

1 Sauf disposition expresse contraire de la présente Convention, celle-ci s'applique:

- a) aux navires qui sont autorisés à battre le pavillon d'une Partie; et
- b) aux navires qui ne sont pas autorisés à battre le pavillon d'une Partie mais qui sont exploités sous l'autorité d'une Partie.

2 La présente Convention ne s'applique pas:

- a) aux navires qui ne sont pas conçus ou construits pour transporter des eaux de ballast;
- b) aux navires d'une Partie qui sont exploités uniquement dans les eaux relevant de la juridiction de cette Partie, à moins que celle-ci ne décide que le rejet d'eaux de ballast par de tels navires porterait atteinte ou nuirait à son environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources, ou à ceux d'États adjacents ou d'autres États;

Artikel 3 Anwendungsbereich

(1) Soweit in diesem Übereinkommen nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, gilt dieses Übereinkommen für

- a) Schiffe, die berechtigt sind, die Flagge einer Vertragspartei zu führen;
- b) Schiffe, die nicht berechtigt sind, die Flagge einer Vertragspartei zu führen, die jedoch unter der Hoheitsgewalt einer Vertragspartei betrieben werden.

(2) Dieses Übereinkommen gilt nicht für

- a) Schiffe, die nicht entworfen oder gebaut worden sind, um Ballastwasser zu befördern;
- b) Schiffe einer Vertragspartei, die ausschließlich in Gewässern unter der Hoheitsgewalt dieser Vertragspartei betrieben werden, es sei denn, die Vertragspartei bestimmt, dass das Einleiten von Ballastwasser von diesen Schiffen die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Ressourcen in ihrem Hoheitsbereich oder dem angrenzender oder anderer Staaten beeinträchtigen oder schädigen würde;

- (c) ships of a Party which only operate in waters under the jurisdiction of another Party, subject to the authorization of the latter Party for such exclusion. No Party shall grant such authorization if doing so would impair or damage their environment, human health, property or resources, or those of adjacent or other States. Any Party not granting such authorization shall notify the Administration of the ship concerned that this Convention applies to such ship;
- (d) ships which only operate in waters under the jurisdiction of one Party and on the high seas, except for ships not granted an authorization pursuant to sub-paragraph (c), unless such Party determines that the discharge of Ballast Water from such ships would impair or damage their environment, human health, property or resources, or those of adjacent of other States;
- (e) any warship, naval auxiliary or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service. However, each Party shall ensure, by the adoption of appropriate measures not impairing operations or operational capabilities of such ships owned or operated by it, that such ships act in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with this Convention; and
- (f) permanent Ballast Water in sealed tanks on ships, that is not subject to discharge.
- (c) aux navires d'une Partie qui sont exploités uniquement dans les eaux relevant de la juridiction d'une autre Partie, à condition que cette exclusion soit autorisée par la seconde Partie. Une Partie ne doit en aucun cas accorder une telle autorisation si cela risque de porter atteinte ou nuire à son environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources, ou à ceux d'États adjacents ou d'autres États. Toute Partie qui refuse d'accorder une telle autorisation doit notifier à l'Administration du navire intéressé que la présente Convention s'applique au navire en question;
- (d) aux navires qui sont exploités uniquement dans les eaux relevant de la juridiction d'une Partie et en haute mer, à l'exception de ceux auxquels une autorisation visée à l'alinéa c) ci-dessus n'a pas été accordée, à moins que cette Partie ne décide que le rejet d'eaux de ballast par de tels navires porterait atteinte ou nuirait à son environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources, ou à ceux d'États adjacents ou d'autres États;
- (e) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés exclusivement, à l'époque considérée, pour un service public non commercial. Cependant, chaque Partie s'assure, en prenant des mesures appropriées qui ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires de ce type lui appartenant ou exploités par elle, que ceux-ci agissent d'une manière compatible avec la présente Convention, pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique; et
- (f) aux eaux de ballast permanentes dans des citernes scellées à bord des navires, qui ne font pas l'objet d'un rejet.
- c) Schiffe einer Vertragspartei, die nur in Gewässern unter der Hoheitsgewalt einer anderen Vertragspartei betrieben werden, vorbehaltlich der Erlaubnis letzterer Vertragspartei für diesen Ausschluss. Eine Vertragspartei darf eine solche Erlaubnis nicht erteilen, sofern dies die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Ressourcen in ihrem Hoheitsbereich oder dem angrenzender oder anderer Staaten beeinträchtigen oder schädigen würde. Jede Vertragspartei, die eine derartige Erlaubnis nicht erteilt, unterrichtet die Verwaltung des betreffenden Schiffes darüber, dass das Übereinkommen für dieses Schiff gilt;
- d) Schiffe, die nur in Gewässern unter der Hoheitsgewalt einer einzigen Vertragspartei und auf Hoher See betrieben werden, mit Ausnahme der Schiffe, denen keine Erlaubnis nach Buchstabe c erteilt worden ist, es sei denn, diese Vertragspartei bestimmt, dass das Einleiten von Ballastwasser von derartigen Schiffen die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Ressourcen in ihrem Hoheitsbereich oder dem angrenzender oder anderer Staaten beeinträchtigen oder schädigen würde;
- e) Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder sonstige einem Staat gehörende oder von ihm betriebene Schiffe, die derzeit im Staatsdienst stehen und ausschließlich anderen als Handelszwecken dienen. Jedoch stellt jede Vertragspartei durch geeignete, den Betrieb oder die Betriebsfähigkeit nicht beeinträchtigende Maßnahmen sicher, dass derartige ihr gehörende oder von ihr betriebene Schiffe soweit zumutbar und durchführbar in Übereinstimmung mit diesem Übereinkommen handeln;
- f) Ballastwasser, das in einem geschlossenen Tanksystem ständig in Schiffen mitgeführt und nicht ins Meer eingeleitet wird.

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

3 Dans le cas des navires d'États non Parties à la présente Convention, les Parties appliquent les prescriptions de la présente Convention dans la mesure nécessaire pour que ces navires ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable.

(3) Auf Schiffe von Nichtvertragsparteien dieses Übereinkommens wenden die Vertragsparteien die Vorschriften des Übereinkommens in dem notwendigen Umfang an, um sicherzustellen, dass diese Schiffe keine günstigere Behandlung erfahren.

Article 4

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

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

Article 4

Mesures de contrôle du transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes par les eaux de ballast et sédiments des navires

1 Chaque Partie exige que les navires auxquels la présente Convention s'applique, et qui sont autorisés à battre son pavillon ou sont exploités sous son autorité, respectent les prescriptions de la présente Convention, y compris les normes et prescriptions applicables de l'Annexe, et prend des mesures effectives pour veiller à ce que ces navires satisfassent à ces prescriptions.

Artikel 4

Maßnahmen zur Kontrolle der Einschleppung von schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserregern durch Ballast- wasser und Sedimente von Schiffen

(1) Jede Vertragspartei schreibt vor, dass Schiffe, für die dieses Übereinkommen gilt und die berechtigt sind, ihre Flagge zu führen, oder unter ihrer Hoheitsgewalt betrieben werden, die im Übereinkommen bezeichneten Vorschriften zu erfüllen haben, insbesondere die anwendbaren Normen und Vorschriften in der Anlage, und trifft wirksame Maßnahmen, um sicherzustellen,

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

Article 5

Sediment Reception Facilities

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

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

Article 6

Scientific and Technical Research and Monitoring

1 Parties shall endeavour, individually or jointly, to:

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

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

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

2 Compte dûment tenu de ses conditions particulières et de ses moyens, chaque Partie élabore des politiques, stratégies ou programmes nationaux pour la gestion des eaux de ballast dans ses ports et les eaux relevant de sa juridiction, qui concordent avec les objectifs de la présente Convention et en favorisent la réalisation.

Article 5

Installations de réception des sédiments

1 Chaque Partie s'engage à assurer la mise en place d'installations de réception adéquates des sédiments dans les ports et dans les terminaux qu'elle a désignés et où ont lieu le nettoyage ou les réparations des citernes à ballast, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation. Elle veille à ce que ces installations de réception soient exploitées sans imposer de retard indu aux navires et permettent d'évacuer en toute sécurité les sédiments sans porter atteinte ni nuire à son environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources, ou à ceux d'autres États.

2 Chaque Partie notifie à l'Organisation, pour communication aux autres Parties intéressées, tous les cas où il est allégué que les installations visées au paragraphe 1 sont inadéquates.

Article 6

Recherche scientifique et technique et surveillance

1 Les Parties s'efforcent, individuellement ou collectivement, de:

- a) promouvoir et faciliter la recherche scientifique et technique en matière de gestion des eaux de ballast; et
- b) surveiller les effets de la gestion des eaux de ballast dans les eaux relevant de leur juridiction.

Ces activités de recherche et de surveillance devraient consister à observer, mesurer, échantillonner, évaluer et analyser l'efficacité et les impacts défavorables de toute technologie ou méthode ainsi que les impacts défavorables causés par les organismes et agents pathogènes qui ont été identifiés comme ayant été transférés par les eaux de ballast des navires.

2 Pour promouvoir les objectifs de la présente Convention, chaque Partie facilite l'accès des autres Parties qui en font la demande aux renseignements pertinents sur:

dass diese Schiffe die betreffenden Vorschriften erfüllen.

(2) Jede Vertragspartei erarbeitet unter gebührender Berücksichtigung ihrer besonderen Bedingungen und Fähigkeiten nationale Leitsätze, Strategien oder Programme für die Ballastwasser-Behandlung in ihren Häfen und in den Gewässern unter ihrer Hoheitsgewalt, die im Einklang mit den Zielen dieses Übereinkommens stehen und das Erreichen dieser Ziele fördern.

Artikel 5

Auffanganlagen für Sedimente

(1) Jede Vertragspartei verpflichtet sich sicherzustellen, dass in von ihr benannten Häfen und an von ihr benannten Umschlagplätzen, wo Reinigungs- oder Reparaturarbeiten an Ballasttanks stattfinden, ausreichende Auffanganlagen zur Aufnahme von Sedimenten unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien bereitgestellt werden. Diese Auffanganlagen müssen so betrieben werden, dass Schiffe nicht in unangemessener Weise aufgehalten werden, und eine sichere Entsorgung dieser Sedimente gewährleisten, damit die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Ressourcen in ihrem Hoheitsbereich oder dem angrenzender oder anderer Staaten nicht beeinträchtigt oder geschädigt werden.

(2) Jede Vertragspartei teilt der Organisation zur Weiterleitung an die anderen betroffenen Vertragsparteien alle Fälle mit, in denen die nach Absatz 1 eingerichteten Anlagen nach ihrer Auffassung unzureichend sind.

Artikel 6

Wissenschaftliche und technische Forschung und Überwachung

(1) Die Vertragsparteien sind bestrebt, einzeln oder mit anderen zusammen

- a) die wissenschaftliche und technische Forschung über die Ballastwasser-Behandlung zu fördern und zu erleichtern;
- b) die Auswirkungen der Ballastwasser-Behandlung in den Gewässern unter ihrer Hoheitsgewalt zu überwachen.

Diese Forschung und Überwachung soll Folgendes umfassen: Beobachtung, Messung, Probenentnahme, Bewertung und Analyse der Wirksamkeit sowie der nachteiligen Auswirkungen der verschiedenen technischen und methodischen Vorgehensweisen und etwaiger nachteiliger Auswirkungen, die von solchen Organismen und Krankheitserregern verursacht worden sind, von denen sicher festgestellt worden ist, dass sie durch das Ballastwasser von Schiffen eingeschleppt worden sind.

(2) Zur Förderung der Ziele dieses Übereinkommens erleichtert jede Vertragspartei anderen Vertragsparteien auf deren Ersuchen den Zugriff auf einschlägige Informationen über

- | | | |
|---|---|--|
| <p>(a) scientific and technology programmes and technical measures undertaken with respect to Ballast Water Management; and</p> <p>(b) the effectiveness of Ballast Water Management deduced from any monitoring and assessment programmes.</p> | <p>a) les mesures techniques et les programmes scientifiques et technologiques entrepris dans le domaine de la gestion des eaux de ballast; et</p> <p>b) l'efficacité de la gestion des eaux de ballast, telle qu'observée lors des programmes de surveillance et d'évaluation.</p> | <p>a) in Bezug auf die Ballastwasser-Behandlung durchgeführte wissenschaftliche und technische Programme und über technische Maßnahmen;</p> <p>b) die aus Programmen zur Überwachung und Bewertung abgeleitete Wirksamkeit der Ballastwasser-Behandlung.</p> |
|---|---|--|

Article 7**Survey and certification**

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

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

Article 8**Violations**

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

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

Article 7**Visites et délivrance des certificats**

1 Chaque Partie veille à ce que les navires autorisés à battre son pavillon ou exploités sous son autorité, qui sont soumis aux dispositions en matière de visites et de délivrance des certificats, fassent l'objet de visites et que des certificats leur soient délivrés conformément aux règles de l'Annexe.

2 Une Partie qui introduit des mesures en application de l'article 2.3 ou de la section C de l'Annexe ne doit pas exiger une visite et un certificat supplémentaires dans le cas d'un navire d'une autre Partie, et l'Administration dont relève ce navire n'est pas tenu de le soumettre à une visite et de certifier qu'il satisfait aux mesures supplémentaires imposées par une autre Partie. La Partie qui applique de telles mesures supplémentaires est responsable du contrôle de leur application qui ne doit pas causer de retard indu au navire.

Article 8**Infractions**

1 Toute infraction aux prescriptions de la présente Convention est interdite et sanctionnée par la législation de l'Administration dont relève le navire en cause, où qu'elle soit commise. Si l'Administration est informée d'une telle infraction, elle effectue une enquête et peut demander à la Partie qui l'a informée de lui fournir des preuves supplémentaires de l'infraction alléguée. Si l'Administration est convaincue qu'il existe des preuves suffisantes pour permettre d'engager des poursuites au titre de l'infraction alléguée, elle fait en sorte que ces poursuites soient engagées le plus tôt possible conformément à sa législation. L'Administration informe rapidement la Partie qui a signalé l'infraction alléguée, ainsi que l'Organisation, des mesures prises. Si l'Administration n'a pris aucune mesure dans un délai de un an à compter de la réception des renseignements, elle en informe la Partie qui a signalé l'infraction alléguée.

2 Toute infraction aux prescriptions de la présente Convention commise dans la juridiction d'une Partie est interdite et sanctionnée par la législation de cette Partie. Chaque fois qu'une telle infraction se produit, la Partie doit:

Artikel 7**Besichtigungen und Zeugniserteilung**

(1) Jede Vertragspartei stellt sicher, dass Besichtigungen von Schiffen und die Erteilung von Zeugnissen an Schiffe, die ihre Flagge führen oder die unter ihrer Hoheitsgewalt betrieben werden und der Besichtigung und der Erteilung von Zeugnissen unterliegen, nach den Regeln in der Anlage erfolgen.

(2) Eine Vertragspartei, die Maßnahmen nach Artikel 2 Absatz 3 sowie Abschnitt C der Anlage durchführt, darf keine zusätzliche Besichtigung eines Schiffes oder Erteilung eines Zeugnisses an ein Schiff einer anderen Vertragspartei verlangen noch ist die Verwaltung des Schiffes verpflichtet, das Schiff einer Besichtigung zu unterziehen und zu bescheinigen, dass es den von einer anderen Vertragspartei auferlegten zusätzlichen Maßnahmen entspricht. Die Nachprüfung dieser zusätzlichen Maßnahmen obliegt der Vertragspartei, die solche Maßnahmen durchführt, und darf kein unangemessenes Aufhalten des Schiffes verursachen.

Artikel 8**Verstöße**

(1) Jeder Verstoß gegen die Vorschriften dieses Übereinkommens ist verboten und wird im Recht der für das betreffende Schiff zuständigen Verwaltung unter Strafe gestellt, gleichviel, wo der Verstoß begangen wird. Wird die Verwaltung von einem derartigen Verstoß unterrichtet, so untersucht sie die Angelegenheit und kann die meldende Vertragspartei ersuchen, zusätzliche Beweise für den angeblichen Verstoß vorzulegen. Ist die Verwaltung überzeugt, dass ausreichende Beweise vorliegen, um ein Verfahren wegen des angeblichen Verstoßes einzuleiten, so veranlasst sie, dass ein solches Verfahren so bald wie möglich nach ihrem Recht eingeleitet wird. Die Verwaltung unterrichtet die Vertragspartei, die den angeblichen Verstoß gemeldet hat, sowie die Organisation umgehend über die von ihr getroffenen Maßnahmen. Hat die Verwaltung innerhalb eines Jahres nach Eingang der Unterrichtung keine Maßnahmen getroffen, so unterrichtet sie hierüber die Vertragspartei, die den angeblichen Verstoß gemeldet hat.

(2) Jeder Verstoß gegen die Vorschriften des Übereinkommens im Hoheitsbereich einer Vertragspartei ist verboten und wird im Recht der betreffenden Vertragspartei unter Strafe gestellt. Sobald ein derartiger Verstoß begangen wird, wird die betreffende Vertragspartei

- | | | |
|--|--|--|
| (a) cause proceedings to be taken in accordance with its law; or | a) faire en sorte que des poursuites soient engagées conformément à sa législation; ou | a) entweder veranlassen, dass ein Verfahren nach ihrem Recht eingeleitet wird, oder |
| (b) furnish to the Administration of the ship such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred. | b) fournir à l'Administration dont relève le navire en cause les informations et les preuves qu'elle pourrait détenir attestant qu'il y a eu infraction. | b) der für das Schiff zuständigen Verwaltung alle in ihrem Besitz befindlichen Informationen und Beweise dafür vorlegen, dass ein Verstoß begangen worden ist. |

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

3 Les sanctions prévues par la législation d'une Partie en application du présent article doivent être, par leur rigueur, de nature à décourager les infractions à la présente Convention où qu'elles soient commises.

(3) Die im Recht einer Vertragspartei nach Maßgabe dieses Artikels vorgeschriebenen Strafen müssen so streng sein, dass sie von Verstößen gegen dieses Übereinkommen, gleichviel, wo diese begangen werden, abschrecken.

Article 9

Inspection of Ships

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

- (a) verifying that there is on board a valid Certificate, which, if valid shall be accepted; and
- (b) inspection of the Ballast Water record book, and/or
- (c) a sampling of the ship's Ballast Water, carried out in accordance with the Guidelines to be developed by the Organization. However, the time required to analyse the samples shall not be used as a basis for unduly delaying the operation, movement or departure of the ship.

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

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

a detailed inspection may be carried out.

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

Article 9

Inspection des navires

1 Un navire auquel s'applique la présente Convention peut, dans tout port ou terminal au large d'une autre Partie, être inspecté par des agents dûment autorisés par cette Partie, aux fins de déterminer s'il satisfait à la présente Convention. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article, une inspection de ce type se limite à:

- a) vérifier que le navire a à bord un certificat valable qui, dans ce cas, doit être accepté; et
- b) inspecter le registre des eaux de ballast; et/ou
- c) prélever des échantillons de l'eau de ballast du navire conformément aux directives élaborées par l'Organisation. Toutefois, le délai requis pour analyser ces échantillons ne doit pas être invoqué pour retarder indûment l'exploitation, le mouvement ou le départ du navire.

2 Si le navire n'est pas muni d'un certificat valable ou s'il existe de bonnes raisons de penser que:

- a) l'état du navire ou de son équipement ne correspond pas en substance aux indications du certificat; ou que
- b) le capitaine ou l'équipage n'est pas familiarisé avec les procédures de bord essentielles concernant la gestion des eaux de ballast ou ne les a pas appliquées,

une inspection approfondie peut être effectuée.

3 Dans les cas prévus au paragraphe 2 du présent article, la Partie qui effectue l'inspection prend les mesures nécessaires pour empêcher le navire de rejeter de l'eau de ballast jusqu'à ce qu'il puisse le faire sans présenter de menace pour l'environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources.

Artikel 9

Überprüfungen von Schiffen

(1) Ein Schiff, für das dieses Übereinkommen gilt, kann in jedem Hafen und an jedem Offshore-Umschlagplatz einer anderen Vertragspartei durch von dieser Vertragspartei ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete überprüft werden, damit festgestellt werden kann, ob das Schiff diesem Übereinkommen entspricht. Vorbehaltlich des Absatzes 2 ist eine derartige Überprüfung beschränkt auf

- a) die Feststellung, dass sich an Bord ein gültiges Zeugnis befindet, das, falls es gültig ist, anzuerkennen ist, und
- b) die Überprüfung des Ballastwasser-Tagebuchs und/oder
- c) die Entnahme einer Probe aus dem Ballastwasser des Schiffes unter Berücksichtigung der von der Organisation auszuarbeitenden Richtlinien. Der Zeitbedarf für die Analyse der Proben darf jedoch nicht als Rechtfertigung dafür herangezogen werden, den Betrieb, das Verholen oder die Abfahrt des Schiffes in unangemessener Weise aufzuhalten.

(2) Führt das Schiff kein gültiges Zeugnis mit oder bestehen eindeutige Gründe zu der Annahme, dass

- a) der Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung im Wesentlichen den Eintragungen in dem Zeugnis nicht entspricht oder
- b) der Kapitän oder die Besatzung mit wesentlichen Abläufen an Bord im Zusammenhang mit der Behandlung von Ballastwasser nicht vertraut ist oder solche Abläufe nicht durchgeführt hat,

so kann eine gründliche Überprüfung durchgeführt werden.

(3) Unter den in Absatz 2 bezeichneten Umständen trifft die die Überprüfung durchführende Vertragspartei die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass das Schiff kein Ballastwasser einleitet, bevor es dies ohne Gefahr eines Schadens für die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Ressourcen tun kann.

Article 10**Detection of
Violations and Control of Ships**

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

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

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

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

Article 11**Notification of Control Actions**

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

2 In the event that any action is taken pursuant to Article 9.3, 10.2 or 10.3, the officer carrying out such action shall forthwith

Article 10**Recherche
des infractions et contrôle des navires**

1 Les Parties coopèrent à la recherche des infractions et à la mise en application des dispositions de la présente Convention.

2 S'il est constaté qu'un navire a enfreint la présente Convention, la Partie dont le navire est autorisé à battre le pavillon et/ou la Partie dont un port ou terminal au large est utilisé par le navire peuvent, en plus des sanctions visées à l'article 8 ou des mesures visées à l'article 9, prendre des dispositions pour mettre en garde le navire, le retenir ou ne pas l'admettre dans leurs ports. La Partie dont un port ou terminal au large est utilisé par le navire peut toutefois donner à un tel navire l'autorisation de quitter ce port ou terminal au large pour rejeter l'eau de ballast ou pour se rendre à l'installation de réception ou au chantier de réparation approprié le plus proche disponible, à condition que cela ne présente pas de menace pour l'environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources.

3 Si les résultats de l'échantillonnage visé à l'article 9.1 c) indiquent que le navire présente une menace pour l'environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources ou confirment les renseignements reçus d'un autre port ou terminal au large, la Partie dans les eaux de laquelle le navire est exploité interdit à ce navire de rejeter l'eau de ballast tant que la menace n'a pas été éliminée.

4 Une Partie peut aussi inspecter un navire qui entre dans un port ou un terminal au large relevant de sa juridiction si une autre Partie lui demande de procéder à une enquête en fournissant des preuves suffisantes attestant que le navire est exploité ou a été exploité en violation d'une disposition de la présente Convention. Le rapport de cette enquête est adressé à la Partie qui l'a demandée, ainsi qu'à l'autorité compétente de l'Administration dont relève le navire en cause, afin que des mesures appropriées puissent être prises.

Article 11**Notification
des mesures de contrôle**

1 S'il ressort d'une inspection effectuée en application de l'article 9 ou 10 qu'une infraction à la présente Convention a été commise, le navire doit en être informé. Un rapport doit être adressé à l'Administration, y compris toute preuve de l'infraction.

2 Si des mesures sont prises en application de l'article 9.3, 10.2 ou 10.3, le fonctionnaire qui prend les mesures informe

Artikel 10**Aufdecken von
Verstößen und Kontrolle von Schiffen**

(1) Die Vertragsparteien arbeiten bei der Aufdeckung von Verstößen und bei der Durchsetzung dieses Übereinkommens zusammen.

(2) Wird festgestellt, dass ein Schiff gegen dieses Übereinkommen verstoßen hat, so kann die Vertragspartei, deren Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, und/oder die Vertragspartei, in deren Hafen oder an deren Offshore-Umschlagplatz das Schiff betrieben wird, zusätzlich zu den in Artikel 8 bezeichneten Strafen oder zu den in Artikel 9 bezeichneten Maßnahmen Schritte unternehmen, um gegen das Schiff eine Verwarnung auszusprechen, das Schiff festzuhalten oder ihm ein Anlaufen ihrer Häfen zu verbieten. Jedoch kann die Vertragspartei, in deren Hafen oder an deren Offshore-Umschlagplatz das Schiff betrieben wird, dem Schiff die Erlaubnis erteilen, den Hafen oder den Offshore-Umschlagplatz zu verlassen, um Ballastwasser einzuleiten oder zur nächstgelegenen geeigneten Reparaturwerft oder Auffanganlage weiterzufahren, sofern dies nicht die Gefahr eines Schadens für die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Ressourcen darstellt.

(3) Führt die Probenentnahme nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe c zu einem Ergebnis oder belegt sie Hinweise, die von einem anderen Hafen oder Offshore-Umschlagplatz eingehen, die darauf hindeuten, dass das Schiff eine Gefahr für die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Ressourcen darstellt, so untersagt die Vertragspartei, in deren Gewässern das Schiff betrieben wird, diesem Schiff die Einleitung von Ballastwasser, bis die Gefahr beseitigt ist.

(4) Eine Vertragspartei kann ein Schiff beim Anlaufen der in ihrem Hoheitsbereich gelegenen Häfen oder Offshore-Umschlagplätze auch überprüfen, wenn sie von einer anderen Vertragspartei ein Ersuchen um Untersuchung samt ausreichenden Beweisen erhält, dass ein Schiff unter Verstoß gegen eine Bestimmung dieses Übereinkommens betrieben wird oder betrieben worden ist. Der Bericht über diese Untersuchung wird der ersuchenden Vertragspartei und der für das betreffende Schiff zuständigen Verwaltung zugeleitet, damit geeignete Maßnahmen ergriffen werden können.

Artikel 11**Unterrichtung
über Kontrollmaßnahmen**

(1) Ergeben sich aus einer Überprüfung nach Artikel 9 oder 10 Hinweise auf einen Verstoß gegen dieses Übereinkommen, so ist das Schiff darüber zu unterrichten. Der Verwaltung ist ein Bericht, der alle Beweise über den Verstoß enthält, zuzuleiten.

(2) Wird eine Maßnahme nach Artikel 9 Absatz 3 oder Artikel 10 Absatz 2 oder 3 ergriffen, so unterrichtet der eine solche

inform, in writing, the Administration of the ship concerned, or if this is not possible, the consul or diplomatic representative of the ship concerned, of all the circumstances in which the action was deemed necessary. In addition, the recognized organization responsible for the issue of certificates shall be notified.

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

Article 12 **Undue Delay to Ships**

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

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

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

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

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

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

3 In order to further the objectives of this Convention, Parties with common interests

immédiatement, par écrit, l'Administration dont relève le navire en cause ou, si cela n'est pas possible, le consul ou le représentant diplomatique dont dépend le navire en cause, de toutes les circonstances qui ont fait que ces mesures ont été jugées nécessaires. L'organisme reconnu qui est responsable de la délivrance des certificats doit également en être informé.

3 L'autorité concernée de l'État du port informe, outre les Parties mentionnées au paragraphe 2, le port d'escale suivant de tous les éléments pertinents concernant l'infraction, si elle ne peut pas prendre les mesures spécifiées à l'article 9.3, 10.2 ou 10.3 ou si le navire a été autorisé à se rendre au port d'escale suivant.

Article 12 **Retard causé indûment aux navires**

1 Il convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, qu'un navire soit indûment retenu ou retardé par suite de l'application de l'article 7.2, 8, 9 ou 10.

2 Un navire qui a été indûment retenu ou retardé par suite de l'application de l'article 7.2, 8, 9 ou 10 a droit à réparation pour tout préjudice ou dommage subi.

Article 13 **Assistance et coopération techniques et coopération régionale**

1 Les Parties s'engagent, directement ou par l'intermédiaire de l'Organisation et d'autres organismes internationaux, le cas échéant, à fournir, au titre du contrôle et de la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, un appui aux Parties qui demandent une assistance technique pour:

- a) former du personnel;
- b) assurer la disponibilité de technologies, de matériel et d'installations appropriés;
- c) mettre en train des programmes communs de recherche-développement; et
- d) prendre d'autres mesures pour la mise en œuvre effective de la présente Convention et des directives y relatives élaborées par l'Organisation.

2 Les Parties s'engagent à coopérer activement, sous réserve de leurs législations, réglementation et politiques nationales, au transfert de technologie en matière de contrôle et de gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

3 Afin de promouvoir les objectifs de la présente Convention, les Parties ayant un

Maßnahme durchführende Bedienstete unverzüglich schriftlich die Verwaltung des betreffenden Schiffes oder, falls dies nicht möglich ist, den Konsul oder diplomatischen Vertreter des betreffenden Schiffes über alle Umstände, aufgrund deren die Maßnahme für erforderlich gehalten wurde. Außerdem ist die für die Ausstellung von Zeugnissen zuständige anerkannte Stelle zu unterrichten.

(3) Die betreffende Behörde des Hafenstaats unterrichtet zusätzlich zu den in Absatz 2 genannten Beteiligten den nächsten Anlaufhafen über alle einschlägigen Informationen über den Verstoß, wenn sie nicht in der Lage ist, Maßnahmen nach Artikel 9 Absatz 3 oder Artikel 10 Absatz 2 oder 3 zu ergreifen, oder wenn es dem Schiff erlaubt worden ist, zum nächsten Anlaufhafen weiterzufahren.

Artikel 12 **Unangemessenes Aufhalten von Schiffen**

(1) Es ist so weit wie möglich zu vermeiden, dass ein Schiff in Anwendung des Artikels 7 Absatz 2, des Artikels 8, 9 oder 10 in unangemessener Weise fest- oder aufgehalten wird.

(2) Wird ein Schiff infolge der Anwendung des Artikels 7 Absatz 2, des Artikels 8, 9 oder 10 in unangemessener Weise fest- oder aufgehalten, so hat es Anspruch auf Ersatz des erlittenen Verlusts oder Schadens.

Artikel 13 **Technische Hilfe und Zusammenarbeit sowie regionale Zusammenarbeit**

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, unmittelbar oder gegebenenfalls über die Organisation und andere internationale Gremien hinsichtlich der Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen denjenigen Vertragsparteien Unterstützung zu gewähren, die um technische Hilfe ersuchen

- a) für die Ausbildung von Personal;
- b) zur Gewährleistung der Verfügbarkeit der einschlägigen Technologie, Ausrüstung und Anlagen;
- c) zur Einleitung gemeinsamer Forschungs- und Entwicklungsvorhaben;
- d) für andere Maßnahmen zur wirksamen Durchführung dieses Übereinkommens und der von der Organisation ausgearbeiteten damit zusammenhängenden Richtlinien.

(2) Die Vertragsparteien verpflichten sich, vorbehaltlich ihrer innerstaatlichen Gesetze, sonstigen Vorschriften und Politiken, beim Technologietransfer im Bereich der Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen aktiv zusammenzuarbeiten.

(3) Zur Förderung der Ziele dieses Übereinkommens bemühen sich Vertragspar-

to protect the environment, human health, property and resources in a given geographical area, in particular, those Parties bordering enclosed and semi-enclosed seas, shall endeavour, taking into account characteristic regional features, to enhance regional co-operation, including through the conclusion of regional agreements consistent with this Convention. Parties shall seek to co-operate with the Parties to regional agreements to develop harmonized procedures.

Article 14

Communication of information

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

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

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

Article 15

Dispute Settlement

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

Article 16

Relationship to International Law and Other Agreements

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

intérêt commun à protéger l'environnement, la santé humaine, les biens et les ressources d'une région géographique donnée et, en particulier, les Parties riveraines de mers fermées ou semi-fermées, s'efforcent, compte tenu des caractéristiques régionales, de renforcer la coopération régionale, notamment en concluant des accords régionaux compatibles avec la présente Convention. Les Parties s'efforcent de coopérer avec les Parties à des accords régionaux en vue d'élaborer des procédures harmonisées.

Article 14

Communication de renseignements

1 Chaque Partie fournit à l'Organisation et, selon qu'il convient, communique à d'autres Parties les renseignements suivants:

- a) toutes prescriptions et procédures relatives à la gestion des eaux de ballast, notamment ses lois, règlements et directives pour l'application de la présente Convention;
- b) la disponibilité et l'emplacement des installations de réception pour l'évacuation des eaux de ballast et des sédiments sans danger pour l'environnement; et
- c) toutes prescriptions concernant les renseignements requis des navires qui ne peuvent pas satisfaire aux dispositions de la présente Convention pour les raisons spécifiées aux règles A-3 et B-4 de l'Annexe.

2 L'Organisation informe les Parties de toute communication reçue en vertu du présent article et diffuse à toutes les Parties les renseignements qui lui ont été communiqués en vertu des alinéas 1 b) et c) du présent article.

Article 15

Règlement des différends

Les Parties règlent tout différend survenant entre elles quant à l'interprétation ou l'application de la présente Convention par voie de négociation, d'enquête, de médiation, de conciliation, d'arbitrage, de règlement judiciaire, de recours à des organismes ou accords régionaux, ou par d'autres moyens pacifiques de leur choix.

Article 16

Rapport avec le droit international et d'autres accords

Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits et obligations qu'a tout État en vertu du droit international coutumier, tel que défini dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

teilen, die ein gemeinsames Interesse daran haben, die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte und Ressourcen in einem bestimmten geographischen Gebiet zu schützen, insbesondere Vertragsparteien, die an umschlossene oder halbumschlossene Meere angrenzen, unter Berücksichtigung charakteristischer regionaler Eigenheiten die regionale Zusammenarbeit, auch durch den Abschluss regionaler Übereinkünfte in Übereinstimmung mit diesem Übereinkommen, zu verstärken. Die Vertragsparteien bemühen sich, in Zusammenarbeit mit den Vertragsparteien regionaler Übereinkünfte einheitliche Verfahren zu erarbeiten.

Artikel 14

Übermittlung von Informationen

(1) Jede Vertragspartei übermittelt der Organisation die folgenden Informationen und stellt diese gegebenenfalls anderen Vertragsparteien zur Verfügung:

- a) alle Vorschriften und Verfahren hinsichtlich der Ballastwasser-Behandlung, einschließlich der innerstaatlichen Gesetze, sonstigen Vorschriften und Richtlinien für die Durchführung dieses Übereinkommens;
- b) Verfügbarkeit und Standort von Auffanganlagen für die umweltverträgliche Entsorgung von Ballastwasser und Sedimenten;
- c) alle Meldevorschriften für ein Schiff, das aus den in den Regeln A-3 und B-4 der Anlage aufgeführten Gründen nicht in der Lage ist, diesem Übereinkommen zu entsprechen.

(2) Die Organisation teilt den Vertragsparteien den Eingang jeder nach diesem Artikel übermittelten Information mit und leitet alle ihr nach Absatz 1 Buchstaben b und c übermittelten Informationen an alle Vertragsparteien weiter.

Artikel 15

Beilegung von Streitigkeiten

Die Vertragsparteien legen alle zwischen ihnen entstehenden Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens durch Verhandlung, Untersuchung, Vermittlung, Vergleich, Schiedsspruch, gerichtliche Entscheidung, Inanspruchnahme regionaler Einrichtungen oder Abmachungen oder durch andere friedliche Mittel eigener Wahl bei.

Artikel 16

Verhältnis zum Völkerrecht und zu anderen Übereinkünften

Dieses Übereinkommen berührt nicht die Rechte und Pflichten eines Staates nach dem Völkergewohnheitsrecht, wie es im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen niedergelegt ist.

Article 17**Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession**

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

2 States may become Parties to the Convention by:

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

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

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

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

Article 18**Entry into Force**

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

2 For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Convention after the requirements for entry into force thereof have been met, but prior to the date of entry 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.

Article 17**Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion**

1 La présente Convention est ouverte à la signature de tout État, au Siège de l'Organisation, du 1^{er} juin 2004 au 31 mai 2005 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2 Les États peuvent devenir Parties à la Convention par:

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
- b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
- c) adhésion.

3 La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectue par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

4 Si un État comporte deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles des régimes juridiques différents sont applicables pour ce qui est des questions traitées dans la présente Convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'applique à l'ensemble de ses unités territoriales ou seulement à une ou plusieurs d'entre elles et il peut modifier cette déclaration en présentant une autre déclaration à tout moment.

5 Toute déclaration de ce type est notifiée par écrit au dépositaire et mentionne expressément l'unité ou les unités territoriales auxquelles s'applique la présente Convention.

Article 18**Entrée en vigueur**

1 La présente Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins trente États, dont les flottes marchandes représentent au total au moins trente-cinq pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, ont soit signé la Convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé l'instrument requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, conformément à l'article 17.

2 Pour les États qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci après que les conditions régissant son entrée en vigueur ont été remplies mais avant son entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention, ou trois mois après la date du dépôt de l'instrument si cette dernière date est postérieure.

Artikel 17**Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung und Beitritt**

(1) Dieses Übereinkommen liegt vom 1. Juni 2004 bis zum 31. Mai 2005 am Sitz der Organisation für jeden Staat zur Unterzeichnung auf und steht danach jedem Staat zum Beitritt offen.

(2) Staaten können Vertragsparteien des Übereinkommens werden,

- a) indem sie es ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen,
- b) indem sie es vorbehaltlich der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen und später ratifizieren, annehmen oder genehmigen oder
- c) indem sie ihm beitreten.

(3) Die Ratifikation, die Annahme, die Genehmigung oder der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer entsprechenden Urkunde beim Generalsekretär.

(4) Ein Staat, der zwei oder mehr Gebietseinheiten umfasst, in denen auf die in diesem Übereinkommen geregelten Fragen unterschiedliche Rechtsordnungen anzuwenden sind, kann bei der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt erklären, dass sich dieses Übereinkommen auf alle seine Gebietseinheiten oder nur auf eine oder mehrere derselben erstreckt; er kann diese Erklärung jederzeit durch eine neue Erklärung ersetzen.

(5) Jede derartige Erklärung ist dem Verwahrer schriftlich zu notifizieren; in ihr sind ausdrücklich die Gebietseinheit oder die Gebietseinheiten anzugeben, in denen dieses Übereinkommen anzuwenden ist.

Artikel 18**Inkrafttreten**

(1) Dieses Übereinkommen tritt zwölf Monate nach dem Tag in Kraft, an dem wenigstens dreißig Staaten, deren Handelsflotten insgesamt mindestens fünfunddreißig Prozent des Bruttoreumgehalts der Handelsflotte der Welt ausmachen, nach Artikel 17 entweder das Übereinkommen ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet oder die erforderliche Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben.

(2) Für Staaten, die eine Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde zu diesem Übereinkommen hinterlegt haben, nachdem die Voraussetzungen für sein Inkrafttreten erfüllt sind, jedoch vor dem Tag des Inkrafttretens, wird die Ratifikation, die Annahme, die Genehmigung oder der Beitritt am Tag des Inkrafttretens dieses Übereinkommens oder drei Monate nach dem Tag der Hinterlegung der Urkunde wirksam, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist.

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

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

Article 19 Amendments

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

2 Amendments after consideration within the Organization:

- (a) Any Party may propose an amendment to this Convention. A proposed amendment shall be submitted to the Secretary-General, who shall then circulate it to the Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration.
- (b) An amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Committee for consideration. Parties, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Committee for consideration and adoption of the amendment.
- (c) Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the Committee, on condition that at least one-third of the Parties shall be present at the time of voting.
- (d) Amendments adopted in accordance with subparagraph (c) shall be communicated by the Secretary-General to the Parties for acceptance.
- (e) An amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:
 - (i) An amendment to an article of this Convention shall be deemed to have been accepted on the date on which two-thirds of the Parties have notified the Secretary-General of their acceptance of it.
 - (ii) An amendment to the Annex shall be deemed to have been accepted at the end of twelve months after the date of adoption or such other date as determined by the Committee. However, if by that date more than one-third of the Parties notify the Secretary-General that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted.

(f) An amendment shall enter into force under the following conditions:

3 Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention prend effet trois mois après la date du dépôt de l'instrument.

4 Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement à la présente Convention est réputé avoir été accepté en vertu de l'article 19 s'applique à la présente Convention telle que modifiée.

Article 19 Amendements

1 La présente Convention peut être modifiée selon l'une des procédures définies dans les paragraphes ci-après.

2 Amendements après examen au sein de l'Organisation:

- a) Toute Partie peut proposer un amendement à la présente Convention. L'amendement proposé est soumis au Secrétaire général qui le diffuse aux Parties et aux Membres de l'Organisation six mois au moins avant son examen.
- b) Un amendement proposé et diffusé de la manière prévue ci-dessus est renvoyé au Comité pour examen. Les Parties, qu'elles soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisées à participer aux délibérations du Comité aux fins de l'examen et de l'adoption de l'amendement.
- c) Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité, à condition qu'un tiers au moins des Parties soient présentes au moment du vote.
- d) Les amendements adoptés conformément à l'alinéa c) sont communiqués par le Secrétaire général aux Parties pour acceptation.
- e) Un amendement est réputé avoir été accepté dans les cas suivants:
 - i) Un amendement à un article de la présente Convention est réputé avoir été accepté à la date à laquelle deux tiers des Parties ont notifié leur acceptation au Secrétaire général.
 - ii) Un amendement à une Annexe est réputé avoir été accepté à l'expiration d'une période de douze mois après la date de son adoption ou toute autre date fixée par le Comité. Toutefois, si à cette date plus d'un tiers des Parties ont notifié au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre cet amendement, celui-ci est réputé ne pas avoir été accepté.

f) Un amendement entre en vigueur dans les conditions suivantes:

(3) Jede nach dem Tag des Inkrafttretens dieses Übereinkommens hinterlegte Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde wird drei Monate nach dem Tag der Hinterlegung wirksam.

(4) Nach dem Tag, an dem eine Änderung dieses Übereinkommens nach Artikel 19 als angenommen gilt, gilt jede hinterlegte Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde für das Übereinkommen in seiner geänderten Fassung.

Artikel 19 Änderungen

(1) Dieses Übereinkommen kann nach einem der in den folgenden Absätzen vorgesehenen Verfahren geändert werden.

(2) Änderungen nach Prüfung in der Organisation:

- a) Jede Vertragspartei kann eine Änderung dieses Übereinkommens vorschlagen. Eine vorgeschlagene Änderung wird dem Generalsekretär vorgelegt, der sie spätestens sechs Monate vor ihrer Prüfung an die Vertragsparteien und die Mitglieder der Organisation weiterleitet.
- b) Eine nach Buchstabe a vorgeschlagene und weitergeleitete Änderung wird dem Ausschuss zur Prüfung vorgelegt. Die Vertragsparteien, gleichviel ob sie Mitglieder der Organisation sind oder nicht, haben das Recht, sich an den Verhandlungen des Ausschusses zur Prüfung und Beschlussfassung zu beteiligen.
- c) Änderungen werden mit Zweidrittelmehrheit der im Ausschuss anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien beschlossen, vorausgesetzt, dass mindestens ein Drittel der Vertragsparteien zum Zeitpunkt der Abstimmung anwesend sind.
- d) Nach Buchstabe c beschlossene Änderungen werden vom Generalsekretär den Vertragsparteien zur Annahme übermittelt.
- e) Eine Änderung gilt unter folgenden Umständen als angenommen:
 - i) Eine Änderung eines Artikels dieses Übereinkommens gilt als an dem Tag angenommen, an dem zwei Drittel der Vertragsparteien dem Generalsekretär ihre Annahme notifiziert haben.
 - ii) Eine Änderung der Anlage gilt nach Ablauf von zwölf Monaten nach dem Tag der Beschlussfassung oder nach einem sonstigen vom Ausschuss festgesetzten Tag als angenommen. Notifizieren jedoch bis zu diesem Tag mehr als ein Drittel der Vertragsparteien dem Generalsekretär, dass sie Einspruch gegen die Änderung erheben, so gilt sie als nicht angenommen.
- f) Eine Änderung tritt unter folgenden Voraussetzungen in Kraft:

- | | | |
|---|--|---|
| <p>(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).</p> <p>(ii) An amendment to the Annex shall enter into force with respect to all Parties six months after the date on which it is deemed to have been accepted, except for any Party that has:</p> <p>(1) notified its objection to the amendment in accordance with subparagraph (e)(ii) and that has not withdrawn such objection; or</p> <p>(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.</p> <p>(g) (i) A Party that has notified an objection under subparagraph (f)(ii)(1) may subsequently notify the Secretary-General that it accepts the amendment. Such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.</p> <p>(ii) If a Party that has made a notification referred to in subparagraph (f)(ii)(2) notifies the Secretary-General of its acceptance with respect to an amendment, such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.</p> | <p>i) Un amendement à un article de la présente Convention entre en vigueur à l'égard des Parties qui ont déclaré l'avoir accepté six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté conformément à l'alinéa e) i).</p> <p>ii) Un amendement à l'Annexe entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté, à l'exception de toute Partie qui a:</p> <p>1) notifié son objection à l'amendement conformément à l'alinéa e) ii) et n'a pas retiré cette objection; ou</p> <p>2) notifié au Secrétaire général, avant l'entrée en vigueur de cet amendement, que celui-ci entrera en vigueur à son égard uniquement après notification ultérieure de son acceptation.</p> <p>g) i) Une Partie qui a notifié une objection en vertu de l'alinéa f) ii) 1) peut par la suite notifier au Secrétaire général qu'elle accepte l'amendement. Cet amendement entre en vigueur pour cette Partie six mois après la date de la notification de son acceptation, ou la date d'entrée en vigueur de l'amendement, si cette dernière date est postérieure.</p> <p>ii) Si une Partie qui a adressé une notification visée à l'alinéa f) ii) 2) notifie au Secrétaire général qu'elle accepte un amendement, cet amendement entre en vigueur à l'égard de cette Partie six mois après la date de la notification de son acceptation, ou la date d'entrée en vigueur de l'amendement, si cette dernière date est postérieure.</p> | <p>i) Eine Änderung eines Artikels dieses Übereinkommens tritt für diejenigen Vertragsparteien, die erklärt haben, dass sie die Änderung angenommen haben, sechs Monate nach dem Tag in Kraft, an dem sie als nach Buchstabe e Ziffer i angenommen gilt.</p> <p>ii) Eine Änderung der Anlage tritt für alle Vertragsparteien sechs Monate nach dem Tag in Kraft, an dem sie als angenommen gilt; dies gilt nicht für eine Vertragspartei, die</p> <p>1. nach Buchstabe e Ziffer ii ihren Einspruch gegen die Änderung notifiziert und diesen Einspruch nicht zurückgenommen hat;</p> <p>2. dem Generalsekretär vor dem Inkrafttreten der Änderung notifiziert hat, dass die betreffende Änderung für sie erst nach einer späteren Notifikation ihrer Annahme in Kraft tritt.</p> <p>g) i) Eine Vertragspartei, die nach Buchstabe f Ziffer ii Nummer 1 einen Einspruch notifiziert hat, kann dem Generalsekretär später notifizieren, dass sie die Änderung annimmt. Die Änderung tritt für diese Vertragspartei sechs Monate nach dem Tag der Notifikation der Annahme durch die Vertragspartei oder an dem Tag in Kraft, an dem die Änderung in Kraft tritt, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist.</p> <p>ii) Notifiziert eine Vertragspartei, die nach Buchstabe f Ziffer ii Nummer 2 eine Notifikation abgegeben hat, dem Generalsekretär ihre Annahme einer Änderung, so tritt die betreffende Änderung für diese Vertragspartei sechs Monate nach dem Tag der Notifikation der Annahme durch die Vertragspartei oder an dem Tag in Kraft, an dem die Änderung in Kraft tritt, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist.</p> |
| <p>3 Amendment by a Conference:</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> | <p>3 Amendement par une conférence:</p> <p>a) À la demande d'une Partie, appuyée par un tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque une conférence des Parties pour examiner des amendements à la présente Convention.</p> <p>b) Un amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties pour acceptation.</p> <p>c) À moins que la Conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé avoir été accepté et entre en vigueur conformément aux procédures définies aux alinéas 2 e) et f) respectivement.</p> | <p>(3) Änderung durch eine Konferenz:</p> <p>a) Auf Antrag einer Vertragspartei, der von mindestens einem Drittel der Vertragsparteien unterstützt sein muss, beruft die Organisation eine Konferenz der Vertragsparteien zur Prüfung von Änderungen dieses Übereinkommens ein.</p> <p>b) Eine von einer solchen Konferenz mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien beschlossene Änderung wird vom Generalsekretär allen Vertragsparteien zur Annahme zugeleitet.</p> <p>c) Sofern die Konferenz nichts anderes beschließt, gilt die Änderung nach dem Verfahren in Absatz 2 Buchstabe e als angenommen beziehungsweise tritt die Änderung nach dem Verfahren in Absatz 2 Buchstabe f in Kraft.</p> |
| <p>4 Any Party that has declined to accept an amendment to the Annex shall be treated as a non-Party only for the purpose</p> | <p>4 Toute Partie qui n'a pas accepté un amendement à l'Annexe est considérée comme non Partie aux seules fins de</p> | <p>(4) Eine Vertragspartei, die sich geweigert hat, eine Änderung der Anlage anzunehmen, gilt lediglich für den Zweck der</p> |

of application of that amendment.

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

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

(a) any amendment that enters into force and the date of its entry into force generally and for each Party; and

(b) any notification made under this Article.

l'application de cet amendement.

5 Toute notification en vertu du présent article est adressée par écrit au Secrétaire général.

6 Le Secrétaire général informe les Parties et les Membres de l'Organisation:

a) de tout amendement qui entre en vigueur et de la date de son entrée en vigueur en général et à l'égard de chaque Partie; et

b) de toute notification faite en vertu du présent article.

Anwendung dieser Änderung als Nichtvertragspartei.

(5) Jede Notifikation nach diesem Artikel hat in schriftlicher Form an den Generalsekretär zu erfolgen.

(6) Der Generalsekretär unterrichtet die Vertragsparteien und die Mitglieder der Organisation

a) über jede Änderung, die in Kraft tritt, und über das Datum ihres Inkrafttretens allgemein und für jede einzelne Vertragspartei sowie

b) über jede nach diesem Artikel erfolgte Notifikation.

Article 20

Denunciation

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

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

Article 20

Dénonciation

1 La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment après l'expiration d'une période de deux ans à compter de la date à laquelle elle entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2 La dénonciation s'effectue au moyen d'une notification écrite adressée au dépositaire et prend effet un an après la date à laquelle le dépositaire en a reçu notification ou à l'expiration de tout autre délai plus long spécifié dans la notification.

Artikel 20

Kündigung

(1) Dieses Übereinkommen kann von jeder Vertragspartei jederzeit nach Ablauf von zwei Jahren nach dem Tag des Inkrafttretens des Übereinkommens für die betreffende Vertragspartei gekündigt werden.

(2) Die Kündigung erfolgt durch schriftliche Notifikation an den Verwahrer und wird ein Jahr nach Eingang der Notifikation oder nach Ablauf eines gegebenenfalls in der Notifikation angegebenen längeren Zeitabschnitts wirksam.

Article 21

Depositary

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

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

(a) inform all States that have signed this Convention, or acceded thereto, of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of this Convention; and

(iii) the deposit of any instrument of denunciation from the Convention, together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect; and

(b) as soon as this Convention enters into force, transmit the text thereof to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 21

Dépositaire

1 La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général, qui en adresse des copies certifiées conformes à tous les États qui l'ont signée ou qui y ont adhéré.

2 Outre les fonctions spécifiées dans d'autres dispositions de la présente Convention, le Secrétaire général:

a) informe tous les États qui ont signé la présente Convention ou qui y ont adhéré:

i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ainsi que de leur date;

ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention; et

iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation de la Convention, ainsi que de la date à laquelle il a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet; et

b) dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Artikel 21

Verwahrer

(1) Dieses Übereinkommen wird beim Generalsekretär hinterlegt; dieser übermittelt allen Staaten, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, beglaubigte Abschriften.

(2) Neben seinen Aufgaben, die an anderer Stelle in diesem Übereinkommen ausgeführt sind, wird der Generalsekretär wie folgt tätig:

a) Er unterrichtet alle Staaten, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, über

i) jede neue Unterzeichnung oder Hinterlegung einer Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde unter Angabe des jeweiligen Zeitpunkts;

ii) den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens;

iii) die Hinterlegung jeder Kündigungs-urkunde zu diesem Übereinkommen unter Angabe des Zeitpunkts ihres Eingangs und des Zeitpunkts, zu dem die Kündigung wirksam wird;

b) er übermittelt, sobald dieses Übereinkommen in Kraft getreten ist, dessen Wortlaut an das Sekretariat der Vereinten Nationen zur Registrierung und Veröffentlichung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen.

Article 22
Languages

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

Done at London this thirteenth day of February, two thousand and four.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised by their respective Governments for that purpose, have signed this Convention.

Article 22
Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

Fait à Londres, ce treize février deux mille quatre.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

Artikel 22
Sprachen

Dieses Übereinkommen ist in einer Urschrift in arabischer, chinesischer, englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache abgefasst, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Geschehen zu London am 13. Februar 2004.

Zu Urkund dessen haben die hierzu von ihren Regierungen gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

Annex
Regulations for the Control and Management of Ships’
Ballast Water and Sediments

Section A
General Provisions

Regulation A-1
Definitions

For the purposes of this Annex:

- 1 “Anniversary date” means the day and the month of each year corresponding to the date of expiry of the Certificate.
- 2 “Ballast Water Capacity” means the total volumetric capacity of any tanks, spaces or compartments on a ship used for carrying, loading or discharging Ballast Water, including any multi-use tank, space or compartment designed to allow carriage of Ballast Water.
- 3 “Company” means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the International Safety Management Code¹⁾.
- 4 “Constructed” in respect of a ship means a stage of construction where:
 - .1 the keel is laid; or
 - .2 construction identifiable with the specific ship begins; or
 - .3 assembly of the ship has commenced comprising at least 50 tonnes or 1 percent of the estimated mass of all structural material, whichever is less; or
 - .4 the ship undergoes a major conversion.
- 5 “Major conversion” means a conversion of a ship:
 - .1 which changes its ballast water carrying capacity by 15 percent or greater, or
 - .2 which changes the ship type, or
 - .3 which, in the opinion of the Administration, is projected to prolong its life by ten years or more, or
 - .4 which results in modifications to its ballast water system other than component replacement-in-kind. Conversion of a ship to meet the provisions of regulation D-1 shall not be deemed to constitute a major conversion for the purpose of this Annex.
- 6 “From the nearest land” means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law except that, for the purposes of the Convention, “from the nearest land” off the north-eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in
latitude 11°00' S, longitude 142°08' E
to a point in latitude 10°35' S, longitude 141°55' E
thence to a point latitude 10°00' S, longitude 142°00' E
thence to a point latitude 9°10' S, longitude 143°52' E
thence to a point latitude 9°00' S, longitude 144°30' E
thence to a point latitude 10°41' S, longitude 145°00' E
thence to a point latitude 13°00' S, longitude 145°00' E
thence to a point latitude 15°00' S, longitude 146°00' E
thence to a point latitude 17°30' S, longitude 147°00' E
thence to a point latitude 21°00' S, longitude 152°55' E
thence to a point latitude 24°30' S, longitude 154°00' E
thence to a point on the coast of Australia
in latitude 24°42' S, longitude 153°15' E.
- 7 “Active Substance” means a substance or organism, including a virus or a fungus, that has a general or specific action on or against Harmful Aquatic Organisms and Pathogens.

Regulation A-2
General Applicability

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

Regulation A-3
Exceptions

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

- 1 the uptake or discharge of Ballast Water and Sediments necessary for the purpose of ensuring the safety of a ship in emergency situations or saving life at sea; or
- 2 the accidental discharge or ingress of Ballast Water and Sediments resulting from damage to a ship or its equipment:

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

- .1 provided that all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage or discovery of the damage or discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and
 - .2 unless the owner, Company or officer in charge wilfully or recklessly caused damage; or
- 3 the uptake and discharge of Ballast Water and Sediments when being used for the purpose of avoiding or minimizing pollution incidents from the ship; or
 - 4 the uptake and subsequent discharge on the high seas of the same Ballast Water and Sediments; or
 - 5 the discharge of Ballast Water and Sediments from a ship at the same location where the whole of that Ballast Water and those Sediments originated and provided that no mixing with unmanaged Ballast Water and Sediments from other areas has occurred. If mixing has occurred, the Ballast Water taken from other areas is subject to Ballast Water Management in accordance with this Annex.

Regulation A-4

Exemptions

- 1 A Party or Parties, in waters under their jurisdiction, may grant exemptions to any requirements to apply regulations B-3 or C-1, in addition to those exemptions contained elsewhere in this Convention, but only when they are:
 - .1 granted to a ship or ships on a voyage or voyages between specified ports or locations; or to a ship which operates exclusively between specified ports or locations;
 - .2 effective for a period of no more than five years subject to intermediate review;
 - .3 granted to ships that do not mix Ballast Water or Sediments other than between the ports or locations specified in paragraph 1.1; and
 - .4 granted based on the Guidelines on risk assessment developed by the Organization.
- 2 Exemptions granted pursuant to paragraph 1 shall not be effective until after communication to the Organization and circulation of relevant information to the Parties.
- 3 Any exemptions granted under this regulation shall not impair or damage the environment, human health, property or resources of adjacent or other States. Any State that the Party determines may be adversely affected shall be consulted, with a view to resolving any identified concerns.
- 4 Any exemptions granted under this regulation shall be recorded in the Ballast Water record book.

Regulation A-5

Equivalent compliance

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

Section B

Management and Control Requirements for Ships

Regulation B-1

Ballast Water Management Plan

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

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

Regulation B-2

Ballast Water Record Book

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

- 2 Ballast Water record book entries shall be maintained on board the ship for a minimum period of two years after the last entry has been made and thereafter in the Company's control for a minimum period of three years.
- 3 In the event of the discharge of Ballast Water pursuant to regulations A-3, A-4 or B-3.6 or in the event of other accidental or exceptional discharge of Ballast Water not otherwise exempted by this Convention, an entry shall be made in the Ballast Water record book describing the circumstances of, and the reason for, the discharge.
- 4 The Ballast Water record book shall be kept readily available for inspection at all reasonable times and, in the case of an unmanned ship under tow, may be kept on the towing ship.
- 5 Each operation concerning Ballast Water shall be fully recorded without delay in the Ballast Water record book. Each entry shall be signed by the officer in charge of the operation concerned and each completed page shall be signed by the master. The entries in the Ballast Water record book shall be in a working language of the ship. If that language is not English, French or Spanish the entries shall contain a translation into one of those languages. When entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, these shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
- 6 Officers duly authorized by a Party may inspect the Ballast Water record book on board any ship to which this regulation applies while the ship is in its port or offshore terminal, and may make a copy of any entry, and require the master to certify that the copy is a true copy. Any copy so certified shall be admissible in any judicial proceeding as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Ballast Water record book and the taking of a certified copy shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

Regulation B-3

Ballast Water Management for Ships

- 1 A ship constructed before 2009:
 - .1 with a Ballast Water Capacity of between 1,500 and 5,000 cubic metres, inclusive, shall conduct Ballast Water Management that at least meets the standard described in regulation D-1 or regulation D-2 until 2014, after which time it shall at least meet the standard described in regulation D-2;
 - .2 with a Ballast Water Capacity of less than 1,500 or greater than 5,000 cubic metres shall conduct Ballast Water Management that at least meets the standard described in regulation D-1 or regulation D-2 until 2016, after which time it shall at least meet the standard described in regulation D-2.
- 2 A ship to which paragraph 1 applies shall comply with paragraph 1 not later than the first intermediate or renewal survey, whichever occurs first, after the anniversary date of delivery of the ship in the year of compliance with the standard applicable to the ship.
- 3 A ship constructed in or after 2009 with a Ballast Water Capacity of less than 5,000 cubic metres shall conduct Ballast Water Management that at least meets the standard described in regulation D-2.
- 4 A ship constructed in or after 2009, but before 2012, with a Ballast Water Capacity of 5,000 cubic metres or more shall conduct Ballast Water Management in accordance with paragraph 1.2.
- 5 A ship constructed in or after 2012 with a Ballast Water Capacity of 5,000 cubic metres or more shall conduct Ballast Water Management that at least meets the standard described in regulation D-2.
- 6 The requirements of this regulation do not apply to ships that discharge Ballast Water to a reception facility designed taking into account the Guidelines developed by the Organization for such facilities.
- 7 Other methods of Ballast Water Management may also be accepted as alternatives to the requirements described in paragraphs 1 to 5, provided that such methods ensure at least the same level of protection to the environment, human health, property or resources, and are approved in principle by the Committee.

Regulation B-4

Ballast Water Exchange

- 1 A ship conducting Ballast Water exchange to meet the standard in regulation D-1 shall:
 - .1 whenever possible, conduct such Ballast Water exchange at least 200 nautical miles from the nearest land and in water at least 200 metres in depth, taking into account the Guidelines developed by the Organization;
 - .2 in cases where the ship is unable to conduct Ballast Water exchange in accordance with paragraph 1.1, such Ballast Water exchange shall be conducted taking into account the Guidelines described in paragraph 1.1 and as far from the nearest land as possible, and in all cases at least 50 nautical miles from the nearest land and in water at least 200 metres in depth.
- 2 In sea areas where the distance from the nearest land or the depth does not meet the parameters described in paragraph 1.1 or 1.2, the port State may designate areas, in consultation with adjacent or other States, as appropriate, where a ship may conduct Ballast Water exchange, taking into account the Guidelines described in paragraph 1.1.
- 3 A ship shall not be required to deviate from its intended voyage, or delay the voyage, in order to comply with any particular requirement of paragraph 1.
- 4 A ship conducting Ballast Water exchange shall not be required to comply with paragraphs 1 or 2, as appropriate, if the master reasonably decides that such exchange would threaten the safety or stability of the ship, its crew, or its passengers because of adverse weather, ship design or stress, equipment failure, or any other extraordinary condition.
- 5 When a ship is required to conduct Ballast Water exchange and does not do so in accordance with this regulation, the reasons shall be entered in the Ballast Water record book.

Regulation B-5**Sediment Management for Ships**

- 1 All ships shall remove and dispose of Sediments from spaces designated to carry Ballast Water in accordance with the provisions of the ship's Ballast Water Management plan.
- 2 Ships described in regulation B-3.3 to B-3.5 should, without compromising safety or operational efficiency, be designed and constructed with a view to minimize the uptake and undesirable entrapment of Sediments, facilitate removal of Sediments, and provide safe access to allow for Sediment removal and sampling, taking into account Guidelines developed by the Organization. Ships described in regulation B-3.1 should, to the extent practicable, comply with this paragraph.

Regulation B-6**Duties of Officers and Crew**

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

Section C

Special Requirements in Certain Areas

Regulation C-1**Additional Measures**

- 1 If a Party, individually or jointly with other Parties, determines that measures in addition to those in Section B are necessary to prevent, reduce, or eliminate the transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens through ships' Ballast Water and Sediments, such Party or Parties may, consistent with international law, require ships to meet a specified standard or requirement.
- 2 Prior to establishing standards or requirements under paragraph 1, a Party or Parties should consult with adjacent or other States that may be affected by such standards or requirements.
- 3 A Party or Parties intending to introduce additional measures in accordance with paragraph 1 shall:
 - .1 take into account the Guidelines developed by the Organization.
 - .2 communicate their intention to establish additional measure(s) to the Organization at least 6 months, except in emergency or epidemic situations, prior to the projected date of implementation of the measure(s). Such communication shall include:
 - .1 the precise co-ordinates where additional measure(s) is/are applicable;
 - .2 the need and reasoning for the application of the additional measure(s), including, whenever possible, benefits;
 - .3 a description of the additional measure(s); and
 - .4 any arrangements that may be provided to facilitate ships' compliance with the additional measure(s).
 - .3 to the extent required by customary international law as reflected in the United Nations Convention on the Law of the Sea, as appropriate, obtain the approval of the Organization.
- 4 A Party or Parties, in introducing such additional measures, shall endeavour to make available all appropriate services, which may include but are not limited to notification to mariners of areas, available and alternative routes or ports, as far as practicable, in order to ease the burden on the ship.
- 5 Any additional measures adopted by a Party or Parties shall not compromise the safety and security of the ship and in any circumstances not conflict with any other convention with which the ship must comply.
- 6 A Party or Parties introducing additional measures may waive these measures for a period of time or in specific circumstances as they deem fit.

Regulation C-2**Warnings Concerning Ballast Water Uptake in Certain Areas and Related Flag State Measures**

- 1 A Party shall endeavour to notify mariners of areas under their jurisdiction where ships should not uptake Ballast Water due to known conditions. The Party shall include in such notices the precise coordinates of the area or areas, and, where possible, the location of any alternative area or areas for the uptake of Ballast Water. Warnings may be issued for areas:
 - .1 known to contain outbreaks, infestations, or populations of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens (e.g., toxic algal blooms) which are likely to be of relevance to Ballast Water uptake or discharge;
 - .2 near sewage outfalls; or
 - .3 where tidal flushing is poor or times during which a tidal stream is known to be more turbid.
- 2 In addition to notifying mariners of areas in accordance with the provisions of paragraph 1, a Party shall notify the Organization and any potentially affected coastal States of any areas identified in paragraph 1 and the time period such warning is likely to be in effect. The notice to the Organization and any potentially affected coastal States shall include the precise coordinates of the area or areas, and, where possible, the location of any alternative area or areas for the uptake of Ballast Water. The notice shall include advice to ships needing to uptake Ballast Water in the area, describing arrangements made for alternative supplies. The Party shall also notify mariners, the Organization, and any potentially affected coastal States when a given warning is no longer applicable.

Regulation C-3**Communication of Information**

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

Section D

Standards for Ballast Water Management

Regulation D-1**Ballast Water Exchange Standard**

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

Regulation D-2**Ballast Water Performance Standard**

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

Regulation D-3**Approval requirements for Ballast Water Management systems**

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

Regulation D-4**Prototype Ballast Water Treatment Technologies**

- 1 For any ship that, prior to the date that the standard in regulation D-2 would otherwise become effective for it, participates in a programme approved by the Administration to test and evaluate promising Ballast Water treatment technologies, the standard in regulation D-2 shall not apply to that ship until five years from the date on which the ship would otherwise be required to comply with such standard.
- 2 For any ship that, after the date on which the standard in regulation D-2 has become effective for it, participates in a programme approved by the Administration, taking into account Guidelines developed by the Organization, to test and evaluate promising Ballast Water technologies with the potential to result in treatment technologies achieving a standard higher than that in regulation D-2, the standard in regulation D-2 shall cease to apply to that ship for five years from the date of installation of such technology.
- 3 In establishing and carrying out any programme to test and evaluate promising Ballast Water technologies, Parties shall:
 - .1 take into account Guidelines developed by the Organization, and
 - .2 allow participation only by the minimum number of ships necessary to effectively test such technologies.
- 4 Throughout the test and evaluation period, the treatment system must be operated consistently and as designed.

Regulation D-5**Review of Standards by the Organization**

- 1 At a meeting of the Committee held no later than three years before the earliest effective date of the standard set forth in regulation D-2, the Committee shall undertake a review which includes a determination of whether appropriate technologies are available to achieve the standard, an assessment of the criteria in paragraph 2, and an assessment of the socio-economic effect(s)

specifically in relation to the developmental needs of developing countries, particularly small island developing States. The Committee shall also undertake periodic reviews, as appropriate, to examine the applicable requirements for ships described in regulation B-3.1 as well as any other aspect of Ballast Water Management addressed in this Annex, including any Guidelines developed by the Organization.

- 2 Such reviews of appropriate technologies shall also take into account:
 - .1 safety considerations relating to the ship and the crew;
 - .2 environmental acceptability, i.e., not causing more or greater environmental impacts than they solve;
 - .3 practicability, i.e., compatibility with ship design and operations;
 - .4 cost effectiveness, i.e., economics; and
 - .5 biological effectiveness in terms of removing, or otherwise rendering not viable, Harmful Aquatic Organisms and Pathogens in Ballast Water.
- 3 The Committee may form a group or groups to conduct the review(s) described in paragraph 1. The Committee shall determine the composition, terms of reference and specific issues to be addressed by any such group formed. Such groups may develop and recommend proposals for amendment of this Annex for consideration by the Parties. Only Parties may participate in the formulation of recommendations and amendment decisions taken by the Committee.
- 4 If, based on the reviews described in this regulation, the Parties decide to adopt amendments to this Annex, such amendments shall be adopted and enter into force in accordance with the procedures contained in Article 19 of this Convention.

Section E

Survey and Certification Requirements for Ballast Water Management

Regulation E-1

Surveys

- 1 Ships of 400 gross tonnage and above to which this Convention applies, excluding floating platforms, FSUs and FPSOs, shall be subject to surveys specified below:
 - .1 An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under regulation E-2 or E-3 is issued for the first time. This survey shall verify that the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 and any associated structure, equipment, systems, fitting, arrangements and material or processes comply fully with the requirements of this Convention.
 - .2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where regulation E-5.2, E-5.5, E-5.6, or E-5.7 is applicable. This survey shall verify that the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 and any associated structure, equipment, systems, fitting, arrangements and material or processes comply fully with the applicable requirements of this Convention.
 - .3 An intermediate survey within three months before or after the second Anniversary date or within three months before or after the third Anniversary date of the Certificate, which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4. The intermediate surveys shall ensure that the equipment, associated systems and processes for Ballast Water Management fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation E-2 or E-3.
 - .4 An annual survey within three months before or after each Anniversary date, including a general inspection of the structure, any equipment, systems, fittings, arrangements and material or processes associated with the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph 9 and remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation E-2 or E-3.
 - .5 An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a change, replacement, or significant repair of the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material necessary to achieve full compliance with this Convention. The survey shall be such as to ensure that any such change, replacement, or significant repair has been effectively made, so that the ship complies with the requirements of this Convention. Such surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation E-2 or E-3.
- 2 The Administration shall establish appropriate measures for ships that are not subject to the provisions of paragraph 1 in order to ensure that the applicable provisions of this Convention are complied with.
- 3 Surveys of ships for the purpose of enforcement of the provisions of this Convention shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.
- 4 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys, as described in paragraph 3 shall, as a minimum, empower such nominated surveyors or recognized organizations²⁾ to:
 - .1 require a ship that they survey to comply with the provisions of this Convention; and
 - .2 carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a port State that is a Party.
- 5 The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties for the information of their officers.

²⁾ 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.

- 6 When the Administration, a nominated surveyor, or a recognized organization determines that the ship's Ballast Water Management does not conform to the particulars of the Certificate required under regulation E-2 or E-3 or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting a threat of harm to the environment, human health, property or resources such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken to bring the ship into compliance. A surveyor or organization shall be notified immediately, and it shall ensure that the Certificate is not issued or is withdrawn as appropriate. If the ship is in the port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor, or a recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation, including any action described in Article 9.
- 7 Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the ability of the ship to conduct Ballast Water Management in accordance with this Convention, the owner, operator or other person in charge of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph 1 is necessary. If the ship is in a port of another Party, the owner, operator or other person in charge shall also report immediately to the appropriate authorities of the port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.
- 8 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.
- 9 The condition of the ship and its equipment, systems and processes shall be maintained to conform with the provisions of this Convention to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting a threat of harm to the environment, human health, property or resources.
- 10 After any survey of the ship under paragraph 1 has been completed, no change shall be made in the structure, any equipment, fittings, arrangements or material associated with the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 and covered by the survey without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

Regulation E-2

Issuance or Endorsement of a Certificate

- 1 The Administration shall ensure that a ship to which regulation E-1 applies is issued a Certificate after successful completion of a survey conducted in accordance with regulation E-1. A Certificate issued under the authority of a Party shall be accepted by the other Parties and regarded for all purposes covered by this Convention as having the same validity as a Certificate issued by them.
- 2 Certificates shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

Regulation E-3

Issuance or Endorsement of a Certificate by Another Party

- 1 At the request of the Administration, another Party may cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Convention are complied with, shall issue or authorize the issuance of a Certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that Certificate on the ship, in accordance with this Annex.
- 2 A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.
- 3 A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as a Certificate issued by the Administration.
- 4 No Certificate shall be issued to a ship entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

Regulation E-4

Form of the Certificate

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

Regulation E-5

Duration and Validity of the Certificate

- 1 A Certificate shall be issued for a period specified by the Administration that shall not exceed five years.
- 2 For renewal surveys:
 - .1 Notwithstanding the requirements of paragraph 1, when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate.
 - .2 When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate.
 - .3 When the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

- 3 If a Certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the Certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1, provided that the surveys referred to in regulation E-1.1.3 applicable when a Certificate is issued for a period of five years are carried out as appropriate.
- 4 If a renewal survey has been completed and a new Certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing Certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing Certificate and such a Certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed five months from the expiry date.
- 5 If a ship at the time when the Certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the Certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No Certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which such extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new Certificate. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.
- 6 A Certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.
- 7 In special circumstances, as determined by the Administration, a new Certificate need not be dated from the date of expiry of the existing Certificate as required by paragraph 2.2, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.
- 8 If an annual survey is completed before the period specified in regulation E-1, then:
 - .1 the Anniversary date shown on the Certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than three months later than the date on which the survey was completed;
 - .2 the subsequent annual or intermediate survey required by regulation E-1 shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new Anniversary date;
 - .3 the expiry date may remain unchanged provided one or more annual surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation E-1 are not exceeded.
- 9 A Certificate issued under regulation E-2 or E-3 shall cease to be valid in any of the following cases:
 - .1 if the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material necessary to comply fully with this Convention is changed, replaced or significantly repaired and the Certificate is not endorsed in accordance with this Annex;
 - .2 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Party issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation E-1. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the Certificates carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports;
 - .3 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation E-1.1; or
 - .4 if the Certificate is not endorsed in accordance with regulation E-1.1.

Appendix I
 Form
 of International Ballast Water Management Certificate
International
Ballast Water Management Certificate

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

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

by

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

Particulars of ship¹⁾

Name of ship
 Distinctive number or letters
 Port of registry
 Gross Tonnage
 IMO number²⁾
 Date of Construction
 Ballast Water Capacity (in cubic metres)

Details of Ballast Water Management Method(s) Used

Method of Ballast Water Management used
 Date installed (if applicable)
 Name of manufacturer (if applicable)

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

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

This is to certify:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with regulation E-1 of the Annex to the Convention; and
- 2 That the survey shows that Ballast Water Management on the ship complies with the Annex to the Convention.

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

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

Issued at
 (Place of issue of certificate)

.....
 (Date of issue)

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

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

¹⁾ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.
²⁾ IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

Annual/Intermediate survey in accordance with regulation E-5.8.3

This is to certify that, at an annual/intermediate*) survey in accordance with regulation E-5.8.3 of the Annex to the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where regulation E-5.3 applies

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

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation E-5.4 applies

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

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation E-5.5 or E-5.6 applies

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

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*) Delete as appropriate

Endorsement for advancement of anniversary date where regulation E-5.8 applies

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

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Appendix II

Form
of Ballast Water Record Book

**International Convention for the Control and
Management of Ships' Ballast Water and Sediments**

Period From: To:

Name of Ship

IMO number

Gross tonnage

Flag

Total Ballast Water capacity (in cubic metres)

The ship is provided with a Ballast Water Management plan

Diagram of ship indicating ballast tanks:

1 Introduction

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

2 Ballast Water and Ballast Water Management

"Ballast Water" means water with its suspended matter taken on board a ship to control trim, list, draught, stability, or stresses of a ship. Management of Ballast Water shall be in accordance with an approved Ballast Water Management plan and taking into account Guidelines³⁾ developed by the Organization.

3 Entries in the Ballast Water Record Book

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

3.1 When Ballast Water is taken on board:

- .1 Date, time and location port or facility of uptake (port or lat/long), depth if outside port
- .2 Estimated volume of uptake in cubic metres
- .3 Signature of the officer in charge of the operation

3.2 Whenever Ballast Water is circulated or treated for Ballast Water Management purposes:

- .1 Date and time of operation
- .2 Estimated volume circulated or treated (in cubic metres)
- .3 Whether conducted in accordance with the Ballast Water Management plan
- .4 Signature of the officer in charge of the operation

3.3 When Ballast Water is discharged into the sea:

- .1 Date, time and location port or facility of discharge (port or lat/long)
- .2 Estimated volume discharged in cubic metres plus remaining volume in cubic metres
- .3 Whether approved Ballast Water Management plan had been implemented prior to discharge
- .4 Signature of the officer in charge of the operation

3.4 When Ballast Water is discharged to a reception facility:

- .1 Date, time, and location of uptake
- .2 Date, time, and location of discharge
- .3 Port or facility
- .4 Estimated volume discharged or taken up, in cubic metres
- .5 Whether approved Ballast Water Management plan had been implemented prior to discharge
- .6 Signature of officer in charge of the operation

3.5 Accidental or other exceptional uptake or discharges of Ballast Water:

- .1 Date and time of occurrence
- .2 Port or position of the ship at time of occurrence
- .3 Estimated volume of Ballast Water discharged
- .4 Circumstances of uptake, discharge, escape or loss, the reason therefore and general remarks
- .5 Whether approved Ballast Water Management plan had been implemented prior to discharge
- .6 Signature of officer in charge of the operation

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

3.6 Additional operational procedure and general remarks

4 Volume of Ballast Water

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

Record of Ballast Water Operations

Sample Ballast Water Record Book Page

Name of Ship:

Distinctive number or letters:

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

Signature of master

Annexe**Règles pour le contrôle et la gestion
des eaux de ballast et sédiments des navires**

Section A

Dispositions générales

Règle A-1**Définitions**

Aux fins de la présente Annexe:

- 1 «Date anniversaire» désigne le jour et le mois de chaque année correspondant à la date d'expiration du Certificat.
- 2 «Capacité en eaux de ballast» désigne la capacité volumétrique totale des citernes, espaces ou compartiments utilisés à bord d'un navire pour transporter, charger ou décharger des eaux de ballast, y compris les citernes, espaces ou compartiments polyvalents conçus pour permettre le transport d'eaux de ballast.
- 3 «Compagnie» désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquiesce des tâches et des obligations imposées par le Code international de gestion de la sécurité¹⁾.
- 4 «Construit», s'agissant d'un navire, désigne le stade auquel:
 - .1 la quille est posée; ou
 - .2 une construction identifiable au navire particulier commence; ou
 - .3 le montage du navire considéré a commencé, employant au moins 50 tonnes ou 1 pour cent de la masse estimée de tous les matériaux de construction, si cette dernière valeur est inférieure; ou
 - .4 le navire subit une transformation importante.
- 5 «Transformation importante» désigne une transformation:
 - .1 qui modifie la capacité en eaux de ballast d'un navire de 15 % ou plus; ou
 - .2 qui change le type du navire; ou
 - .3 qui vise, de l'avis de l'Administration, à prolonger la vie d'un navire de 10 ans ou plus; ou
 - .4 qui entraîne des modifications du système d'eaux de ballast d'un navire autres que le remplacement des éléments. La transformation d'un navire pour répondre aux dispositions de la règle D-1 ne doit pas être considérée comme constituant une transformation importante aux fins de la présente Annexe.
- 6 «À partir de la terre la plus proche» signifie à partir de la ligne de base qui sert à déterminer la mer territoriale du territoire en question conformément au droit international; toutefois, aux fins de la Convention, l'expression «à partir de la terre la plus proche» de la côte nord-est de l'Australie signifie à partir d'une ligne reliant le point de latitude 11°00'S et de longitude 142°08'E sur la côte australienne et le point de latitude 10°35'S et de longitude 141°55'E, puis les points suivants:
latitude 10°00'S et longitude 142°00'E
latitude 9°10'S et longitude 143°52'E
latitude 9°00'S et longitude 144°30'E
latitude 10°41'S et longitude 145°00'E
latitude 13°00'S et longitude 145°00'E
latitude 15°00'S et longitude 146°00'E
latitude 17°30'S et longitude 147°00'E
latitude 21°00'S et longitude 152°55'E
latitude 24°30'S et longitude 154°00'E
et enfin le point de latitude 24°42'S
et de longitude 153°15'E sur la côte australienne.
- 7 «Substance active» désigne une substance ou un organisme, y compris un virus ou un champignon, qui agit de manière générale ou spécifique sur ou contre des organismes aquatiques nuisibles et des agents pathogènes.

Règle A-2**Applicabilité générale**

Sauf disposition expresse contraire, le rejet des eaux de ballast ne doit être effectué qu'au moyen de la gestion des eaux de ballast conformément aux dispositions de la présente Annexe.

Règle A-3**Exceptions**

Les prescriptions de la règle B-3, ou les mesures éventuellement adoptées par une Partie conformément aux dispositions de l'article 2.3 ou de la section C, ne s'appliquent pas:

- .1 à la prise ou au rejet d'eaux de ballast et de sédiments nécessaire pour garantir la sécurité d'un navire dans des situations d'urgence ou la sauvegarde de la vie humaine en mer; ou

¹⁾ Il convient de se reporter au Code ISM que l'Organisation a adopté par la résolution A.741(18), telle que modifiée.

- .2 au rejet accidentel ou à l'entrée d'eaux de ballast et de sédiments résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement:
 - .1 à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises avant et après la survenance de l'avarie ou la découverte de l'avarie ou du rejet pour empêcher ou réduire au minimum ce rejet; et
 - .2 à moins que l'avarie ne soit due à un acte délibéré ou téméraire du propriétaire, de la compagnie ou de l'officier ayant la charge du navire;
- .3 à la prise et au rejet d'eaux de ballast et de sédiments lorsque ces opérations ont pour but d'éviter ou de réduire au minimum un événement de pollution par le navire; ou
- .4 à la prise et au rejet ultérieur en haute mer des mêmes eaux de ballast et sédiments; ou
- .5 au rejet d'eaux de ballast et de sédiments par un navire, sur le lieu même d'origine de la totalité des eaux de ballast et sédiments et à condition qu'il n'y ait pas de mélange avec des eaux de ballast non gérées et des sédiments provenant d'autres zones. Si un mélange s'est produit, les eaux de ballast provenant d'autres zones sont soumises à la gestion des eaux de ballast conformément à la présente Annexe.

Règle A-4

Exemptions

- 1 Outre les exemptions prévues dans d'autres dispositions de la présente Convention, Une Partie ou des Parties peuvent, dans les eaux relevant de leur juridiction, accorder des dispenses de toute obligation d'appliquer la règle B-3 ou C-1, mais uniquement lorsque ces dispenses sont:
 - .1 accordées à un ou plusieurs navires effectuant une ou plusieurs traversées entre des ports ou lieux spécifiés; ou à un navire exploité exclusivement entre des ports ou lieux spécifiés;
 - .2 valables pour une période ne dépassant pas cinq ans, sous réserve d'un examen dans l'intervalle;
 - .3 accordées à des navires qui ne mélangent pas d'eaux de ballast et de sédiments autres que ceux provenant des ports ou lieux spécifiés au paragraphe 1.1; et
 - .4 accordées conformément aux directives sur l'évaluation des risques élaborées par l'Organisation.
- 2 Les dispenses accordées en application du paragraphe 1 ne doivent pas prendre effet avant d'avoir été communiquées à l'Organisation et avant que les renseignements pertinents aient été diffusés aux Parties.
- 3 Aucune dispense accordée en vertu de la présente règle ne doit porter atteinte ou nuire à l'environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources d'États adjacents ou d'autres États. Si la Partie établit qu'une dispense peut causer un préjudice à un État, celui-ci doit être consulté dans le but de résoudre tout problème identifié.
- 4 Toute dispense accordée en vertu de la présente règle doit être consignée dans le registre des eaux de ballast.

Règle A-5

Respect de conditions équivalentes

Le respect de conditions équivalentes à celles de la présente Annexe pour les engins de plaisance utilisés exclusivement à des fins récréatives ou sportives ou les engins utilisés essentiellement aux fins de la recherche et du sauvetage, d'une longueur hors tout inférieure à 50 mètres et d'une capacité maximale en eaux de ballast de 8 mètres cubes, est établi par l'Administration compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

Section B

Prescriptions en matière de gestion et de contrôle applicables aux navires

Règle B-1

Plan de gestion des eaux de ballast

Chaque navire doit avoir à bord et mettre en œuvre un plan de gestion des eaux de ballast. Ce plan doit être approuvé par l'Administration compte tenu des directives élaborées par l'Organisation. Le plan de gestion des eaux de ballast doit être spécifique à chaque navire et doit au moins:

- .1 décrire en détail les procédures de sécurité que le navire et l'équipage doivent suivre pour la gestion des eaux de ballast conformément à la présente Convention;
- .2 fournir une description détaillée des mesures à prendre pour mettre en œuvre les prescriptions relatives à la gestion des eaux de ballast et les pratiques complémentaires de gestion des eaux de ballast qui sont énoncées dans la présente Convention;
- .3 décrire en détail les procédures d'évacuation des sédiments:
 - .1 en mer; et
 - .2 à terre;
- .4 décrire les procédures de coordination de la gestion des eaux de ballast à bord qui impliquent le rejet en mer, avec les autorités de l'État dans les eaux duquel ce rejet sera effectué;
- .5 désigner l'officier de bord chargé d'assurer la mise en œuvre correcte du plan;
- .6 contenir les prescriptions en matière de notification applicables aux navires en vertu de la présente Convention; et
- .7 être rédigé dans la langue de travail du navire. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le plan doit comprendre une traduction dans l'une de ces langues.

Règle B-2**Registre des eaux de ballast**

- 1 Chaque navire doit avoir à bord un registre des eaux de ballast qui peut être sur support électronique ou faire partie d'un autre registre ou système d'enregistrement et qui doit contenir au moins les renseignements spécifiés à l'appendice II.
- 2 Les mentions portées sur le registre des eaux de ballast doivent être conservées à bord pendant une période minimale de deux ans à compter de la dernière inscription, puis sous le contrôle de la compagnie pendant une période minimale de trois ans.
- 3 En cas de rejet d'eaux de ballast effectué en conformité avec la règle A-3, A-4 ou B-3.6, ou en cas d'autre rejet accidentel ou exceptionnel qui ne fait pas l'objet des exemptions prévues par la présente Convention, les circonstances et les motifs du rejet doivent être indiqués dans le registre des eaux de ballast.
- 4 Le registre des eaux de ballast doit être conservé de manière à être aisément accessible aux fins d'inspection à tout moment raisonnable et, dans le cas d'un navire remorqué sans équipage, peut se trouver à bord du navire remorqueur.
- 5 Chacune des opérations concernant la gestion des eaux de ballast doit être intégralement et dès que possible consignée dans le registre des eaux de ballast. Chaque mention doit être signée par l'officier responsable de l'opération en question et chaque page, lorsqu'elle est terminée, doit être signée par le capitaine. Les mentions doivent être consignées dans une langue de travail du navire. Si cette langue n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, ces mentions doivent comporter une traduction dans l'une de ces langues. En cas de différend ou de divergence, les mentions écrites dans une langue officielle de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon font foi.
- 6 Les agents dûment autorisés par une Partie peuvent inspecter le registre des eaux de ballast à bord de tout navire auquel s'applique la présente règle pendant qu'il se trouve dans un de ses ports ou terminaux au large. Ils peuvent en extraire des copies et en exiger la certification par le capitaine. Toute copie ainsi certifiée est, en cas de poursuites, admissible en justice comme preuve des faits relatés dans le registre. L'inspection du registre des eaux de ballast et l'établissement de copies certifiées doivent être effectués de la façon la plus prompte possible et sans que le navire ne soit indûment retardé.

Règle B-3**Gestion des eaux de ballast par les navires**

- 1 Un navire construit avant 2009:
 - .1 qui a une capacité en eaux de ballast comprise entre 1 500 et 5 000 mètres cubes inclus, doit procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-1 ou à la règle D-2 jusqu'en 2014, date après laquelle il doit satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-2;
 - .2 qui a une capacité en eaux de ballast inférieure à 1 500 ou supérieure à 5 000 mètres cubes doit procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-1 ou à la règle D-2 jusqu'en 2016, date après laquelle il doit satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-2.
- 2 Un navire auquel s'applique le paragraphe 1 doit satisfaire à ses dispositions au plus tard à la date de la première visite intermédiaire ou de renouvellement, selon celle qui intervient en premier, après la date anniversaire de la livraison du navire l'année où la norme applicable au navire doit être respectée.
- 3 Un navire construit en 2009 ou après cette date qui a une capacité en eaux de ballast inférieure à 5 000 mètres cubes doit procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-2.
- 4 Un navire construit en 2009 ou après cette date, mais avant 2012, qui a une capacité en eaux de ballast égale ou supérieure à 5 000 mètres cubes doit procéder à la gestion des eaux de ballast conformément au paragraphe 1.2.
- 5 Un navire construit en 2012 ou après cette date qui a une capacité en eaux de ballast égale ou supérieure à 5 000 mètres cubes doit procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-2.
- 6 Les prescriptions de la présente règle ne s'appliquent pas aux navires qui rejettent des eaux de ballast dans une installation de réception conçue compte tenu des directives élaborées par l'Organisation pour de telles installations.
- 7 D'autres méthodes de gestion des eaux de ballast peuvent également être acceptées en remplacement des prescriptions énoncées aux paragraphes 1 à 5, sous réserve qu'elles assurent au moins le même degré de protection de l'environnement, de la santé humaine, des biens ou des ressources, et qu'elles soient approuvées en principe par le Comité.

Règle B-4**Renouvellement des eaux de ballast**

- 1 Un navire qui procède au renouvellement des eaux de ballast pour satisfaire à la norme de la règle D-1 doit:
 - .1 autant que possible, effectuer le renouvellement des eaux de ballast à 200 milles marins au moins de la terre la plus proche et par 200 mètres de fond au moins, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation;
 - .2 lorsque le navire n'est pas en mesure de procéder au renouvellement des eaux de ballast conformément au paragraphe 1.1, ce renouvellement du ballast doit être effectué compte tenu des directives visées au paragraphe 1.1 et aussi loin que possible de la terre la plus proche et, dans tous les cas, à une distance d'au moins 50 milles marins de la terre la plus proche et par 200 mètres de fond au moins.
- 2 Dans les zones maritimes où la distance de la terre la plus proche ou la profondeur ne répond pas aux paramètres visés au paragraphe 1.1 ou 1.2, l'État du port peut désigner, en consultation avec les États adjacents ou d'autres États, selon qu'il convient, des zones où un navire peut procéder au renouvellement des eaux de ballast compte tenu des directives visées au paragraphe 1.1.
- 3 Un navire n'est pas tenu de s'écarter de la route prévue ou de retarder son voyage pour satisfaire à une prescription particulière du paragraphe 1.
- 4 Un navire qui procède au renouvellement des eaux de ballast n'est pas tenu de satisfaire aux dispositions du paragraphe 1 ou 2, selon le cas, si le capitaine décide raisonnablement qu'une telle opération compromettrait la stabilité ou la sécurité du navire, de

son équipage ou de ses passagers du fait de conditions météorologiques défavorables, de la conception du navire ou des efforts auxquels il est soumis, d'une défaillance de l'équipement ou de toute autre circonstance exceptionnelle.

- 5 Lorsqu'un navire est tenu de procéder au renouvellement des eaux de ballast et ne le fait pas conformément à la présente règle, les raisons doivent être consignées sur le registre des eaux de ballast.

Règle B-5

Gestion des sédiments par les navires

- 1 Tous les navires doivent éliminer et évacuer les sédiments des espaces destinés aux eaux de ballast conformément aux dispositions du plan de gestion des eaux de ballast du navire.
- 2 Les navires visés à la règle B-3.3 à B-3.5 devraient, sans que cela porte atteinte à la sécurité ou à l'efficacité de l'exploitation, être conçus et construits de manière à réduire au minimum la prise et la rétention indésirable de sédiments, à faciliter l'élimination des sédiments et à permettre un accès sans danger pour procéder à l'élimination et l'échantillonnage des sédiments, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation. Les navires visés à la règle B-3.1 devraient, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, satisfaire aux dispositions du présent paragraphe.

Règle B-6

Tâches des officiers et des membres d'équipage

Les officiers et les membres d'équipage doivent être familiarisés avec les tâches afférentes à la gestion des eaux de ballast spécifique au navire à bord duquel ils servent et doivent, en fonction des tâches qui leur sont assignées, être familiarisés avec le plan de gestion des eaux de ballast du navire.

Section C

Prescriptions spéciales dans certaines zones

Règle C-1

Mesures supplémentaires

- 1 Si une Partie, individuellement ou de concert avec d'autres Parties, décide que des mesures supplémentaires à celles de la section B sont nécessaires pour prévenir, réduire ou éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes par les eaux de ballast et sédiments des navires, cette ou ces Parties peuvent, conformément au droit international, exiger que les navires satisfassent à une norme ou prescription spécifiée.
- 2 Avant d'établir des normes ou prescriptions conformément au paragraphe 1, la ou les Parties devraient consulter les États adjacents ou d'autres États susceptibles d'être affectés par de telles normes ou prescriptions.
- 3 La ou les Parties qui ont l'intention d'introduire des mesures supplémentaires conformément au paragraphe 1 de la présente règle doivent:
 - .1 tenir compte des directives élaborées par l'Organisation;
 - .2 informer l'Organisation de leur intention d'établir des mesures supplémentaires au moins 6 mois avant la date prévue de mise en œuvre desdites mesures, sauf en cas d'urgence ou d'épidémie. La notification doit indiquer:
 - .1 les coordonnées géographiques exactes des lieux où ces mesures supplémentaires s'appliquent;
 - .2 la nécessité et la justification de l'application des mesures supplémentaires, y compris, si possible, les avantages de ces mesures;
 - .3 une description des mesures supplémentaires; et
 - .4 tout arrangement éventuellement prévu pour faciliter le respect par les navires des mesures supplémentaires;
 - .3 dans la mesure requise par le droit international coutumier, tel que défini dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, obtenir l'approbation de l'Organisation.
- 4 La ou les Parties qui introduisent de telles mesures supplémentaires doivent s'efforcer de procurer, autant que possible, tous les services appropriés, lesquels peuvent comprendre, sans toutefois s'y limiter, des avis aux navigateurs concernant les zones, les autres itinéraires ou ports possibles, pour alléger la charge imposée au navire.
- 5 Les mesures supplémentaires adoptées par une ou plusieurs Parties ne doivent pas compromettre la sécurité et la sûreté du navire et ne doivent en aucun cas être en conflit avec toute autre convention à laquelle le navire serait soumis.
- 6 La ou les Parties qui introduisent des mesures supplémentaires peuvent renoncer à les appliquer temporairement ou dans des circonstances particulières si elles le jugent approprié.

Règle C-2

Avis concernant la prise d'eaux de ballast dans certaines zones et mesures connexes que doivent prendre les États du pavillon

- 1 Une Partie doit s'efforcer de diffuser des avis aux navigateurs concernant les zones relevant de leur juridiction dans lesquelles les navires ne devraient pas prendre d'eaux de ballast en raison de conditions connues. La Partie doit préciser dans ces avis les coordonnées géographiques exactes de la ou des zones susvisées et, si possible, l'emplacement d'une ou de plusieurs autres zones convenant à la prise d'eaux de ballast. Des avis peuvent être diffusés concernant:
 - .1 les zones où l'on sait qu'existent des éclosions, infestations ou populations d'organismes aquatiques nuisibles ou d'agents pathogènes (par exemple, proliférations d'algues toxiques) susceptibles d'avoir une incidence sur la prise ou le rejet d'eaux de ballast;

- .2 les zones proches de points de rejet des eaux usées; ou
 - .3 les zones où l'action de chasse des marées est insuffisante, ou encore les périodes pendant lesquelles on sait qu'un courant de marée cause une turbidité accrue.
- 2 Outre les avis diffusés aux navigateurs conformément aux dispositions du paragraphe 1, une Partie doit notifier à l'Organisation et aux États côtiers qui pourraient être affectés toute zone identifiée conformément au paragraphe 1, ainsi que la période durant laquelle l'avis restera probablement valable. La notification adressée à l'Organisation et aux États côtiers qui pourraient être affectés doit spécifier les coordonnées géographiques exactes de la zone ou des zones susmentionnées et, si possible, indiquer l'emplacement d'une ou plusieurs autres zones convenant à la prise d'eaux de ballast. L'avis doit indiquer aux navires qui ont besoin de prendre des eaux de ballast dans la zone les autres dispositions prévues à cet égard. La Partie doit également informer les gens de mer, l'Organisation et les États côtiers qui pourraient être affectés lorsqu'un avis donné n'est plus applicable.

Règle C-3

Communication de renseignements

L'Organisation doit diffuser, par tout moyen approprié, les renseignements qui lui sont communiqués en vertu des règles C-1 et C-2.

Section D

Normes applicables à la gestion des eaux de ballast

Règle D-1

Norme de renouvellement des eaux de ballast

- 1 Les navires qui procèdent au renouvellement des eaux de ballast conformément à la présente règle doivent obtenir un renouvellement volumétrique effectif d'au moins 95 pour cent des eaux de ballast.
- 2 Dans le cas des navires qui procèdent au renouvellement des eaux de ballast par pompage, le renouvellement par pompage de trois fois le volume de chaque citerne à ballast doit être considéré comme satisfaisant à la norme décrite au paragraphe 1. Le pompage de moins de trois fois le volume peut être accepté à condition que le navire puisse prouver qu'un renouvellement volumétrique de 95 pour cent est obtenu.

Règle D-2

Norme de qualité des eaux de ballast

- 1 Les navires qui procèdent à la gestion des eaux de ballast conformément à la présente règle doivent rejeter moins de 10 organismes viables par mètre cube d'une taille minimale égale ou supérieure à 50 microns et moins de 10 organismes viables par millilitre d'une taille minimale inférieure à 50 microns et supérieure à 10 microns; en outre, le rejet des agents microbiens indicateurs ne doit pas dépasser les concentrations spécifiées au paragraphe 2.
- 2 À titre de norme pour la santé humaine, les agents microbiens indicateurs comprennent les agents suivants:
 - .1 *Vibrio cholerae* toxigène (O1 et O139), moins de 1 unité formant colonie (ufc) par 100 millilitres ou moins de 1 ufc pour 1 gramme (masse humide) d'échantillons de zooplancton;
 - .2 *Escherichia coli*, moins de 250 ufc par 100 millilitres;
 - .3 entérocoque intestinal, moins de 100 ufc par 100 millilitres.

Règle D-3

Prescriptions relatives à l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast

- 1 Sous réserve des dispositions du paragraphe 2, les systèmes de gestion des eaux de ballast utilisés pour satisfaire à la Convention doivent être approuvés par l'Administration compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.
- 2 Les systèmes de gestion des eaux de ballast qui utilisent des substances actives ou des préparations contenant une ou plusieurs substances actives pour satisfaire à la présente Convention doivent être approuvés par l'Organisation, sur la base d'une procédure élaborée par l'Organisation. Cette procédure doit décrire l'approbation et l'annulation de l'approbation des substances actives et la manière dont il est proposé de les appliquer. À compter du retrait de l'approbation, l'utilisation de la ou des substances actives concernées doit être interdite dans l'année qui suit ce retrait.
- 3 Les systèmes de gestion des eaux de ballast utilisés pour satisfaire à la Convention doivent être sans danger pour le navire, son armement et l'équipage.

Règle D-4

Prototypes de technologies de traitement des eaux de ballast

- 1 Si, avant la date à laquelle la norme de la règle D-2 lui serait normalement applicable, un navire participe à un programme approuvé par l'Administration pour mettre à l'essai et évaluer une technologie prometteuse de traitement des eaux de ballast, la norme de la règle D-2 ne s'applique pas à ce navire avant un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle il serait normalement tenu de la respecter.
- 2 Si, après la date à laquelle la norme de la règle D-2 lui devient applicable, un navire participe à un programme approuvé par l'Administration compte tenu des directives élaborées par l'Organisation, pour mettre à l'essai et évaluer une technologie prometteuse en matière d'eaux de ballast qui pourrait déboucher sur une technologie de traitement permettant de satisfaire à une norme supérieure à celle de la règle D-2, la norme de la règle D-2 ne lui est plus applicable cinq ans après la date à laquelle il est équipé de cette technologie.

- 3 Lorsqu'elles établissent et exécutent un programme quelconque de mise à l'essai et d'évaluation de technologies prometteuses de traitement des eaux de ballast, les Parties doivent:
 - .1 tenir compte des directives élaborées par l'Organisation, et
 - .2 ne faire participer que le minimum de navires nécessaire pour mettre efficacement à l'essai ces technologies.
- 4 Pendant toute la période d'essai et d'évaluation, le système de traitement doit être exploité régulièrement et de la façon prévue.

Règle D-5

Examen des normes par l'Organisation

- 1 Lors d'une réunion du Comité qui a lieu au plus tard trois ans avant la date la plus proche à laquelle la norme de la règle D-2 prendra effet, le Comité entreprend un examen pour déterminer s'il existe des technologies permettant de satisfaire à ladite norme, évaluer les critères énoncés au paragraphe 2 et analyser les effets socio-économiques compte tenu en particulier des besoins des pays en développement, et notamment ceux des petits États insulaires en développement. Le Comité doit également entreprendre des examens périodiques, selon les besoins, des prescriptions applicables aux navires visés à la règle B-3.1 ainsi que de tout autre aspect de la gestion des eaux de ballast traité dans la présente Annexe, y compris les directives élaborées par l'Organisation.
- 2 Les examens en question des technologies appropriées doivent également tenir compte:
 - .1 des considérations liées à la sécurité du navire et de l'équipage;
 - .2 de leur acceptabilité sur le plan écologique, c'est-à-dire qu'elles ne doivent pas avoir davantage d'impacts sur l'environnement que ceux qu'elles permettent d'éviter;
 - .3 de leur aspect pratique, c'est-à-dire leur compatibilité avec la conception et l'exploitation du navire;
 - .4 de leur rapport coût-efficacité, c'est-à-dire leur caractère économique; et
 - .5 de leur efficacité sur le plan biologique au sens où elles permettent d'éliminer ou de rendre non viables les organismes aquatiques nuisibles et les agents pathogènes présents dans les eaux de ballast.
- 3 Le Comité peut constituer un ou plusieurs groupes chargés de procéder à l'examen ou aux examens visés au paragraphe 1. Le Comité arrête la composition et le mandat de tels groupes, ainsi que les questions précises qui leurs sont confiées. Ces groupes peuvent élaborer et recommander des propositions d'amendement à la présente Annexe pour examen par les Parties. Seules les Parties peuvent participer à la formulation de recommandations et aux décisions prises par le Comité à l'égard des amendements.
- 4 Si, sur la base des examens visés dans la présente règle, les Parties décident d'adopter des amendements à la présente Annexe, ces amendements sont adoptés et entrent en vigueur conformément aux procédures prévues à l'article 19 de la présente Convention.

Section E

Prescriptions en matière de visites et de délivrance des certificats aux fins de la gestion des eaux de ballast

Règle E-1

Visites

- 1 Les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 auxquels s'applique la Convention, à l'exception des plates-formes flottantes, des FSU et des FPSO, doivent être soumis aux visites spécifiées ci-après:
 - .1 Une visite initiale avant la mise en service du navire ou avant que le certificat prescrit en vertu de la règle E-2 ou E-3 ne lui soit délivré pour la première fois. Cette visite doit permettre de vérifier que le plan de gestion des eaux de ballast prescrit par la règle B-1 et la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux ou procédés associés satisfont pleinement aux prescriptions de la présente Convention.
 - .2 Une visite de renouvellement effectuée aux intervalles spécifiés par l'Administration, mais n'excédant pas cinq ans, sous réserve des dispositions de la règle E-5.2, E-5.5, E-5.6 ou E-5.7. Cette visite doit permettre de vérifier que le plan de gestion des eaux de ballast prescrit par la règle B-1 et la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux ou procédés associés satisfont pleinement aux prescriptions applicables de la présente Convention.
 - .3 Une visite intermédiaire effectuée dans un délai de trois mois avant ou après la deuxième date anniversaire du certificat, ou dans un délai de trois mois avant ou après la troisième date anniversaire du certificat qui remplace l'une des visites annuelles prévues au paragraphe 1.4. La visite intermédiaire doit permettre de s'assurer que l'équipement et les systèmes et procédés associés de gestion des eaux de ballast satisfont pleinement aux prescriptions applicables de la présente Annexe et sont en bon état de fonctionnement. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le certificat délivré en vertu de la règle E-2 ou E-3.
 - .4 Une visite annuelle effectuée dans un délai de trois mois avant ou après chaque date anniversaire, qui comprend une inspection générale de la structure, de l'équipement, des systèmes, des installations, des aménagements et des matériaux ou procédés associés au plan de gestion des eaux de ballast prescrit par la règle B-1, afin de s'assurer qu'ils ont été maintenus dans les conditions prévues au paragraphe 9 et restent satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Ces visites annuelles doivent être portées sur le certificat délivré en vertu de la règle E-2 ou E-3.
 - .5 Une visite supplémentaire, générale ou partielle selon le cas, qui doit être effectuée à la suite d'un changement, d'un remplacement ou d'une réparation importante de la structure, de l'équipement, des systèmes, des installations, des aménagements et des matériaux, nécessaire pour assurer la pleine conformité avec la présente Convention. Cette visite doit permettre de s'assurer que tout changement, remplacement ou toute réparation importante a été réellement effectuée de telle sorte que le

navire satisfait aux prescriptions de la présente Convention. Ces visites doivent être portées sur le certificat délivré en vertu de la règle E-2 ou E-3.

- 2 Dans le cas des navires qui ne sont pas soumis aux dispositions du paragraphe 1, l'Administration détermine les mesures à prendre pour s'assurer que les dispositions applicables de la présente Convention sont respectées.
- 3 Les visites de navires aux fins de l'application des dispositions de la présente Convention doivent être effectuées par des agents de l'Administration. L'Administration peut toutefois confier les visites soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle.
- 4 Toute Administration qui désigne des inspecteurs ou des organismes reconnus pour effectuer les visites prévues au paragraphe 3 doit au moins habilitier ces inspecteurs ou organismes reconnus²⁾ à:
 - .1 exiger qu'un navire soumis à une visite satisfasse aux dispositions de la présente Convention; et
 - .2 effectuer des visites et des inspections à la requête des autorités compétentes d'un État du port qui est Partie.
- 5 L'Administration doit notifier à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de leur habilitation afin qu'elle les diffuse aux Parties pour l'information de leurs agents.
- 6 Lorsque l'Administration, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que la gestion des eaux de ballast du navire ne correspond pas aux indications du certificat prescrit en vertu de la règle E-2 ou E-3 ou est telle que le navire n'est pas apte à prendre la mer sans présenter de menace pour l'environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources, cet inspecteur ou organisme doit veiller immédiatement à ce que des mesures correctives soient prises pour rendre le navire conforme. Un inspecteur ou organisme doit être informé immédiatement et faire en sorte que le certificat ne soit pas délivré ou soit retiré, selon le cas. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'État du port doivent être informées immédiatement. Lorsqu'un agent de l'Administration, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'État du port, le gouvernement de l'État du port intéressé doit fournir à l'agent, à l'inspecteur ou à l'organisme en question toute l'assistance nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations en vertu de la présente règle, et notamment de prendre les mesures décrites à l'article 9.
- 7 Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet fondamentalement l'aptitude du navire à procéder à la gestion des eaux de ballast conformément à la présente Convention, le propriétaire, l'exploitant ou toute autre personne ayant la charge du navire doit faire rapport dès que possible à l'Administration, à l'organisme reconnu ou à l'inspecteur désigné chargé de délivrer le certificat pertinent, lequel doit faire entreprendre une enquête afin de déterminer s'il est nécessaire de procéder à une visite conformément au paragraphe 1. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, le propriétaire, l'exploitant ou toute autre personne ayant la charge du navire doit également faire rapport immédiatement aux autorités compétentes de l'État du port et l'inspecteur désigné ou l'organisme reconnu doit s'assurer qu'un tel rapport a bien été fait.
- 8 Dans tous les cas, l'Administration intéressée se porte pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de la visite et s'engage à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.
- 9 L'état du navire et de son équipement, de ses systèmes et de ses procédés doit être maintenu conformément aux dispositions de la présente Convention de manière que le navire demeure à tous égards apte à prendre la mer sans présenter de menace pour l'environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources.
- 10 Après l'une quelconque des visites prévues au paragraphe 1, aucun changement autre qu'un simple remplacement du matériel et des installations ne doit être apporté à la structure, à l'équipement, aux installations, aux aménagements ou aux matériaux associés au plan de gestion des eaux de ballast prescrit par la règle B-1 et ayant fait l'objet de la visite, sauf autorisation de l'Administration.

Règle E-2

Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa

- 1 L'Administration doit veiller à ce qu'un certificat soit délivré à un navire auquel s'applique la règle E-1, après l'achèvement satisfaisant d'une visite effectuée conformément à ladite règle. Un certificat délivré sous l'autorité d'une Partie à la présente Convention doit être accepté par les autres Parties et considéré, à toutes les fins visées par la présente Convention, comme ayant la même validité qu'un certificat délivré par elles.
- 2 Les certificats doivent être délivrés ou visés soit par l'Administration, soit par tout agent ou organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité du certificat.

Règle E-3

Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa par une autre Partie

- 1 Une autre Partie peut, à la requête de l'Administration, faire visiter un navire et, si elle estime qu'il satisfait aux dispositions de la présente Convention, elle lui délivre un certificat ou en autorise la délivrance et, le cas échéant, appose un visa ou autorise l'apposition d'un visa sur le certificat dont est muni le navire, conformément à la présente Annexe.
- 2 Une copie du certificat et une copie du rapport de visite doivent être adressées dès que possible à l'Administration qui a fait la requête.
- 3 Un certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration établissant qu'il a été délivré à la requête de l'Administration; il a la même valeur et doit être accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré par l'Administration.
- 4 Il ne doit pas être délivré de certificat à un navire qui est autorisé à battre le pavillon d'un État qui n'est pas Partie.

²⁾ Se reporter aux Directives que l'Organisation a adoptées par la résolution A.739(18), telles qu'elles pourraient être modifiées par l'Organisation et aux spécifications que l'Organisation a adoptées par la résolution A.789(19), telles qu'elles pourraient être modifiées par l'Organisation.

Règle E-4**Modèle du certificat**

Le certificat doit être établi dans la langue officielle de la Partie qui le délivre, selon le modèle qui figure à l'appendice I. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le texte doit comprendre une traduction dans l'une de ces langues.

Règle E-5**Durée et validité du certificat**

- 1 Le certificat doit être délivré pour une durée spécifiée par l'Administration, qui ne doit pas dépasser cinq ans.
- 2 Pour les visites de renouvellement:
 - .1 Nonobstant les prescriptions du paragraphe 1, lorsque la visite de renouvellement est achevée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.
 - .2 Lorsque la visite de renouvellement est achevée après la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.
 - .3 Lorsque la visite de renouvellement est achevée plus de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'achèvement de la visite de renouvellement.
- 3 Si un certificat est délivré pour une durée inférieure à cinq ans, l'Administration peut proroger la validité dudit certificat au-delà de la date d'expiration jusqu'à concurrence de la période maximale prévue au paragraphe 1, à condition que les visites spécifiées à la règle E-1.1.3, qui doivent avoir lieu lorsqu'un certificat est délivré pour cinq ans, soient effectuées selon que de besoin.
- 4 Si, après une visite de renouvellement, un nouveau certificat ne peut pas être délivré ou remis au navire avant la date d'expiration du certificat existant, la personne ou l'organisme autorisé par l'Administration peut apposer un visa sur le certificat existant et ce certificat doit être accepté comme valable pour une nouvelle période qui ne peut pas dépasser cinq mois à compter de la date d'expiration.
- 5 Si, à la date d'expiration du certificat, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel il doit subir une visite, l'Administration peut proroger la validité de ce certificat. Toutefois, une telle prorogation ne doit être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le port dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure semble opportune et raisonnable. Aucun certificat ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de trois mois et un navire auquel cette prorogation a été accordée n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, après son arrivée dans le port dans lequel il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.
- 6 Un certificat délivré à un navire effectuant des voyages courts, qui n'a pas été prorogé conformément aux dispositions précédentes de la présente règle, peut être prorogé par l'Administration pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.
- 7 Dans certains cas particuliers, tels qu'arrêtés par l'Administration, il n'est pas nécessaire que la validité du nouveau certificat commence à la date d'expiration du certificat existant conformément aux prescriptions du paragraphe 2.2, 5 ou 6 de la présente règle. Dans ces cas particuliers, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement.
- 8 Lorsqu'une visite annuelle est effectuée dans un délai inférieur à celui qui est spécifié à la règle E-1:
 - .1 la date anniversaire figurant sur le certificat est remplacée au moyen d'un visa par une date qui ne doit pas être postérieure de plus de trois mois à la date à laquelle la visite a été achevée;
 - .2 la visite annuelle ou intermédiaire suivante prescrite à la règle E-1 doit être achevée aux intervalles stipulés par cette règle, calculés à partir de la nouvelle date anniversaire;
 - .3 la date d'expiration peut demeurer inchangée à condition qu'une ou plusieurs visites annuelles, selon le cas, soient effectuées de telle sorte que les intervalles maximaux entre visites prescrits par la règle E-1 ne soient pas dépassés.
- 9 Un certificat délivré en vertu de la règle E-2 ou E-3 cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants:
 - .1 si la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux nécessaires pour satisfaire pleinement à la présente Convention ont fait l'objet d'un changement, d'un remplacement ou d'une réparation importante et si un visa n'a pas été apposé sur le certificat conformément à la présente Annexe;
 - .2 si un navire passe sous le pavillon d'un autre État. Un nouveau certificat ne doit être délivré que si la Partie délivrant le nouveau certificat a la certitude que le navire satisfait aux prescriptions de la règle E-1. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon adresse dès que possible à l'Administration des copies du certificat dont le navire était muni avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite, le cas échéant;
 - .3 si les visites pertinentes ne sont pas achevées dans les délais spécifiés à la règle E-1.1; ou
 - .4 si le visa prévu à la règle E-1.1 n'a pas été apposé sur le certificat.

Appendice I

Modèle
de certificat international de gestion des eaux de ballast

**Certificat
international de gestion des eaux de ballast**

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (ci-après dénommée «la Convention») sous l'autorité du Gouvernement

.....
(Nom officiel complet du pays)

par

.....
(Titre officiel complet de la personne
compétente ou de l'organisme autorisé
en vertu des dispositions de la Convention)

Caractéristiques du navire¹⁾

- Nom du navire
- Numéro ou lettres distinctifs
- Port d'immatriculation
- Jauge brute
- Numéro OMI²⁾
- Date de construction
- Capacité en eaux de ballast (en mètres cubes)

Renseignements sur la(les) méthode(s) utilisée(s) pour procéder à la gestion des eaux de ballast

- Méthode utilisée pour procéder à la gestion des eaux de ballast
- Date d'installation (s'il y a lieu)
- Nom du fabricant (s'il y a lieu)

La(les) principale(s) méthode(s) utilisée(s) pour procéder à la gestion des eaux de ballast à bord du présent navire est(sont):

- conforme(s) à la règle D-1
- conforme(s) à la règle D-2
(Veuillez préciser)
- le navire est soumis à la règle D-4

Il est certifié:

- 1 que le navire a été visité conformément à la règle E-1 de l'Annexe de la Convention; et
- 2 qu'à la suite cette visite, il a été constaté que la gestion des eaux de ballast à bord du navire satisfaisait aux dispositions de l'Annexe de la Convention.

Le présent certificat est valable jusqu'au sous réserve des visites prévues à la règle E-1 de l'Annexe de la Convention.

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent certificat est délivré: jour/mois/année

Délivré à
(Lieu de délivrance du certificat)

Le
(Date de délivrance)
(Signature de l'agent autorisé qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

¹⁾ Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.

²⁾ Système de numéros OMI d'identification des navires que l'Organisation a adopté par la résolution A.600(15).

Visite annuelle/intermédiaire effectuée conformément à la règle E-5.8.3

Il est certifié que, lors d'une visite annuelle/intermédiaire*) effectuée conformément à la règle E-5.8.3 de l'Annexe de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes de la Convention.

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visa de prorogation du certificat s'il est valable pour une durée inférieure à 5 ans, en cas d'application de la règle E-5.3

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la Convention et le présent certificat, conformément à la règle E-5.3 de l'Annexe de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visa apposé après achèvement de la visite de renouvellement, en cas d'application de la règle E-5.4

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la Convention et le présent certificat, conformément à la règle E-5.4 de l'Annexe de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visa de prorogation de la validité du certificat jusqu'à ce que le navire arrive dans le port de visite ou pour une période de grâce, en cas d'application de la règle E-5.5 ou E-5.6

Le présent certificat, conformément à la règle E-5.5 ou E-5.6*) de l'Annexe de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

*) Rayer les mentions inutiles.

Visa pour l'avancement de la date anniversaire, en cas d'application de la règle E-5.8

Conformément à la règle E-5.8 de l'Annexe de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Conformément à la règle E-5.8 de l'Annexe de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Appendice II

Modèle
de registre des eaux de ballast

**Convention internationale pour le contrôle et la gestion
des eaux de ballast et sédiments des navires**

Période allant du: au:

Nom du navire

Numéro OMI

Jauge brute

Pavillon

Capacité totale en eaux de ballast (en mètres cubes)

Le navire est muni d'un plan de gestion des eaux de ballast

Schéma du navire indiquant les citernes à ballast:

1 Introduction

Conformément à la règle B-2 de l'Annexe de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, il doit être tenu un registre dans lequel est consignée chaque opération concernant les eaux de ballast, y compris les rejets effectués en mer et dans des installations de réception.

2 Eaux de ballast et gestion des eaux de ballast

L'expression «eaux de ballast» désigne les eaux et les matières en suspension chargées à bord d'un navire pour contrôler l'assiette, la gîte, le tirant d'eau, la stabilité ou les contraintes. La gestion des eaux de ballast doit être conforme à un plan approuvé de gestion des eaux de ballast et tenir compte des Directives³⁾ élaborées par l'Organisation.

3 Mentions portées sur le registre des eaux de ballast

Des mentions doivent être portées sur le registre des eaux de ballast à chacune des occasions suivantes:

3.1 Lorsque le navire prend de l'eau de ballast:

- .1 Date, heure et lieu, port ou installation, de la prise de ballast (port ou latitude/longitude), profondeur si en dehors du port
- .2 Estimation du volume de ballast pris à bord, en mètres cubes
- .3 Signature de l'officier chargé de l'opération

3.2 Chaque fois que de l'eau de ballast est mise en circulation ou traitée aux fins de la gestion des eaux de ballast:

- .1 Date et heure de l'opération
- .2 Estimation du volume mis en circulation ou traité (en mètres cubes)
- .3 L'opération a-t-elle été menée conformément au plan de gestion des eaux de ballast?
- .4 Signature de l'officier chargé de l'opération

3.3 Lorsque l'eau de ballast est rejetée à la mer:

- .1 Date, heure et lieu, port ou installation, du rejet (port ou latitude/longitude)
- .2 Estimation du volume de ballast rejeté, en mètres cubes, plus du volume restant, en mètres cubes
- .3 Le plan approuvé de gestion des eaux de ballast a-t-il été mis en œuvre avant le rejet?
- .4 Signature de l'officier chargé de l'opération.

3.4 Lorsque de l'eau de ballast est rejetée dans une installation de réception:

- .1 Date, heure et lieu de la prise de ballast
- .2 Date, heure et lieu du rejet de ballast
- .3 Port ou installation
- .4 Estimation du volume de ballast rejeté ou pris en mètres cubes
- .5 Le plan approuvé de gestion des eaux de ballast a-t-il été mis en œuvre avant le rejet?
- .6 Signature de l'officier chargé de l'opération

3.5 Rejet accidentel ou autre prise ou rejet exceptionnel d'eau de ballast

- .1 Date et heure à laquelle le rejet ou la prise de ballast s'est produit
- .2 Port ou position du navire au moment du rejet ou de la prise de ballast
- .3 Estimation du volume de ballast rejeté
- .4 Circonstances de la prise, du rejet, de la fuite ou de la perte de ballast, cause et observations générales
- .5 Le plan approuvé de gestion des eaux de ballast a-t-il été mis en œuvre avant le rejet?
- .6 Signature de l'officier chargé de l'opération

³⁾ Il convient de se reporter aux Directives relatives au contrôle et à la gestion des eaux de ballast des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes que l'Organisation a adoptées par la résolution A.868(20).

3.6 Procédures d'exploitation supplémentaires et observations générales

4 Volume d'eau de ballast

Le volume d'eau de ballast à bord du navire devrait être estimé en mètres cubes. Le registre des eaux de ballast se réfère à maintes reprises à l'estimation du volume d'eau de ballast. Il est reconnu que la précision avec laquelle les volumes sont estimés est sujette à interprétation.

Registre des opérations concernant les eaux de ballast

Exemple de page du registre des eaux de ballast

Nom du navire:

Numéro ou lettres distinctifs:

Date	Rubrique (numéro)	Opération/signature de l'officier responsable

Signature du capitaine:

Anlage**Regeln für die Kontrolle und Behandlung
von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen**

Abschnitt A

Allgemeine Bestimmungen

Regel A-1**Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Anlage haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

- 1 Der Ausdruck „Jahresdatum“ bezeichnet den Tag und den Monat eines jeden Jahres, die dem Datum des Ablaufs des Zeugnisses entsprechen.
- 2 Der Ausdruck „Ballastwasser-Fassungsvermögen“ bezeichnet den gesamten Volumeninhalt aller Tanks, Räume oder Abteilungen eines Schiffes, die dazu verwendet werden, Ballastwasser mitzuführen, aufzunehmen oder einzuleiten, insbesondere aller Mehrzwecktanks, -räume oder -abteilungen, deren Entwurf die Beförderung von Ballastwasser erlaubt.
- 3 Der Ausdruck „Unternehmen“ bezeichnet den Eigentümer des Schiffes oder irgendeine andere Stelle oder Person, wie den Geschäftsführer oder den Bareboat-Charterer, die vom Eigentümer des Schiffes die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat und die durch Übernahme dieser Verantwortung darin eingewilligt hat, alle durch den Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung¹⁾ auferlegten Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen.
- 4 Der Ausdruck „gebaut“ bezeichnet hinsichtlich eines Schiffes einen Bauzustand,
 - .1 in dem der Kiel gelegt ist,
 - .2 der den Baubeginn eines bestimmten Schiffes erkennen lässt,
 - .3 in dem die Montage von mindestens 50 Tonnen oder 1 Prozent des geschätzten Gesamtbedarfs an Baumaterial begonnen hat, je nachdem, welcher Wert kleiner ist, oder
 - .4 in dem an dem Schiff ein größerer Umbau durchgeführt wird.
- 5 Der Ausdruck „größerer Umbau“ bezeichnet den Umbau eines Schiffes,
 - .1 durch den sein Ballastwasser-Fassungsvermögen um 15 Prozent oder mehr geändert wird,
 - .2 durch den der Schiffstyp geändert wird,
 - .3 der nach Ansicht der Verwaltung dazu bestimmt ist, die Lebensdauer des Schiffes um 10 Jahre oder mehr zu verlängern, oder
 - .4 durch den sein Ballastwassersystem auf andere Weise verändert wird als durch einen bloßen Komponenten-Austausch. Der Umbau eines Schiffes zur Erfüllung der Regel D-1 gilt nicht als „größerer Umbau“ im Sinne dieser Anlage.
- 6 Der Ausdruck „vom nächstgelegenen Land“ bedeutet von der Basislinie, von der aus das Küstenmeer des betreffenden Hoheitsgebiets nach dem Völkerrecht festgelegt wird, jedoch mit der Maßgabe, dass für die Zwecke dieses Übereinkommens der Ausdruck „vom nächstgelegenen Land“ vor der Nordostküste Australiens Folgendes bedeutet: von einer Linie, die von einem Punkt an der australischen Küste auf
 - 11°00' südlicher Breite, 142°08' östlicher Länge
 - zu einem Punkt auf 10°35' südlicher Breite, 141°55' östlicher Länge gezogen ist,
 - von dort aus zu einem Punkt auf 10°00' südlicher Breite, 142°00' östlicher Länge,
 - von dort aus zu einem Punkt auf 09°10' südlicher Breite, 143°52' östlicher Länge,
 - von dort aus zu einem Punkt auf 09°00' südlicher Breite, 144°30' östlicher Länge,
 - von dort aus zu einem Punkt auf 10°41' südlicher Breite, 145°00' östlicher Länge,
 - von dort aus zu einem Punkt auf 13°00' südlicher Breite, 145°00' östlicher Länge,
 - von dort aus zu einem Punkt auf 15°00' südlicher Breite, 146°00' östlicher Länge,
 - von dort aus zu einem Punkt auf 17°30' südlicher Breite, 147°00' östlicher Länge,
 - von dort aus zu einem Punkt auf 21°00' südlicher Breite, 152°55' östlicher Länge,
 - von dort aus zu einem Punkt auf 24°30' südlicher Breite, 154°00' östlicher Länge
 - und von dort aus zu einem Punkt an der australischen Küste
 - auf 24°42' südlicher Breite, 153°15' östlicher Länge.
- 7 Der Ausdruck „aktive Substanz“ bezeichnet eine Substanz oder einen Organismus einschließlich eines Virus oder eines Pilzes, die beziehungsweise der eine allgemeine oder eine spezifische Wirkung auf oder gegen schädliche Wasserorganismen und Krankheitserreger hat.

Regel A-2**Allgemeine Anwendbarkeit**

Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, darf das Einleiten von Ballastwasser nur im Rahmen der Ballastwasser-Behandlung nach Maßgabe dieser Anlage durchgeführt werden.

¹⁾ Es wird auf den von der Organisation mit Entschließung A.741(18) angenommenen ISM-Code in seiner geänderten Fassung verwiesen.

Regel A-3**Ausnahmen**

Regel B-3 oder andere von einer Vertragspartei nach Artikel 2 Absatz 3 oder nach Abschnitt C angenommene Maßnahmen gelten nicht für

- .1 das Aufnehmen oder Einleiten von Ballastwasser und Sedimenten, das aus Gründen der Schiffssicherheit in Notfallsituationen oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich ist;
- .2 das unfallbedingte Einleiten oder Eindringen von Ballastwasser und Sedimenten infolge einer Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung,
 - .1 sofern vor und nach Eintritt des Schadens oder Feststellung des Schadens oder des Einleitens alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um das Einleiten zu verhüten oder auf ein Mindestmaß zu verringern, und
 - .2 sofern nicht der Eigentümer, das Unternehmen oder der Wachoffizier vorsätzlich oder leichtfertig den Schaden verursacht hat;
- .3 das Aufnehmen und Einleiten von Ballastwasser und Sedimenten, sofern es dazu dient, von dem Schiff ausgehende Verschmutzungsereignisse zu vermeiden oder auf ein Mindestmaß zu verringern;
- .4 das Aufnehmen und spätere Wiedereinleiten desselben Ballastwassers und derselben Sedimente auf Hoher See;
- .5 das Einleiten von Ballastwasser und Sedimenten von einem Schiff an dem Ort, von dem das gesamte Ballastwasser und alle Sedimente stammen, sofern keine Vermischung mit unbehandeltem Ballastwasser und Sedimenten aus anderen Gebieten stattgefunden hat. Hat eine Vermischung stattgefunden, so unterliegt das aus anderen Gebieten stammende Ballastwasser der Behandlung von Ballastwasser nach Maßgabe dieser Anlage.

Regel A-4**Befreiungen**

- 1 Eine Vertragspartei oder mehrere Vertragsparteien können in Gewässern unter ihrer Hoheitsgewalt Befreiungen von jeder Verpflichtung, Regel B-3 oder C-1 anzuwenden, zusätzlich zu den an anderer Stelle in diesem Übereinkommen vorgesehenen Befreiungen gewähren, jedoch nur, wenn diese Befreiungen
 - .1 einem oder mehreren Schiffen auf einer oder mehreren Reisen zwischen bestimmten Häfen oder Orten oder einem Schiff gewährt werden, das ausschließlich zwischen bestimmten Häfen oder Orten betrieben wird;
 - .2 vorbehaltlich einer Zwischenprüfung nicht mehr als fünf Jahre lang gelten;
 - .3 Schiffen gewährt werden, die Ballastwasser oder Sedimente nur zwischen den in Absatz 1.1 genannten Häfen oder Orten vermischen;
 - .4 nach Maßgabe der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien über die Risikobewertung gewährt werden.
- 2 Ausnahmen nach Absatz 1 werden erst wirksam, nachdem sie der Organisation mitgeteilt und die einschlägigen Informationen an die Vertragsparteien weitergeleitet worden sind.
- 3 Ausnahmen nach dieser Regel dürfen nicht die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Ressourcen angrenzender oder anderer Staaten beeinträchtigen oder schädigen. Stellt die Vertragspartei fest, dass ein Staat Nachteile erleiden könnte, so ist dieser zu konsultieren, um etwa erkannte Probleme zu lösen.
- 4 Alle Ausnahmen nach dieser Regel sind in das Ballastwasser-Tagebuch einzutragen.

Regel A-5**Gleichwertige Einhaltung**

Die gleichwertige Einhaltung dieser Anlage durch ausschließlich für Sport- oder Erholungszwecke verwendete Sportfahrzeuge oder durch vorwiegend zur Seenotrettung verwendete Fahrzeuge von weniger als 50 Metern Länge über alles und mit einem Ballastwasser-Fassungsvermögen von höchstens 8 Kubikmetern wird von der Verwaltung unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien festgestellt.

Abschnitt B**Behandlungs- und Kontrollvorschriften für Schiffe****Regel B-1****Ballastwasser-Behandlungsplan**

Jedes Schiff hat einen Ballastwasser-Behandlungsplan an Bord mitzuführen und durchzuführen. Dieser Plan muss von der Verwaltung unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien zugelassen sein. Der Ballastwasser-Behandlungsplan muss ein für jedes Schiff spezifischer Plan sein und mindestens

- .1 die Sicherheitsverfahren für das Schiff und die Besatzung im Zusammenhang mit der nach diesem Übereinkommen vorgeschriebenen Ballastwasser-Behandlung ausführlich darstellen;
- .2 eine ausführliche Beschreibung der Maßnahmen enthalten, die zur Durchführung der in diesem Übereinkommen niedergelegten Vorschriften und ergänzenden Verfahren für die Ballastwasser-Behandlung zu ergreifen sind;
- .3 die Verfahren für die Entsorgung von Sedimenten
 - .1 auf See und
 - .2 an Land

ausführlich darstellen;

- .4 die Verfahren für die Koordinierung der Ballastwasser-Behandlung an Bord des Schiffes, bei der es zu einem Einleiten ins Meer kommt, mit den Behörden des Staates, in dessen Gewässer das Einleiten erfolgen wird, enthalten;
- .5 den Offizier an Bord benennen, der dafür verantwortlich ist, die ordnungsgemäße Durchführung des Plans sicherzustellen;
- .6 eine Darstellung der nach diesem Übereinkommen vorgeschriebenen Meldevorschriften für Schiffe enthalten;
- .7 in der Arbeitssprache des Schiffes abgefasst sein. Ist die verwendete Sprache nicht Englisch, Französisch oder Spanisch, so ist eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beizufügen.

Regel B-2

Ballastwasser-Tagebuch

- 1 Jedes Schiff hat an Bord ein Ballastwasser-Tagebuch mitzuführen, das auch ein elektronisches Aufzeichnungssystem oder ein in ein anderes Tagebuch oder Aufzeichnungssystem integriertes Tagebuch sein kann und mindestens die in Anhang II bezeichneten Angaben enthält.
- 2 Die Einträge im Ballastwasser-Tagebuch sind nach der letzten Eintragung mindestens zwei Jahre lang an Bord des Schiffes und danach mindestens drei Jahre lang in der Verfügungsgewalt des Unternehmens aufzubewahren.
- 3 Im Fall eines Einleitens von Ballastwasser nach Regel A-3, A-4 oder B-3 Absatz 6 oder im Fall eines sonstigen unfallbedingten oder durch außergewöhnliche Umstände verursachten Einleitens von Ballastwasser, für das dieses Übereinkommen keine Ausnahme vorsieht, sind im Ballastwasser-Tagebuch die Umstände des Einleitens und die Gründe dafür einzutragen.
- 4 Das Ballastwasser-Tagebuch ist so aufzubewahren, dass es für eine Überprüfung ohne Weiteres zur Verfügung steht; bei unbemannten geschleppten Schiffen kann es an Bord des Schleppschiffs aufbewahrt werden.
- 5 Jeder Ballastwasser-Betriebsvorgang ist unverzüglich vollständig in das Ballastwasser-Tagebuch einzutragen. Jeder Eintrag ist von dem für den betreffenden Vorgang verantwortlichen Offizier zu unterschreiben, und nach dem letzten Eintrag ist jede Seite vom Kapitän zu unterzeichnen. Die Eintragungen im Ballastwasser-Tagebuch müssen in einer Arbeitssprache des Schiffes abgefasst sein. Ist diese Sprache nicht Englisch, Französisch oder Spanisch, so müssen die Eintragungen eine Übersetzung in eine dieser Sprachen enthalten. Werden Eintragungen auch in einer Amtssprache des Staates, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, vorgenommen, sind diese im Fall einer Streitigkeit oder Unstimmigkeit maßgebend.
- 6 Von einer Vertragspartei ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete können das Ballastwasser-Tagebuch an Bord jedes Schiffes, für das diese Regel gilt, während seines Aufenthalts in einem ihrer Häfen oder an einem ihrer Offshore-Umschlagplätze überprüfen, daraus Kopien jeder Eintragung fertigen und die Übereinstimmung dieser Kopien mit dem Original vom Kapitän bescheinigen lassen. Jede mit dieser Bescheinigung versehene Kopie ist in Gerichtsverfahren als Beweismittel für die in der Eintragung angegebenen Tatsachen zuzulassen. Die Überprüfung des Ballastwasser-Tagebuchs und die Beschaffung von mit einer Bescheinigung versehenen Kopien sind so schnell wie möglich und ohne unangemessene Verzögerung für das Schiff durchzuführen.

Regel B-3

Ballastwasser-Behandlung auf Schiffen

- 1 Ein vor 2009 gebautes Schiff
 - .1 mit einem Ballastwasser-Fassungsvermögen von 1 500 bis 5 000 Kubikmetern einschließlich muss bis 2014 Ballastwasser-Behandlungen durchführen, die mindestens die in Regel D-1 oder D-2 beschriebene Norm erfüllen; nach diesem Zeitpunkt müssen sie mindestens die in Regel D-2 beschriebene Norm erfüllen;
 - .2 mit einem Ballastwasser-Fassungsvermögen von weniger als 1 500 oder mehr als 5 000 Kubikmetern muss bis 2016 Ballastwasser-Behandlungen durchführen, die mindestens die in Regel D-1 oder D-2 beschriebene Norm erfüllen; nach diesem Zeitpunkt müssen sie mindestens die in Regel D-2 beschriebene Norm erfüllen.
- 2 Ein Schiff, für das Absatz 1 gilt, muss Absatz 1 spätestens bei der ersten Zwischen- oder Erneuerungsbesichtigung – je nachdem, welcher Zeitpunkt der frühere ist – entsprechen, die nach dem Jahresdatum der Ablieferung des Schiffes in dem Jahr erfolgt, in dem die auf das Schiff anwendbare Norm zu erfüllen ist.
- 3 Ein im Jahr 2009 oder später gebautes Schiff mit einem Ballastwasser-Fassungsvermögen von weniger als 5 000 Kubikmetern muss eine Ballastwasser-Behandlung durchführen, die mindestens die in Regel D-2 beschriebene Norm erfüllt.
- 4 Ein im Jahr 2009 oder später, jedoch vor dem Jahr 2012 gebautes Schiff mit einem Ballastwasser-Fassungsvermögen von 5 000 Kubikmetern oder mehr muss eine Ballastwasser-Behandlung nach Absatz 1.2 durchführen.
- 5 Ein im Jahr 2012 oder später gebautes Schiff mit einem Ballastwasser-Fassungsvermögen von 5 000 Kubikmetern oder mehr muss eine Ballastwasser-Behandlung durchführen, die mindestens die in Regel D-2 beschriebene Norm erfüllt.
- 6 Diese Regel gilt nicht für Schiffe, die Ballastwasser an eine Auffanganlage abgeben, bei deren Entwurf die von der Organisation für solche Anlagen ausgearbeiteten Richtlinien berücksichtigt worden sind.
- 7 Andere Methoden der Ballastwasser-Behandlung können als Alternative zu den Vorschriften nach den Absätzen 1 bis 5 anerkannt werden, vorausgesetzt, sie gewährleisten mindestens den gleichen Grad des Schutzes der Umwelt, der menschlichen Gesundheit, von Sachwerten oder Ressourcen und sind vom Ausschuss im Grundsatz zugelassen.

Regel B-4

Ballastwasser-Austausch

- 1 Ein Schiff, das zur Erfüllung der Norm in Regel D-1 einen Ballastwasser-Austausch durchführt, muss
 - .1 diesen Ballastwasser-Austausch nach Möglichkeit mindestens 200 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt bei einer Wassertiefe von mindestens 200 Metern unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien durchführen;

- .2 in Fällen, in denen das Schiff nicht in der Lage ist, den Ballastwasser-Austausch nach Absatz 1.1 durchzuführen, diesen Austausch unter Berücksichtigung der in Absatz 1.1 genannten Richtlinien und so weit wie möglich vom nächstgelegenen Land entfernt durchführen, in jedem Fall jedoch mindestens 50 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt und bei einer Wassertiefe von mindestens 200 Metern.
- 2 In Seegebieten, in denen die Entfernung vom nächstgelegenen Land oder die Wassertiefe nicht den in Absatz 1.1 oder 1.2 genannten Werten entspricht, kann der Hafenstaat in Konsultation mit angrenzenden oder gegebenenfalls mit anderen Staaten Gebiete festlegen, in denen ein Schiff unter Berücksichtigung der in Absatz 1.1 genannten Richtlinien den Ballastwasser-Austausch durchführen kann.
- 3 Ein Schiff ist nicht verpflichtet, von seiner geplanten Reise abzuweichen oder die Reise zu verzögern, um eine bestimmte Vorschrift des Absatzes 1 zu erfüllen.
- 4 Ein Schiff, das einen Ballastwasser-Austausch durchführt, ist nicht zur Erfüllung des Absatzes 1 beziehungsweise des Absatzes 2 verpflichtet, wenn der Kapitän vernünftigerweise entscheidet, dass dieser Ballastwasser-Austausch wegen Schlechtwetters, der Bauart oder der Spannung des Schiffes, einer Störung oder eines Ausfalls der Ausrüstung oder wegen eines anderen außergewöhnlichen Umstands die Sicherheit oder Stabilität des Schiffes oder die Sicherheit seiner Besatzung oder seiner Fahrgäste gefährden würde.
- 5 Ist ein Schiff zum Ballastwasser-Austausch verpflichtet, erfüllt diese Verpflichtung jedoch nicht nach dieser Regel, so sind die Gründe im Ballastwasser-Tagebuch einzutragen.

Regel B-5

Sediment-Behandlung auf Schiffen

- 1 Alle Schiffe müssen gemäß dem Ballastwasser-Behandlungsplan des Schiffes aus den Räumen, die zur Beförderung von Ballastwasser bestimmt sind, Sedimente entfernen und entsorgen.
- 2 Die in Regel B-3 Absätze 3 bis 5 bezeichneten Schiffe sollen ohne Beeinträchtigung ihrer Sicherheit oder Betriebstüchtigkeit so entworfen und gebaut sein, dass die Aufnahme und das unerwünschte Zurückbehalten von Sedimenten auf ein Mindestmaß verringert und die Entfernung von Sedimenten erleichtert werden, und einen sicheren Zugang für die Entfernung von Sedimenten sowie die Probenentnahme unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien bieten. Die in Regel B-3 Absatz 1 bezeichneten Schiffe sollen diesem Absatz soweit durchführbar entsprechen.

Regel B-6

Aufgaben der Offiziere und der Besatzung

Offiziere und Besatzung müssen mit ihren Aufgaben bei der Durchführung der dem Schiff, auf dem sie Dienst tun, eigenen Ballastwasser-Behandlung und, entsprechend ihren Aufgaben, mit dem Ballastwasser-Behandlungsplan des Schiffes vertraut sein.

Abschnitt C

Sondervorschriften in bestimmten Gebieten

Regel C-1

Zusätzliche Maßnahmen

- 1 Entscheidet eine Vertragspartei einzeln oder zusammen mit anderen Vertragsparteien, dass zusätzlich zu den Maßnahmen nach Abschnitt B weitere Maßnahmen erforderlich sind, um die Einschleppung von schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserregern durch Ballastwasser und Sedimente von Schiffen zu verhüten, zu verringern oder zu beseitigen, so können diese Vertragspartei oder Vertragsparteien im Einklang mit dem Völkerrecht verlangen, dass Schiffe eine genau bezeichnete Norm oder Vorschrift erfüllen.
- 2 Vor der Festlegung von Normen oder Vorschriften nach Absatz 1 sollen die Vertragspartei oder Vertragsparteien angrenzende oder andere Staaten konsultieren, die von diesen Normen oder Vorschriften betroffen sein können.
- 3 Die Vertragspartei oder Vertragsparteien, die beabsichtigen, zusätzliche Maßnahmen nach Absatz 1 einzuführen, müssen
 - .1 die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien berücksichtigen;
 - .2 ihre Absicht, zusätzliche Maßnahmen festzulegen, außer in Notfallsituationen oder bei Epidemien mindestens 6 Monate vor dem geplanten Tag der Umsetzung der Maßnahmen der Organisation mitteilen. Diese Mitteilung muss Folgendes enthalten:
 - .1 die genauen Koordinaten des Gebiets, in dem die zusätzlichen Maßnahmen gelten;
 - .2 die Notwendigkeit und die Begründung für die Anwendung der zusätzlichen Maßnahmen einschließlich, soweit möglich, ihres Nutzens;
 - .3 eine Beschreibung der zusätzlichen Maßnahmen;
 - .4 alle Vorkehrungen, die ergriffen werden können, um die Erfüllung der zusätzlichen Maßnahmen durch die Schiffe zu erleichtern;
 - .3 soweit nach dem Völkergewohnheitsrecht vorgeschrieben, wie es im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen niedergelegt ist, die Genehmigung der Organisation einholen.
- 4 Die Vertragspartei oder Vertragsparteien, die solche zusätzlichen Maßnahmen einführen, sind bestrebt, soweit durchführbar, alle geeigneten Dienste zur Verfügung zu stellen, darunter unter anderem auch Bekanntmachungen an Seefahrer über die Gebiete und über verfügbare und alternative Routen oder Häfen, um die Belastung für das Schiff zu verringern.
- 5 Die Sicherheit und die Gefahrenabwehr des Schiffes dürfen durch von einer oder mehreren Vertragsparteien beschlossene zusätzliche Maßnahmen nicht beeinträchtigt werden und unter keinen Umständen im Widerspruch zu einem anderen Übereinkommen stehen, dem das Schiff entsprechen muss.

- 6 Die Vertragspartei oder Vertragsparteien, die zusätzliche Maßnahmen einführen, können diese Maßnahmen für einen bestimmten Zeitraum oder unter besonderen Umständen aussetzen, wenn sie dies für angemessen halten.

Regel C-2

Warnhinweise hinsichtlich der Ballastwasser-Aufnahme in bestimmten Gebieten und damit zusammenhängende flaggenstaatliche Maßnahmen

- 1 Jede Vertragspartei ist bestrebt, Seefahrer über Gebiete unter ihrer Hoheitsgewalt zu unterrichten, in denen Schiffe aufgrund bekannter Umstände kein Ballastwasser aufnehmen sollen. Die betreffende Vertragspartei gibt in solchen Nachrichten die genauen Koordinaten des Gebiets oder der Gebiete und, soweit möglich, die Lage eines oder mehrerer alternativer Gebiete für die Ballastwasser-Aufnahme an. Warnhinweise können zu Gebieten gegeben werden,
- .1 von denen bekannt ist, dass in ihnen eine Massenvermehrung von oder ein Befall mit schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserregern (zum Beispiel giftigen Algenblüten) stattfindet oder sie Populationen von ihnen enthalten, die wahrscheinlich für die Aufnahme oder das Einleiten von Ballastwasser von Bedeutung sind;
 - .2 die in der Nähe von Abwasserauslaufkanälen liegen;
 - .3 in denen der tidebedingte Wasseraustausch schwach ist, oder über Zeiten, von denen bekannt ist, dass zu ihnen ein Gezeitenstrom eine erhöhte Trübung verursacht.
- 2 Zusätzlich zur Unterrichtung von Seefahrern über Gebiete nach Absatz 1 unterrichtet eine Vertragspartei die Organisation und alle möglicherweise betroffenen Küstenstaaten über alle in Absatz 1 bezeichneten Gebiete sowie über den Zeitraum, in dem der betreffende Warnhinweis voraussichtlich in Kraft sein wird. In der Mitteilung an die Organisation und alle möglicherweise betroffenen Küstenstaaten sind die genauen Koordinaten des Gebiets oder der Gebiete und, soweit möglich, die Lage eines oder mehrerer alternativer Gebiete für die Ballastwasser-Aufnahme anzugeben. Die Mitteilung hat für Schiffe, die in dem betreffenden Gebiet Ballastwasser aufnehmen müssen, Hinweise darüber zu enthalten, welche Vorkehrungen für die alternative Versorgung mit Ballastwasser getroffen worden sind. Die Vertragspartei unterrichtet Seefahrer, die Organisation und alle möglicherweise betroffenen Küstenstaaten auch dann, wenn ein gegebener Warnhinweis nicht mehr gilt.

Regel C-3

Übermittlung von Informationen

Die Organisation stellt die ihr nach den Regeln C-1 und C-2 übermittelten Informationen über geeignete Mitteilungswege zur Verfügung.

Abschnitt D

Normen für die Ballastwasser-Behandlung

Regel D-1

Norm für den Ballastwasser-Austausch

- 1 Schiffe, die den Ballastwasser-Austausch nach dieser Regel durchführen, müssen eine effektive Volumenerneuerung von mindestens 95 Prozent des Ballastwassers erreichen.
- 2 Bei Schiffen, die das Ballastwasser mit der Durchpumpmethode austauschen, gilt ein dreimaliges Durchpumpen des Volumens jedes Ballastwassertanks als Erfüllung der in Absatz 1 bezeichneten Norm. Wird das Volumen weniger als drei Mal durchgepumpt, so kann dies anerkannt werden, sofern das betreffende Schiff nachweisen kann, dass ein Austausch von mindestens 95 Prozent des Ballastwasser-Volumens erreicht worden ist.

Regel D-2

Norm für die Qualität des Ballastwassers

- 1 Schiffe, die eine Ballastwasser-Behandlung nach dieser Regel durchführen, dürfen höchstens Konzentrationen von weniger als 10 lebensfähigen Organismen pro Kubikmeter mit einer Größe von mindestens 50 Mikrometern und von weniger als 10 lebensfähigen Organismen pro Milliliter mit einer Größe von weniger als 50 Mikrometern und mindestens 10 Mikrometern einleiten; außerdem darf die Einleitung von Indikatormikroben die in Absatz 2 angegebenen Konzentrationen nicht überschreiten.
- 2 Zu den als für die menschliche Gesundheit unbedenklich geltenden Indikatormikroben gehören
- .1 toxische *Vibrio cholerae* (O1 und O139) in einer Konzentration von weniger als 1 koloniebildenden Einheit (KBE) je 100 ml oder von weniger als 1 KBE je 1 g (Nassgewicht) Zooplankton,
 - .2 *Escherichia coli* in einer Konzentration von weniger als 250 KBE je 100 ml,
 - .3 Darm-Enterokokken in einer Konzentration von weniger als 100 KBE je 100 ml.

Regel D-3

Zulassungsvorschriften für Ballastwasser-Behandlungssysteme

- 1 Mit Ausnahme der in Absatz 2 genannten Fälle müssen alle zur Erfüllung dieses Übereinkommens eingesetzten Ballastwasser-Behandlungssysteme von der Verwaltung unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien zugelassen werden.
- 2 Ballastwasser-Behandlungssysteme, die zur Erfüllung dieses Übereinkommens aktive Substanzen oder Zubereitungen aus einer oder mehreren aktiven Substanzen verwenden, müssen von der Organisation auf der Grundlage eines von der Organisation ausgearbeiteten Verfahrens zugelassen werden. Dieses Verfahren muss die Zulassung und die Entziehung der Zulassung aktiver Substanzen sowie die vorgeschlagene Anwendungsweise der betreffenden Substanzen beschreiben. Bei Entziehung der Zulassung

sung ist die Verwendung der betreffenden aktiven Substanz oder Substanzen innerhalb eines Jahres nach dem Tag der Entziehung der Zulassung verboten.

- 3 Alle zur Erfüllung dieses Übereinkommens eingesetzten Ballastwasser-Behandlungssysteme müssen in Bezug auf das Schiff, seine Ausrüstung und die Besatzung sicher sein.

Regel D-4

Prototypen von Ballastwasser-Aufbereitungstechnologien

- 1 Für jedes Schiff, das vor dem Tag, an dem die Norm in Regel D-2 für dieses Schiff wirksam würde, an einem von der Verwaltung zugelassenen Programm zur Erprobung und Beurteilung erfolgversprechender Ballastwasser-Aufbereitungstechnologien teilnimmt, gilt die Norm in Regel D-2 erst fünf Jahre nach dem Tag, ab dem das Schiff sonst verpflichtet gewesen wäre, diese Norm zu erfüllen.
- 2 Für jedes Schiff, das nach dem Tag, an dem die Norm in Regel D-2 für dieses Schiff wirksam geworden ist, an einem von der Verwaltung unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien zugelassenen Programm zur Erprobung und Beurteilung erfolgversprechender Ballastwasser-Technologien teilnimmt, die zu Aufbereitungstechnologien führen könnten, mit denen eine höhere Norm als die in Regel D-2 erreicht werden kann, wird die Anwendung der Norm in Regel D-2 für fünf Jahre nach dem Tag des Einbaus dieser Technologie ausgesetzt.
- 3 Bei der Aufstellung und Ausführung eines Programms zur Erprobung und Beurteilung erfolgversprechender Ballastwasser-Technologien
 - .1 berücksichtigen die Vertragsparteien die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien und
 - .2 erlauben die Vertragsparteien nur die Teilnahme der Anzahl an Schiffen, die für die wirksame Erprobung solcher Technologien mindestens erforderlich ist.
- 4 Während des gesamten Erprobungs- und Beurteilungszeitraums muss das Aufbereitungssystem gleichmäßig und wie entworfen betrieben werden.

Regel D-5

Überprüfung der Normen durch die Organisation

- 1 Der Ausschuss nimmt auf einer Sitzung, die spätestens drei Jahre vor dem frühestmöglichen Zeitpunkt des Wirksamwerdens der in Regel D-2 niedergelegten Norm stattfindet, eine Überprüfung vor, um festzustellen, ob geeignete Technologien zur Erreichung der Norm zur Verfügung stehen, die Kriterien in Absatz 2 zu bewerten und die sozioökonomischen Auswirkungen insbesondere in Bezug auf die Entwicklungsbedürfnisse von Entwicklungsländern, vor allem der kleinen Inselstaaten unter den Entwicklungsländern, zu bewerten. Der Ausschuss nimmt gegebenenfalls darüber hinaus regelmäßige Überprüfungen der in Regel B-3 Absatz 1 genannten für Schiffe geltenden Vorschriften, einschließlich aller von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien, sowie aller anderen in dieser Anlage behandelten Aspekte der Ballastwasser-Behandlung vor.
- 2 Bei diesen Überprüfungen geeigneter Technologien sind auch folgende Kriterien zu berücksichtigen:
 - .1 Sicherheitserwägungen in Bezug auf Schiff und Besatzung;
 - .2 die Umweltakzeptanz, das heißt, dass nicht mehr oder größere Umweltbelastungen verursacht werden dürfen als vermieden werden;
 - .3 praktische Aspekte, das heißt die Verträglichkeit mit Entwurf und Betrieb des Schiffes;
 - .4 das Kosten-Nutzen-Verhältnis, das heißt die Wirtschaftlichkeit;
 - .5 die biologische Wirksamkeit in Bezug auf die Entfernung oder anderweitige Unschädlichmachung der im Ballastwasser vorhandenen schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserreger.
- 3 Der Ausschuss kann zur Durchführung der in Absatz 1 bezeichneten Überprüfungen eine oder mehrere Gruppen bilden. Der Ausschuss legt für jede auf diese Weise gebildete Gruppe die Zusammensetzung und den Arbeitsauftrag sowie die von ihr zu behandelnden besonderen Themen fest. Diese Gruppen können Vorschläge zur Änderung dieser Anlage zur Prüfung durch die Vertragsparteien ausarbeiten und empfehlen. Ausschließlich die Vertragsparteien dürfen sich an der Formulierung von Empfehlungen und an Entscheidungen des Ausschusses über Änderungen beteiligen.
- 4 Entscheiden die Vertragsparteien aufgrund von in dieser Regel bezeichneten Überprüfungen, Änderungen dieser Anlage anzunehmen, so erfolgen Annahme und Inkrafttreten dieser Änderungen entsprechend dem Verfahren nach Artikel 19 dieses Übereinkommens.

Abschnitt E

Vorschriften für Besichtigungen und die Erteilung von Zeugnissen über die Ballastwasser-Behandlung

Regel E-1

Besichtigungen

- 1 Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 400 und mehr, für die dieses Übereinkommen gilt, ausgenommen schwimmende Plattformen, schwimmende Lagereinheiten und schwimmende Produktions-, Lager- und Verladeeinheiten, unterliegen den nachstehend aufgeführten Besichtigungen:
 - .1 einer erstmaligen Besichtigung, bevor das Schiff in Dienst gestellt oder bevor das nach Regel E-2 oder E-3 erforderliche Zeugnis zum ersten Mal ausgestellt wird. Bei dieser Besichtigung muss überprüft werden, ob der nach Regel B-1 erforderliche Ballastwasser-Behandlungsplan sowie die dazugehörige Bauausführung und Ausrüstung, die dazugehörigen Systeme und

- Einrichtungen, die dazugehörige allgemeine Anordnung und die dazugehörigen Werkstoffe oder Verfahren in jeder Hinsicht den Vorschriften dieses Übereinkommens entsprechen;
- .2 einer Erneuerungsbesichtigung in von der Verwaltung festgesetzten Zeitabständen, mindestens jedoch alle fünf Jahre, sofern nicht Regel E-5 Absatz 2, 5, 6 oder 7 Anwendung findet. Bei der Besichtigung muss überprüft werden, ob der nach Regel B-1 erforderliche Ballastwasser-Behandlungsplan sowie die dazugehörige Bauausführung und Ausrüstung, die dazugehörigen Systeme und Einrichtungen, die dazugehörige allgemeine Anordnung und die dazugehörigen Werkstoffe oder Verfahren in jeder Hinsicht den anwendbaren Vorschriften dieses Übereinkommens entsprechen;
 - .3 einer Zwischenbesichtigung innerhalb von drei Monaten vor oder nach dem zweiten Jahresdatum oder innerhalb von drei Monaten vor und nach dem dritten Jahresdatum des Zeugnisses; sie tritt an die Stelle einer der in Absatz 1.4 bezeichneten jährlichen Besichtigungen. Die Zwischenbesichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass die Ausrüstung für die Ballastwasser-Behandlung und die dazugehörigen Systeme und Verfahren in jeder Hinsicht den anwendbaren Vorschriften dieser Anlage entsprechen und einwandfrei arbeiten. Diese Zwischenbesichtigungen sind in dem nach Regel E-2 oder E-3 ausgestellten Zeugnis zu bestätigen;
 - .4 einer jährlichen Besichtigung innerhalb von drei Monaten vor und nach jedem Jahresdatum des Zeugnisses; sie umfasst eine allgemeine Überprüfung der zu dem nach Regel B-1 erforderlichen Ballastwasser-Behandlungsplan gehörigen Bauausführung, Ausrüstung, Systeme, Einrichtungen, allgemeinen Anordnung und Werkstoffe oder Verfahren und hat die Gewähr dafür zu bieten, dass diese nach Absatz 9 instand gehalten worden sind und unter Berücksichtigung des Einsatzzwecks des Schiffes in zufriedenstellendem Zustand verbleiben. Diese jährlichen Besichtigungen sind in dem nach Regel E-2 oder E-3 ausgestellten Zeugnis zu bestätigen;
 - .5 einer je nach Sachlage allgemeinen oder teilweisen zusätzlichen Besichtigung, die durchgeführt wird nach einer Änderung, einem Ersatz oder einer wesentlichen Instandsetzung der Bauausführung, Ausrüstung, Systeme, Einrichtungen, allgemeinen Anordnung und Werkstoffe, die beziehungsweise der erforderlich ist, damit das Schiff in jeder Hinsicht diesem Übereinkommen entspricht. Die Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass die Änderung, der Ersatz oder die wesentliche Instandsetzung wirksam durchgeführt worden ist, sodass das Schiff den Vorschriften dieses Übereinkommens entspricht. Diese Besichtigungen sind in dem nach Regel E-2 oder E-3 ausgestellten Zeugnis zu bestätigen.
- 2 Die Verwaltung setzt geeignete Maßnahmen für Schiffe fest, die nicht unter Absatz 1 fallen, um sicherzustellen, dass die anwendbaren Bestimmungen dieses Übereinkommens eingehalten werden.
 - 3 Die Besichtigungen von Schiffen zum Zweck der Anwendung dieses Übereinkommens werden von Bediensteten der Verwaltung durchgeführt. Jedoch kann die Verwaltung die Besichtigungen entweder für diesen Zweck ernannten Besichtigern oder von ihr anerkannten Stellen übertragen.
 - 4 Eine Verwaltung, die Besichtiger ernannt oder Stellen anerkennt, die Besichtigungen nach Absatz 3 durchführen sollen, ermächtigt jeden ernannten Besichtiger und jede anerkannte Stelle²⁾ mindestens,
 - .1 zu verlangen, dass ein der Besichtigung unterliegendes Schiff diesem Übereinkommen entspricht;
 - .2 Besichtigungen und Überprüfungen durchzuführen, wenn sie von den zuständigen Behörden eines Hafenstaats, der Vertragspartei ist, darum ersucht werden.
 - 5 Die Verwaltung notifiziert der Organisation die jeweiligen Verantwortlichkeiten der ernannten Besichtiger oder anerkannten Stellen sowie die Bedingungen der ihnen übertragenen Befugnis zwecks Weiterleitung an die Vertragsparteien zur Unterrichtung ihrer Bediensteten.
 - 6 Stellt die Verwaltung, ein ernannter Besichtiger oder eine anerkannte Stelle fest, dass die Ballastwasser-Behandlung auf dem Schiff den Eintragungen in dem nach Regel E-2 oder E-3 vorgeschriebenen Zeugnis nicht entspricht oder derart ist, dass das Schiff nicht in See gehen kann, ohne eine Gefahr für die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Ressourcen darzustellen, so sorgt der Besichtiger oder die Stelle sofort dafür, dass Abhilfemaßnahmen getroffen werden, um das Schiff in einen vorschriftsmäßigen Zustand zu versetzen. Es ist umgehend ein Besichtiger oder eine Stelle zu unterrichten, der beziehungsweise die sicherstellt, dass das Zeugnis nicht ausgestellt oder, soweit angebracht, eingezogen wird. Hält sich das Schiff im Hafen einer anderen Vertragspartei auf, so sind die zuständigen Behörden des Hafenstaats sofort zu unterrichten. Hat ein Bediensteter der Verwaltung, ein ernannter Besichtiger oder eine anerkannte Stelle die zuständigen Behörden des Hafenstaats benachrichtigt, so gewährt die Regierung des betreffenden Hafenstaats dem Bediensteten, dem Besichtiger oder der Stelle jede Unterstützung, deren sie bedürfen, um ihre Pflichten aufgrund dieser Regel zu erfüllen, einschließlich der in Artikel 9 bezeichneten Maßnahmen.
 - 7 Wird das Schiff von einem Unfall betroffen oder wird ein Fehler entdeckt, der die Fähigkeit des Schiffes zur Durchführung der Ballastwasser-Behandlung nach diesem Übereinkommen wesentlich beeinträchtigt, so hat der Eigentümer, der Betreiber oder eine andere für das Schiff verantwortliche Person bei nächster Gelegenheit die Verwaltung, die anerkannte Stelle oder den ernannten Besichtiger zu benachrichtigen, die für die Ausstellung des entsprechenden Zeugnisses zuständig sind und die Untersuchung veranlassen, um festzustellen, ob eine Besichtigung nach Absatz 1 erforderlich ist. Hält sich das Schiff im Hafen einer anderen Vertragspartei auf, so hat der Eigentümer, der Betreiber oder eine andere für das Schiff verantwortliche Person ebenfalls sofort die zuständigen Behörden des Hafenstaats zu benachrichtigen, und der ernannte Besichtiger oder die anerkannte Stelle vergewissert sich, dass die Benachrichtigung stattgefunden hat.
 - 8 Die betreffende Verwaltung übernimmt in jedem Fall die volle Gewähr für die Vollständigkeit und Gründlichkeit der Besichtigung und verpflichtet sich, die erforderlichen Vorkehrungen zur Erfüllung dieser Pflicht zu treffen.
 - 9 Der Zustand des Schiffes und seiner Ausrüstung, Systeme und Verfahren ist so zu erhalten, dass er diesem Übereinkommen entspricht, damit sichergestellt ist, dass das Schiff in jeder Hinsicht geeignet bleibt, in See zu gehen, ohne eine Gefahr für die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Ressourcen darzustellen.

²⁾ Es wird auf die von der Organisation mit Entschließung A.739(18) angenommenen Richtlinien und die von der Organisation mit Entschließung A.789(19) angenommenen Spezifikationen in der jeweils geltenden Fassung verwiesen.

- 10 Nach einer Besichtigung des Schiffes nach Absatz 1 dürfen an der Bauausführung, der Ausrüstung, den Einrichtungen, der allgemeinen Anordnung und den Werkstoffen, die zu dem nach Regel B-1 erforderlichen Ballastwasser-Behandlungsplan gehören und auf die sich die Besichtigung erstreckt hat, ohne Genehmigung der Verwaltung keine Änderungen mit Ausnahme des bloßen Ersatzes dieser Ausrüstung oder dieser Einrichtungen vorgenommen werden.

Regel E-2

Ausstellung oder Bestätigung eines Zeugnisses

- 1 Die Verwaltung stellt sicher, dass einem Schiff, für das Regel E-1 gilt, nach erfolgreicher Durchführung einer Besichtigung nach Regel E-1 ein Zeugnis ausgestellt wird. Ein im Namen einer Vertragspartei ausgestelltes Zeugnis wird von den anderen Vertragsparteien anerkannt und für alle Zwecke im Rahmen dieses Übereinkommens als ebenso gültig betrachtet wie ein von ihnen ausgestelltes Zeugnis.
- 2 Zeugnisse werden von der Verwaltung oder von einer von ihr ordnungsgemäß ermächtigten Person oder Stelle ausgestellt oder bestätigt. In jedem Fall trägt die Verwaltung die volle Verantwortung für das Zeugnis.

Regel E-3

Ausstellung oder Bestätigung eines Zeugnisses durch eine andere Vertragspartei

- 1 Eine andere Vertragspartei kann auf Ersuchen der Verwaltung die Besichtigung eines Schiffes veranlassen und diesem nach Maßgabe dieser Anlage ein Zeugnis ausstellen oder ausstellen lassen und, sofern angebracht, dieses Zeugnis bestätigen oder bestätigen lassen, wenn sie sich davon überzeugt hat, dass diesem Übereinkommen entsprochen worden ist.
- 2 Der ersuchenden Verwaltung werden so bald wie möglich eine Kopie des Zeugnisses und eine Kopie des Besichtigungsberichts übermittelt.
- 3 Ein solches Zeugnis muss die Feststellung enthalten, dass es auf Ersuchen der Verwaltung ausgestellt wurde; es hat dieselbe Gültigkeit wie ein von der Verwaltung ausgestelltes Zeugnis und wird ebenso anerkannt.
- 4 Einem Schiff, das berechtigt ist, die Flagge eines Staates zu führen, der nicht Vertragspartei ist, darf kein Zeugnis ausgestellt werden.

Regel E-4

Form des Zeugnisses

Das Zeugnis wird in der Amtssprache des ausstellenden Staates und in der Form abgefasst, die dem in Anhang I wiedergegebenen Muster entspricht. Ist die benutzte Sprache weder Englisch noch Französisch noch Spanisch, so muss der Wortlaut eine Übersetzung in eine dieser Sprachen enthalten.

Regel E-5

Geltungsdauer und Gültigkeit des Zeugnisses

- 1 Das Zeugnis darf nur für einen von der Verwaltung bestimmten Zeitabschnitt von höchstens fünf Jahren ausgestellt werden.
- 2 Für Erneuerungsbesichtigungen gilt Folgendes:
 - .1 Ungeachtet des Absatzes 1 ist das neue Zeugnis, wenn die Erneuerungsbesichtigung innerhalb von drei Monaten vor dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses abgeschlossen wird, vom Tag des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung bis zu einem Tag gültig, der höchstens fünf Jahre nach dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses liegt.
 - .2 Wird die Erneuerungsbesichtigung nach dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses abgeschlossen, so ist das neue Zeugnis vom Tag des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung bis zu einem Tag gültig, der höchstens fünf Jahre nach dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses liegt.
 - .3 Wird die Erneuerungsbesichtigung früher als drei Monate vor dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses abgeschlossen, so ist das neue Zeugnis vom Tag des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung an bis zu einem Tag gültig, der höchstens fünf Jahre nach dem Tag des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung liegt.
- 3 Wird ein Zeugnis für einen Zeitabschnitt von weniger als fünf Jahren ausgestellt, so kann die Verwaltung die Gültigkeit des Zeugnisses über das Datum des Ablaufs hinaus bis zu der in Absatz 1 bestimmten Höchstdauer verlängern, sofern die in Regel E-1 Absatz 1.3 genannten Besichtigungen, die vorzunehmen sind, wenn ein Zeugnis für einen Zeitabschnitt von fünf Jahren ausgestellt wird, ordnungsgemäß durchgeführt werden.
- 4 Ist eine Erneuerungsbesichtigung abgeschlossen und kann ein neues Zeugnis nicht vor dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses ausgestellt oder an Bord des Schiffes gebracht werden, so kann die von der Verwaltung ermächtigte Person oder Stelle das vorhandene Zeugnis bestätigen, und dieses Zeugnis wird für einen weiteren Zeitabschnitt von höchstens fünf Monaten nach dem Datum des Ablaufs als gültig anerkannt.
- 5 Hält sich ein Schiff zu dem Zeitpunkt, zu dem das Zeugnis abläuft, nicht in einem Besichtigungshafen auf, so kann die Verwaltung die Geltungsdauer des Zeugnisses verlängern; diese Verlängerung darf jedoch nur zu dem Zweck gewährt werden, dem Schiff die Reise zum Besichtigungshafen zu ermöglichen, und zwar nur in Fällen, in denen dies geboten und zweckmäßig erscheint. Ein Zeugnis darf um höchstens drei Monate verlängert werden, und ein Schiff, dem eine Verlängerung gewährt wird, ist nach seiner Ankunft in dem Besichtigungshafen nicht berechtigt, aufgrund der Verlängerung diesen Hafen zu verlassen, ohne ein neues Zeugnis zu besitzen. Ist die Erneuerungsbesichtigung abgeschlossen, so gilt das neue Zeugnis bis zu einem Zeitpunkt, der höchstens fünf Jahre nach dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses vor Gewährung der Verlängerung liegt.
- 6 Ein Zeugnis, das einem Schiff, das Reisen von kurzer Dauer durchführt, ausgestellt wurde und das nicht nach den vorstehenden Bestimmungen verlängert wurde, kann von der Verwaltung um eine Nachfrist von bis zu einem Monat von dem darin eingetragenen Datum des Ablaufs verlängert werden. Ist die Erneuerungsbesichtigung abgeschlossen, so ist das neue Zeugnis bis zu einem

Zeitpunkt gültig, der höchstens fünf Jahre nach dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses vor Gewährung der Verlängerung liegt.

- 7 Unter von der Verwaltung zu bestimmenden besonderen Umständen braucht ein neues Zeugnis nicht vom Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses an gültig zu sein, wie es nach Absatz 2.2, 5 oder 6 vorgeschrieben ist. Unter diesen besonderen Umständen gilt das neue Zeugnis bis zu einem Zeitpunkt, der höchstens fünf Jahre nach dem Tag des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung liegt.
- 8 Wird eine jährliche Besichtigung vor Ablauf des in Regel E-1 genannten Zeitabschnitts abgeschlossen,
 - .1 so ist das im Zeugnis eingetragene Jahresdatum durch Bestätigung in ein Datum zu ändern, das nicht mehr als drei Monate nach dem Datum liegt, an dem die Besichtigung abgeschlossen wurde;
 - .2 so ist die folgende nach Regel E-1 erforderliche jährliche Besichtigung oder Zwischenbesichtigung in den in jener Regel vorgeschriebenen Zeitabständen abzuschließen, wobei das neue Jahresdatum angewendet wird;
 - .3 so kann das Datum des Ablaufs unverändert bleiben, vorausgesetzt, dass eine oder mehrere jährliche Besichtigungen so durchgeführt worden sind, dass die größten Zeitabstände zwischen den Besichtigungen, die nach Regel E-1 vorgeschrieben sind, nicht überschritten werden.
- 9 Ein nach Regel E-2 oder E-3 ausgestelltes Zeugnis wird in jedem der nachstehenden Fälle ungültig:
 - .1 wenn die Bauausführung, die Ausrüstung, die Systeme, die Einrichtungen, die allgemeine Anordnung und die Werkstoffe, die erforderlich sind, damit das Schiff in jeder Hinsicht diesem Übereinkommen entspricht, geändert, ersetzt oder wesentlich instand gesetzt worden sind und die Bestätigungen in dem Zeugnis nicht nach dieser Anlage vorgenommen werden;
 - .2 sobald das Schiff zur Flagge eines anderen Staates überwechselt. Ein neues Zeugnis wird nur ausgestellt, wenn die das neue Zeugnis ausstellende Vertragspartei sich vollständig vergewissert hat, dass das Schiff Regel E-1 entspricht. Bei einem Überwechseln zwischen Vertragsparteien übermittelt die Vertragspartei, deren Flagge das Schiff bisher zu führen berechtigt war, wenn sie innerhalb von drei Monaten nach dem Überwechseln darum ersucht wird, der Verwaltung so bald wie möglich Kopien der Zeugnisse, die das Schiff vor dem Überwechseln mitführte, sowie, falls vorhanden, Kopien der entsprechenden Besichtigungsberichte;
 - .3 wenn die einschlägigen Besichtigungen nicht innerhalb der in Regel E-1 Absatz 1 bestimmten Zeitabschnitte abgeschlossen werden oder
 - .4 wenn die Bestätigungen in dem Zeugnis nicht nach Regel E-1 Absatz 1 vorgenommen werden.

Anhang I

Muster
des Internationalen Zeugnisses über die Ballastwasser-Behandlung

**Internationales Zeugnis
über die Ballastwasser-Behandlung**

Ausgestellt nach dem Internationalen Übereinkommen zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (im Folgenden als „Übereinkommen“ bezeichnet) im Namen der Regierung von

.....
(vollständige Bezeichnung des Staates)

durch

.....
(vollständige Bezeichnung der
nach dem Übereinkommen ermächtigten zuständigen Person oder Stelle)

Angaben zum Schiff¹⁾

Name des Schiffes
Unterscheidungssignal
Registerhafen
Bruttoreaumzahl
IMO-Nummer²⁾
Baudatum
Ballastwasser-Fassungsvermögen (in Kubikmetern)

Angaben zu der/den verwendeten Methode(n) der Ballastwasser-Behandlung

Verwendete Methode der Ballastwasser-Behandlung
(gegebenenfalls) Einbaudatum
(gegebenenfalls) Name des Herstellers
Die auf diesem Schiff hauptsächlich verwendete(n) Methode(n) der Ballastwasser-Behandlung entspricht/entsprechen
 Regel D-1
 Regel D-2
(Beschreibung)
 Das Schiff unterliegt Regel D-4.

Hiermit wird bescheinigt, dass

- 1. das Schiff nach Regel E-1 der Anlage des Übereinkommens besichtigt worden ist und
 - 2. die Besichtigung ergeben hat, dass die Ballastwasser-Behandlung auf dem Schiff der Anlage des Übereinkommens entspricht.
- Dieses Zeugnis gilt bis zum vorbehaltlich der Besichtigungen nach Regel E-1 der Anlage des Übereinkommens.

Tag des Abschlusses der Besichtigung, auf der dieses Zeugnis beruht: TT/MM/JJJJ

Ausgestellt in
(Ort der Ausstellung des Zeugnisses)

.....
(Tag der Ausstellung)

.....
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten, der das Zeugnis ausstellt)

(Siegel oder Stempel der zuständigen Stelle)

¹⁾ Abweichend hiervon können die Angaben zum Schiff auch waagrecht in Kästchen angeordnet werden.
²⁾ Durch Entschließung A.600(15) von der Organisation angenommenes IMO-Schiffsidentifikationsnummern-System.

Bestätigung für jährliche Besichtigungen und Zwischenbesichtigungen

Hiermit wird bescheinigt, dass bei einer nach Regel E-1 der Anlage des Übereinkommens erforderlichen Besichtigung festgestellt wurde, dass das Schiff den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens entspricht.

Jährliche Besichtigung: Gezeichnet:
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort:

Datum:

(Siegel oder Stempel der zuständigen Stelle)

Jährliche Besichtigung*)/
Zwischenbesichtigung*): Gezeichnet:
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort:

Datum:

(Siegel oder Stempel der zuständigen Stelle)

Jährliche Besichtigung*)/
Zwischenbesichtigung*): Gezeichnet:
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort:

Datum:

(Siegel oder Stempel der zuständigen Stelle)

Jährliche Besichtigung: Gezeichnet:
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort:

Datum:

(Siegel oder Stempel der zuständigen Stelle)

*) Nichtzutreffendes streichen

Jährliche Besichtigung/Zwischenbesichtigung nach Regel E-5 Absatz 8.3

Hiermit wird bescheinigt, dass bei einer jährlichen Besichtigung/Zwischenbesichtigung*) nach Regel E-5 Absatz 8.3 der Anlage des Übereinkommens festgestellt wurde, dass das Schiff den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens entspricht.

Gezeichnet:
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort:

Datum:

(Siegel oder Stempel der zuständigen Stelle)

Bestätigung der Verlängerung des Zeugnisses nach Regel E-5 Absatz 3 bei einer Geltungsdauer von weniger als 5 Jahren

Das Schiff entspricht den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens; dieses Zeugnis wird nach Regel E-5 Absatz 3 der Anlage des Übereinkommens bis zum als gültig anerkannt.

Gezeichnet:
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort:

Datum:

(Siegel oder Stempel der zuständigen Stelle)

Bestätigung nach Regel E-5 Absatz 4 nach Abschluss der Erneuerungsbesichtigung

Das Schiff entspricht den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens; dieses Zeugnis wird nach Regel E-5 Absatz 4 der Anlage des Übereinkommens bis zum als gültig anerkannt.

Gezeichnet:
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort:

Datum:

(Siegel oder Stempel der zuständigen Stelle)

Bestätigung der Verlängerung der Geltungsdauer des Zeugnisses bis zur Ankunft des Schiffes im Besichtigungshafen oder der Verlängerung um eine Nachfrist in Anwendung der Regel E-5 Absatz 5 oder 6

Dieses Zeugnis wird nach Regel E-5 Absatz 5 oder 6*) der Anlage des Übereinkommens bis zum als gültig anerkannt.

Gezeichnet:
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort:

Datum:

(Siegel oder Stempel der zuständigen Stelle)

*) Nichtzutreffendes streichen

Bestätigung der Verschiebung des Jahresdatums in Anwendung der Regel E-5 Absatz 8

Nach Regel E-5 Absatz 8 der Anlage des Übereinkommens wird das neue Jahresdatum festgelegt auf den

Gezeichnet:
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort:

Datum:

(Siegel oder Stempel der zuständigen Stelle)

Nach Regel E-5 Absatz 8 der Anlage des Übereinkommens wird das neue Jahresdatum festgelegt auf den

Gezeichnet:
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort:

Datum:

(Siegel oder Stempel der zuständigen Stelle)

Anhang IIMuster
eines Ballastwasser-Tagebuchs**Internationales Übereinkommen zur Kontrolle und Behandlung
von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen**

Zeitraum vom bis zum

Name des Schiffes

IMO-Nummer

Bruttoreaumzahl

Flagge

Gesamtes Ballastwasser-Fassungsvermögen (in Kubikmetern)

Das Schiff führt einen Ballastwasser-Behandlungsplan mit:

Skizze des Schiffes mit Angabe der Ballasttanks:

1 Einführung

Nach Regel B-2 der Anlage zum Internationalen Übereinkommen zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen sind Aufzeichnungen über jeden Ballastwasser-Betriebsvorgang anzufertigen. Hierzu gehören Einleitungen auf See und die Abgabe an Auffanganlagen.

2 Ballastwasser und Ballastwasser-Behandlung

Der Ausdruck „Ballastwasser“ bezeichnet Wasser einschließlich der darin enthaltenen Schwebstoffe, das an Bord genommen wird, um den Trimm, die Krängung, den Tiefgang, die Stabilität oder die Spannungen des Schiffes zu regulieren. Die Ballastwasser-Behandlung hat nach einem zugelassenen Ballastwasser-Behandlungsplan sowie unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien³⁾ zu erfolgen.

3 Eintragungen im Ballastwasser-Tagebuch

In jedem der folgenden Fälle sind Eintragungen im Ballastwasser-Tagebuch vorzunehmen:

3.1 bei der Ballastwasser-Aufnahme:

- .1 Datum, Uhrzeit und Lage des Hafens oder der Einrichtung der Aufnahme (Hafen oder Breiten-/Längengrad), Tiefe, falls außerhalb des Hafens
- .2 geschätztes Volumen der Aufnahme in Kubikmetern
- .3 Unterschrift des für den Vorgang verantwortlichen Offiziers

3.2 beim Umwälzen oder Aufbereiten von Ballastwasser für die Zwecke der Ballastwasser-Behandlung:

- .1 Datum und Uhrzeit des Vorgangs
- .2 geschätztes Volumen des umgewälzten oder aufbereiteten Ballastwassers (in Kubikmetern)
- .3 Wurde der Vorgang nach Maßgabe des Ballastwasser-Behandlungsplans durchgeführt?
- .4 Unterschrift des für den Vorgang verantwortlichen Offiziers

3.3 beim Einleiten von Ballastwasser ins Meer:

- .1 Datum, Uhrzeit und Lage des Hafens oder der Einrichtung des Einleitens (Hafen oder Breiten-/Längengrad)
- .2 geschätztes Volumen des eingeleiteten Ballastwassers in Kubikmetern sowie verbleibendes Volumen in Kubikmetern
- .3 Wurde vor dem Einleiten ein zugelassener Ballastwasser-Behandlungsplan durchgeführt?
- .4 Unterschrift des für den Vorgang verantwortlichen Offiziers

3.4 bei Abgabe von Ballastwasser an eine Auffanganlage:

- .1 Datum, Uhrzeit und Ort der Aufnahme
- .2 Datum, Uhrzeit und Ort der Abgabe
- .3 Hafen oder Einrichtung
- .4 geschätztes Abgabe- oder Aufnahmevolumen in Kubikmetern
- .5 Wurde vor der Abgabe ein zugelassener Ballastwasser-Behandlungsplan durchgeführt?
- .6 Unterschrift des für den Vorgang verantwortlichen Offiziers

3.5 bei unfallbedingter oder durch außergewöhnliche Umstände verursachter Aufnahme oder Einleitung von Ballastwasser:

- .1 Datum und Uhrzeit des Vorfalls
- .2 Hafen oder Position des Schiffes zur Zeit des Vorfalls
- .3 geschätztes Volumen des eingeleiteten Ballastwassers
- .4 Umstände der Aufnahme, des Einleitens, des Entweichens oder des Verlusts, Grund dafür und allgemeine Bemerkungen

³⁾ Es wird auf die von der Organisation mit EntschlieÙung A.868(20) angenommenen Richtlinien für die Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser zur weitestmöglichen Verringerung der Anzahl schädlicher Wasserorganismen und Krankheitserreger verwiesen.

- .5 Wurde vor dem Einleiten ein zugelassener Ballastwasser-Behandlungsplan durchgeführt?
- .6 Unterschrift des für den Vorgang verantwortlichen Offiziers

3.6 Weitere Betriebsvorgänge und allgemeine Bemerkungen

4 Ballastwasser-Volumen

Das Ballastwasser-Volumen an Bord soll in Kubikmetern geschätzt werden. Das Ballastwasser-Tagebuch enthält viele Bezugnahmen auf das geschätzte Ballastwasser-Volumen. Es wird anerkannt, dass die Schätzgenauigkeit bezüglich des Ballast-Volumens der Auslegung unterliegt.

Aufzeichnungen über Ballastwasser-Betriebsvorgänge

Musterseite aus dem Ballastwasser-Tagebuch

Name des Schiffes

Unterscheidungssignal

Datum	Kennnummer	Aufzeichnung des jeweiligen Vorgangs/ Unterschrift der für den Vorgang verantwortlichen Offiziere

Unterschrift des Kapitäns

Denkschrift

I. Allgemeines

Die Internationale Konferenz über Ballastwassermanagement für Schiffe hat am 13. Februar 2004 das „Internationale Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen“ (Ballastwasser-Übereinkommen) angenommen. Es tritt nach seinem Artikel 18 zwölf Monate nach dem Tag in Kraft, an dem wenigstens 30 Staaten, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 35 Prozent des Bruttoreichthums der Handelsflotte der Welt ausmachen, das Übereinkommen ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet oder die erforderliche Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben.

Nach dem Stand vom Mai 2012 haben 35 Staaten, die 27,95 Prozent der Welthandelsflotte repräsentieren, das Übereinkommen ratifiziert. Durch die Ratifikation Deutschlands wird der Anteil um 1,9 Prozent steigen.

Deutschland hat sich gemeinsam mit den übrigen Ostseeanrainern am 15. November 2007 im Baltic Sea Action Plan politisch verpflichtet, das Übereinkommen spätestens bis 2013 zu ratifizieren.

Ein besonderes deutsches Interesse besteht an dem Übereinkommen nicht nur im Hinblick auf die in deutschen Gewässern bereits erkennbaren ökologischen Folgen des Ballastwasser-Austauschs. Deutschland kann davon auch wirtschaftlich profitieren. Im Juli 2005 wurde eine weltweite Erhebung der verfügbaren Ballastwasserbehandlungstechnologie durchgeführt. Von den insgesamt elf vorgestellten Verfahren stammen allein vier aus Deutschland, die von den Herstellern erfolgreich präsentiert werden konnten. Inzwischen hat ein deutsches System als erstes die internationale Zulassung erhalten.

II. Zu den einzelnen Vorschriften des Übereinkommens von 2004

Das Ballastwasser-Übereinkommen besteht neben einer Präambel aus 22 Artikeln und einer Anlage mit zwei Anhängen.

Zur Präambel

Die Präambel enthält die Erwägungsgründe, die zur Entwicklung des Übereinkommens geführt haben. Sie verweist insbesondere darauf, dass die Einschleppung schädlicher Wasserorganismen und Krankheitserreger über das Ballastwasser von Schiffen die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der biologischen Vielfalt bedroht.

Zu Artikel 1 (Begriffsbestimmungen)

Die Vorschrift enthält die für die Zwecke dieses Übereinkommens erforderlichen Begriffsbestimmungen.

Zu Artikel 2 (Allgemeine Verpflichtungen)

Die Vorschrift regelt die allgemeinen Verpflichtungen der Vertragsparteien zur Durchführung, Durchsetzung und Einhaltung des Übereinkommens sowie zur Zusammenarbeit mit anderen Vertragsparteien.

Dabei steht im Vordergrund, dass durch die Beschränkung und Behandlung von Ballastwasser und Sedimen-

ten von Schiffen die Einschleppung von schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserregern verhütet, verringert und letztlich beseitigt wird. Alle Vertragsparteien müssen sicherstellen, dass durch die zur Erfüllung dieses Übereinkommens angewandten Methoden der Behandlung von Ballastwasser nicht mehr Schaden verursacht als verhütet wird, um so Umwelt und menschliche Gesundheit so weit wie möglich zu schützen.

Zu Artikel 3 (Anwendungsbereich)

Die Vorschrift regelt den sachlichen Anwendungsbereich des Übereinkommens. Es gilt mit Ausnahme der hoheitlich betriebenen Schiffe für solche Schiffe der Vertragsparteien im internationalen Verkehr ungeachtet der Fahrzeuggröße, die Ballastwasser befördern und ins Meer einleiten können. Schiffe, die nur in Gewässern einer Vertragspartei und/oder auf Hoher See betrieben werden, können durch den Küsten- bzw. Flaggenstaat den Bestimmungen des Übereinkommens unterworfen werden.

Im Hinblick auf Absatz 2 Buchstabe b und d kommt eine Anwendung auf Binnenschiffe nur in seltenen Ausnahmefällen in Betracht, nämlich dann, wenn sie das für Binnenschiffe geltende Rechtsregime verlassen und als Seeschiffe zu behandeln sind.

Wegen der besonders empfindlichen Ökosysteme in Ost- und Nordsee ist es erforderlich, dass zumindest zentrale Vorschriften des Übereinkommens, insbesondere das Verbot des Ballastwasser-Austauschs, auch für solche Schiffe gelten, die nur dort oder im Wechsel zwischen beiden Meeresgebieten verkehren. Die dafür notwendigen Rechtsvorschriften können durch Verordnung aufgrund des § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, 4, 4b, Absatz 2 und 3 des Seeaufgabengesetzes erlassen werden. Dafür kommt vorzugsweise ein generelles Verbot für den Ballastwasser-Austausch mit Erlaubnisvorbehalt mit dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie als zuständige Behörde in Betracht.

Für hoheitlich betriebene Schiffe stellen die Vertragsparteien sicher, dass der Inhalt des Übereinkommens so weit wie möglich auf sie angewendet wird.

Absatz 3 bestimmt, dass Schiffe von Nichtvertragsparteien nicht günstiger als Schiffe der Vertragsparteien behandelt werden dürfen. Das bedeutet, dass solche Schiffe über einen gleichwertigen technischen Standard und eine entsprechende amtliche Bescheinigung ihres Flaggenstaates verfügen müssen.

Zu Artikel 4 (Maßnahmen zur Kontrolle der Einschleppung von schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserregern durch Ballastwasser und Sedimente von Schiffen)

Zur Erreichung der Ziele des Übereinkommens erlassen die Vertragsparteien die Vorschriften, die zur Erfüllung der Bestimmungen des Übereinkommens durch Schiffe unter ihrer Flagge und zur Durchsetzung erforderlich sind. Hierzu kommen vorrangig konkretisierende Vorschriften zur Überwachung, Durchsetzung (einschließlich Eingriffsbefugnisse, etwa für die Entnahme von Proben) und Ahndung in Betracht, die auf der Grundlage des See-

aufgabengesetzes durch Verordnung erlassen werden können.

Zu Artikel 5 (Auffanganlagen für Sedimente)

Absatz 1 verpflichtet die Vertragsparteien, ausreichende Auffanganlagen für die Entsorgung von Sedimenten bereitzustellen und nach Maßgabe der von der IMO beschlossenen Richtlinie G1 (VkB1. 2011 S. 133, 650) zu betreiben. Gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes ist eine Zustimmung des Bundesrates dann erforderlich, wenn Vorschriften enthalten sind, die die Länder als eigene Aufgaben ausführen. Dies ist bei abfallrechtlichen Vorschriften der Fall.

Diese Verpflichtung bezieht sich nur auf Häfen und Umschlagplätze, an denen Reinigungs- oder Reparaturarbeiten an Ballasttanks durchgeführt werden. Dies geschieht in Deutschland in aller Regel auf Werften, sodass Häfen nur ausnahmsweise betroffen sein können. In einem solchen Fall ist aber auch die Errichtung einer (neuen) ortsfesten Anlage nicht zwingend. Vielmehr genügt auch eine schwimmende oder mobile Einrichtung. Dies folgt aus dem IMO-Rundschreiben MEPC.1/Circ.671 (VkB1. 2010 S. 532), das sich zwar auf das MARPOL-Übereinkommen bezieht. Weder in diesem noch im Ballastwasser-Übereinkommen ist die Hafenauffanganlage definiert. Es ist nichts dafür ersichtlich, dass den Übereinkommen unterschiedliche Vorstellungen über den Begriff zugrundeliegen.

Absatz 2 verpflichtet die Vertragsparteien zur Entwicklung von Politiken, um die Ziele des Übereinkommens zu fördern.

Zu Artikel 6 (Wissenschaftliche und technische Forschung und Überwachung)

Die Vorschrift dient der Forschungsförderung für die Zwecke dieses Übereinkommens und seiner Weiterentwicklung.

Einer ausdrücklichen Umsetzungsbestimmung bedarf es nicht. Es genügt, Forschung über die Ballastwasser-Behandlung in Forschungsprogramme aufzunehmen.

Zu Artikel 7 (Besichtigungen und Zeugniserteilung)

Absatz 1 enthält die flaggenstaatliche Verpflichtung für die Vertragsparteien, Schiffe nach Maßgabe der Anlage Abschnitt E zu besichtigen und ihnen die entsprechenden Zeugnisse auszustellen.

Die Zuständigkeit der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft folgt aus § 6 Absatz 1 des Seeaufgabengesetzes, weil es sich um eine Aufgabe der Überwachung der zur Abwehr von Gefahren für die Meeresumwelt vorgeschriebenen Bauart und Einrichtung sowie Erteilung der entsprechenden Zeugnisse handelt. Für das Verfahren gilt § 9 Absatz 1 der Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013, 3023), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 18. Mai 2011 (BGBl. I S. 935) geändert worden ist. Dies setzt voraus, dass das Übereinkommen in die Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz (Abschnitt A) aufgenommen wird, damit es innerstaatlich zum Bestand der internationalen Regelungen zur Schiffssicherheit und zum Umweltschutz auf See gehört. Darüber hinaus muss Anlage 2 Abschnitt A und B der Schiffssicherheitsverordnung angepasst werden.

Absatz 2 regelt, wie die Nachprüfung von nach Artikel 2 Absatz 3 oder nach der Anlage Abschnitt C zulässigen Zusatzmaßnahmen, die eine Vertragspartei in bestimmten Gebieten vorschreibt, durchgeführt wird.

Zu Artikel 8 (Verstöße)

Die Vorschrift verbietet Verstöße gegen das Übereinkommen und verlangt von Vertragsparteien, entsprechende Strafvorschriften zu erlassen. Derzeit kommt lediglich Regel A-2 für eine Bewehrung als Ordnungswidrigkeit in Betracht. Soweit sich Verstöße nicht bereits unter vorhandene umweltstrafrechtliche Vorschriften subsumieren lassen, müssen für den Fall entsprechender künftiger Änderungen des Übereinkommens fehlende Ordnungswidrigkeitenvorschriften geschaffen werden. Dafür kann auf § 15 Absatz 1 Nummer 4 und 5 des Seeaufgabengesetzes zurückgegriffen werden. Das setzt eine Anpassung der Anlage zum Seeaufgabengesetz voraus.

Zu Artikel 9 (Überprüfung von Schiffen)

Die Vorschrift legt die Kriterien fest, nach denen überprüft wird, ob Schiffe dem Übereinkommen entsprechen, und schreibt vor, wie zu verfahren ist, wenn Verstöße festgestellt werden.

Nach Absatz 1 ist die Überprüfung im Grundsatz auf eine Kontrolle des Internationalen Zeugnisses und des Ballastwasser-Tagebuchs zu beschränken. Daneben ist auch die Entnahme einer Ballastwasser-Probe nach Maßgabe der von der IMO beschlossenen Richtlinie G2 (VkB1. 2011 S. 477) möglich.

Absatz 2 lässt eine genaue Überprüfung nur bei fehlendem Zeugnis oder in konkreten Verdachtsfällen zu. Für diesen Fall erlaubt Absatz 3, Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass kein Ballastwasser eingeleitet wird, bevor nicht feststeht, dass dies gefahrlos geschehen kann. Ergänzende innerstaatliche Vorschriften sind nicht erforderlich; die Rechtsfolge – Untersagung des Einleitens – ergibt sich aus Artikel 10 Absatz 2.

Als zuständige Stelle für die Hafenstaatkontrolle ist die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft bestimmt (§ 12 Absatz 1 der Schiffssicherheitsverordnung in Verbindung mit § 6 Absatz 6 des Seeaufgabengesetzes).

Sofern das Übereinkommen bis zu seinem Inkrafttreten Gegenstand der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle (BGBl. 2004 II S. 190; 2009 II S. 1227) geworden ist, gilt in Bezug auf das anzuwendende Verfahren § 12 Absatz 2 der Schiffssicherheitsverordnung. Andernfalls wäre § 12 entsprechend anzupassen.

Zu Artikel 10 (Aufdecken von Verstößen und Kontrolle von Schiffen)

Die Vorschrift regelt das Verfahren der Zusammenarbeit der Vertragsparteien bei der Aufdeckung von Verstößen gegen das Übereinkommen und die Maßnahmen, die gegen das betreffende Schiff ergriffen werden können.

Nicht geregelt wird, in welchem Verfahren Verstöße aufgedeckt werden. Aus Absatz 1 folgt, dass dies Ergebnis der vereinbarten Zusammenarbeit der Vertragsparteien ist.

Absatz 2 Satz 1 erlaubt als Maßnahmen gegen Schiffe, die gegen das Übereinkommen verstoßen, die Verwarnung, das Festhalten und ein Anlaufverbot für die Häfen.

Absatz 2 Satz 2 beschreibt die Kriterien, nach denen einem Schiff, das gegen das Übereinkommen verstoßen hat, die Weiterfahrt zur Einleitung oder Entsorgung des Ballastwassers oder zur Reparatur erlaubt werden kann. Diese Entscheidung gehört zu den Maßnahmen nach § 1 Nummer 16 des Seeaufgabengesetzes, sodass zuständige Behörde das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) (§ 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 4c des Seeaufgabengesetzes) ist.

Absatz 3 verpflichtet den Vertragsstaat unter den dort genannten Kriterien, einem Schiff im Einzelfall die Einleitungen von Ballastwasser zu verbieten. Auch hierbei handelt es sich um eine Maßnahme nach § 1 Nummer 16 des Seeaufgabengesetzes. Voraussetzung für die Entscheidung des BSH als zuständiger Behörde ist die Information über das Ergebnis der durchgeführten Überprüfung nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe c.

In beiden Fällen muss sichergestellt werden, dass das BSH die im Rahmen der Hafenstaatkontrolle und bei Kontrollen im schifffahrtspolizeilichen Vollzug gewonnenen Informationen erhält. Dies kann durch Verordnung auf der Grundlage des Seeaufgabengesetzes erlassen werden.

Ergänzend zu Artikel 9 erlaubt Absatz 4 die Überprüfung eines Schiffes im Rahmen der Hafenstaatkontrolle auch auf Ersuchen einer anderen Vertragspartei und beschreibt das dabei einzuhaltende Informationsverfahren gegenüber dem ersuchenden Staat. § 12 Absatz 4 der Schiffssicherheitsverordnung regelt, mit wem die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft in Angelegenheiten der Hafenstaatkontrolle zusammenarbeitet. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der genannten Pariser Vereinbarung sind hier insbesondere erwähnt, sodass eine Änderung der Vorschrift zur ausdrücklichen Ausdehnung auf die Behörden der Vertragsstaaten des Übereinkommens nicht erforderlich ist.

Zu Artikel 11 (Unterrichtung über Kontrollmaßnahmen)

Die Vorschrift beschreibt das Verfahren der Zusammenarbeit bei festgestellten Verstößen von Schiffen gegen das Übereinkommen zwischen den Vertragsstaaten.

Zu Artikel 12 (Unangemessenes Aufhalten von Schiffen)

Absatz 1 verlangt von den Vertragsstaaten, bei festgestellten Verstößen und deren Ahndung zu vermeiden, dass das betroffene Schiff unangemessen fest- oder aufgehalten wird.

Andernfalls ist nach Absatz 2 der erlittene Schaden auszugleichen. Diese Vorschrift ist jedoch nicht als Anspruchsgrundlage gestaltet. Sie ist für solche Maßnahmen in § 3e des Seeaufgabengesetzes in Bezug auf verschiedene Übereinkommen bereits enthalten und muss in Bezug auf dieses Übereinkommen ergänzt werden.

Zu Artikel 13 (Technische Hilfe und Zusammenarbeit sowie regionale Zusammenarbeit)

Die Absätze 1 und 2 verpflichten die Vertragsparteien, darum ersuchende andere Vertragsparteien durch technische Hilfe zu unterstützen und mit ihnen im Rahmen ihrer innerstaatlichen Gesetze und Politiken zusammenzuarbeiten.

Diese Verpflichtungen gelten hauptsächlich gegenüber Entwicklungsländern, wobei es sich nicht um Anspruchsgrundlage gegenüber anderen Vertragsparteien, sondern um die Selbstverpflichtung einer Vertragspartei im Rahmen ihrer politischen, fachlichen und finanziellen Möglichkeiten handelt. Es ist zu erwarten, dass mögliche Ersuchen über die IMO gestellt und dort vorgeprüft werden, um zu ermitteln, welche Vertragspartei im konkreten Fall für eine Hilfestellung in Betracht kommt. Richtet sich ein solches Ersuchen an Deutschland, wird geprüft, ob Mittel dafür zur Verfügung gestellt werden können oder ob weitere Verhandlungen aufgenommen werden sollen. Von unerwarteten finanziellen Belastungen durch die Selbstverpflichtung kann deshalb nicht ausgegangen werden.

Nach Absatz 3 bemühen sich Vertragsparteien in geographisch abgegrenzten Gebieten um eine verstärkte regionale Zusammenarbeit und können dazu Übereinkünfte treffen. Aus deutscher Sicht bedarf es für Gebiete, die für Deutschland relevant sind – nämlich Nord- und Ostsee –, neuer Übereinkünfte nicht. Diese regionale Zusammenarbeit kann im Rahmen des OSPAR- und HELCOM-Übereinkommens stattfinden. Gegenstand solcher Vereinbarungen kann aber nur die Durchführung des Übereinkommens durch die Verwaltungen oder das Ersuchen an die Schifffahrt sein, bestimmte Maßnahmen auf freiwilliger Basis durchzuführen. Nicht möglich ist dagegen die Regelung von Verpflichtungen für die Schifffahrt. Sie sind im Übereinkommen abschließend geregelt und können durch Richtlinie der IMO konkretisiert werden.

Zu Artikel 14 (Übermittlung von Informationen)

Bei dem vorgesehenen Informationsaustausch nach Absatz 1 geht es um

- die Übermittlung aller im Zusammenhang mit dem Übereinkommen getroffenen innerstaatlichen Regelungen,
- Angaben über Auffanganlagen zur umweltverträglichen Entsorgung von Ballastwasser und Sedimenten,
- die Bekanntgabe besonderer Meldepflichten im Zusammenhang mit Regel A-3 und B-4.

Bei solchen Meldepflichten geht es um die Information des Küstenstaates, dass zwar entgegen den Prinzipien des Übereinkommens, aber gleichwohl im Einklang damit in besonderen Situationen ein Ballastwasser-Austausch stattfindet. Das Übereinkommen bestimmt dazu – anders als nach Artikel 8 Absatz 1 des MARPOL-Übereinkommens in Verbindung mit Artikel I Absatz 1 oder 2 des Protokolls I – solche Meldepflichten nicht, sondern überlässt die Entscheidung der jeweiligen Vertragspartei. Solche Meldepflichten können ggf. aufgrund des § 9 Absatz 1 des Seeaufgabengesetzes durch Verordnung geregelt werden.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als fachlicher Ansprechpartner der IMO wird die entsprechenden Informationen der IMO übermitteln.

Es ist nach Absatz 2 Aufgabe der IMO, die erhaltenen Informationen an die Vertragsparteien weiterzuleiten.

Zu Artikel 15 (Beilegung von Streitigkeiten)

Die Vorschrift bestimmt, wie Streitigkeiten zwischen Vertragsparteien über das Übereinkommen beizulegen sind. Eine besondere gesetzliche Regelung, die die Bundesregierung in der Wahl der nach Artikel 15 in Betracht kommenden Mittel beschränkt, ist nicht erforderlich.

Zu Artikel 16 (Verhältnis zum Völkerrecht und zu anderen Übereinkünften)

Die Vorschrift stellt klar, dass das Übereinkommen keinen Vorrang vor dem Völkergewohnheitsrecht beansprucht.

Zu Artikel 17 (Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung und Beitritt)

Die Vorschrift enthält die Regeln dafür, dass, wie und unter welchen Bedingungen ein Staat Vertragsstaat des Übereinkommens werden kann.

Zu Artikel 18 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt, wann und unter welchen Umständen das Übereinkommen in Kraft tritt.

Zu Artikel 19 (Änderungen)

Die Vorschrift regelt die Verfahren für Änderungen des Übereinkommens und seiner Anlage und die Bedingungen und Umstände für deren Inkrafttreten.

Zu Artikel 20 (Kündigung)

Die Vorschrift lässt die Kündigung des Übereinkommens frühestens zwei Jahre nach seinem Inkrafttreten zu und bestimmt das dafür einzuhaltende Verfahren.

Zu Artikel 21 (Verwahrer)

Die Vorschrift bestimmt den Generalsekretär der IMO als Verwahrer und bestimmt seine ihm nach diesem Übereinkommen obliegenden Aufgaben.

Zu Artikel 22 (Sprachen)

Die Vorschrift enthält die übliche Regelung über die verbindlichen (sechs) Sprachen des Übereinkommens.

Zur Anlage (Regeln für die Beschränkung und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen)

Die Anlage enthält konkrete technische, betriebliche und Verfahrensvorschriften zur Ballastwasser-Behandlung.

Zu Abschnitt A (Allgemeine Bestimmungen)

Die allgemeinen Bestimmungen enthalten die für diese Anlage erforderlichen Begriffsbestimmungen, den Anwendungsbereich, Ausnahmen, Möglichkeiten für Befreiungen und Regelungen für die gleichwertige Einhaltung

des Übereinkommens durch Sport- und Seenotrettungsfahrzeuge.

Zu Regel A-1 (Begriffsbestimmungen)

Von den Begriffsbestimmungen sind hervorzuheben:

A-1.3: Die Begriffsbestimmung des Unternehmens ist dafür erheblich, welche Kreise der Wirtschaft von Vorgaben des Übereinkommens betroffen sind.

A-1.4 und 1.5: Die Begriffsbestimmungen „gebaut“ und „größerer Umbau“ sind für die Unterscheidung von bestehenden und neuen Schiffen und damit für die Frage erheblich, von welchem Zeitpunkt an ein Schiff die technischen Normen zur Ballastwasser-Behandlung einhalten muss.

Zu Regel A-2 (Allgemeine Anwendbarkeit)

Die Vorschrift enthält das Gebot, Ballastwassereinleitungen nur nach Maßgabe dieser Anlage durchzuführen. Um einen Verstoß dagegen verfolgen und ahnden zu können, bedarf es einer Ordnungswidrigkeitenvorschrift, die auf der Grundlage des § 15 des Seeaufgabengesetzes durch Verordnung eingeführt werden kann.

Zu Regel A-3 (Ausnahmen)

Die Vorschrift enthält Ausnahmen von den Betriebsvorschriften zur Ballastwasser-Behandlung zum einen für die in Umweltregelungen der IMO immer vorgesehenen Fälle, nämlich bei Notfällen, bei Unfällen und zur Vermeidung oder Verminderung anderer Verschmutzungsereignisse, und zum anderen für Fälle, in denen objektiv kein Risiko für die Einschleppung fremder Arten besteht.

Zu Regel A-4 (Befreiungen)

Die Vorschrift ermöglicht den Vertragsparteien, Ausnahmen von den Betriebsvorschriften zur Ballastwasser-Behandlung zuzulassen. Die Absätze 1 und 3 beschreiben die materiellen Voraussetzungen für die Zulassung solcher Ausnahmen. Sie müssen insbesondere der von der IMO beschlossenen Richtlinie G7 (VkBf. 2011 S. 546) entsprechen.

Sie werden nach Absatz 3 erst nach Mitteilung an die IMO und die Vertragsparteien wirksam.

Schiffe, die von solchen Ausnahmen Gebrauch machen, müssen dies nach Absatz 4 in das Ballastwasser-Tagebuch eintragen.

Für die Erteilung von Befreiungen ist das BSH die geeignete Behörde. Die Zuständigkeit kann ihm durch Verordnung nach § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4b des Seeaufgabengesetzes zugewiesen werden, weil zu den Verfahrensbestimmungen zur Überwachung von Ballastwasserbehandlungssystemen auch gehört, in welchen Fällen der Betrieb des Systems nicht erforderlich ist.

Zu Regel A-5 (Gleichwertige Einhaltung)

Für die kleineren Sport- und Seenotrettungsfahrzeuge mit entsprechendem geringem Ballastwasser-Fassungsvermögen genügt es, wenn sie das Übereinkommen so einhalten, dass dessen Ziele erreicht werden. Die Einzelheiten regelt die von der IMO beschlossene Richtlinie G3 (VkBf. 2011 S. 136).

Zu Abschnitt B (Behandlungs- und Kontrollvorschriften für Schiffe)

Abschnitt B enthält die Betriebsvorschriften für den Umgang mit Ballastwasser und Sedimenten.

Zu Regel B-1 (Ballastwasser-Behandlungsplan)

Jedes Schiff muss einen Ballastwasser-Behandlungsplan mitführen und nach ihm verfahren. Der Plan bedarf der Zulassung nach Maßgabe der von der IMO beschlossenen Richtlinie G4 (VkBli. 2010 S. 180, 188). Dabei handelt es sich um Regelungen zum sicheren Umgang mit Ballastwasser im Schiffsbetrieb.

Zuständig für die Zulassung ist deshalb die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (§ 1 Nummer 4, § 6 Absatz 1 des Seeaufgabengesetzes). Im Hinblick auf die ordnungsgemäße Funktionsweise eines zugelassenen Ballastwasser-Behandlungssystems und auf die Verfahrensweise für die Entsorgung von Sedimenten auf See ist dabei die Beteiligung des BSH erforderlich. Die Art und Weise der Zusammenarbeit kann durch Verordnung aufgrund des § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4, Satz 2 in Verbindung mit § 9c des Seeaufgabengesetzes geregelt werden.

Zu Regel B-2 (Ballastwasser-Tagebuch)

Nach Absatz 1 muss jedes Schiff ein Ballastwasser-Tagebuch mitführen. Eine bestimmte Form ist dafür nicht vorgeschrieben; es kann elektronisch geführt oder in andere Tagebücher integriert werden. Entscheidend ist, dass es die in Anhang II aufgeführten Mindestangaben enthält.

Die Absätze 2 und 4 enthalten Vorschriften über Dauer und Art und Weise der Pflicht zur Aufbewahrung.

Die Absätze 3 und 5 enthalten Regeln über Inhalt und Art und Weise der Eintragungen.

Absatz 6 regelt, dass und wie Ballastwasser-Tagebücher überprüft werden dürfen.

Zu Regel B-3 (Ballastwasser-Behandlung auf Schiffen)

Die Absätze 1 bis 5 regeln die zeitliche Staffelung für bestehende und neue Schiffe und unterschiedliche Größen, nach der sie die Normen für die Ballastwasser-Behandlung erfüllen müssen. Diese Verpflichtungen können aber nicht vor dem völkerrechtlichen Inkrafttreten des Übereinkommens greifen, sodass die Staffelung wenigstens zum Teil durch Zeitablauf erledigt sein wird.

Nach Absatz 6 gelten diese Verpflichtungen nicht für Schiffe, die Ballastwasser an eine Auffanganlage abgeben, die der von der IMO beschlossenen Richtlinie G5 (VkBli. 2011 S. 138) entsprechen.

Nach Absatz 7 können andere Methoden der Ballastwasser-Behandlung zugelassen werden, wenn sie den gleichen Grad des Umweltschutzes gewährleisten, der dem in den Absätzen 1 bis 5 geregelten Inhalt entspricht. Dabei handelt es sich inhaltlich um eine vergleichbare Prüfung wie bei der Zulassung von Ballastwasser-Behandlungssystemen und damit um eine Maßnahme im

Sinne des § 1 Nummer 16 des Seeaufgabengesetzes, sodass das BSH zuständig ist (§ 5 Absatz 1 Nummer 4c des Seeaufgabengesetzes).

Zu Regel B-4 (Ballastwasser-Austausch)

Absatz 1 beschreibt die Voraussetzungen für einen Ballastwasser-Austausch nach dem D1-Standard. Dabei muss das Schiff die von der IMO beschlossene Richtlinie G6 (VkBli. 2011 S. 486) berücksichtigen. Die Absätze 3 und 4 bestimmen die davon zulässigen Abweichungen. Absatz 5 regelt dazu die entsprechende Verpflichtung zur Eintragung im Ballastwasser-Tagebuch.

Absatz 2 ermöglicht dem Hafenstaat, Gebiete für den Ballastwasser-Austausch unter Berücksichtigung der von der IMO beschlossenen Richtlinie G14 (VkBli. 2011 S. 236) auszuweisen, obwohl die Voraussetzungen des Absatzes 1 nicht erfüllt sind. Auch dabei handelt es sich um eine Maßnahme im Sinne des § 1 Nummer 16 des Seeaufgabengesetzes, sodass das BSH zuständig ist (§ 5 Absatz 1 Nummer 4c des Seeaufgabengesetzes). Sie betrifft das Verhalten auf Wasserflächen durch Gebote und Verbote. Die Einzelheiten können deshalb durch Verordnung aufgrund des § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 des Seeaufgabengesetzes geregelt werden.

Zu Regel B-5 (Sediment-Behandlung auf Schiffen)

Absatz 1 enthält für Schiffe die Verpflichtung zur Entfernung und Beseitigung von Sedimenten.

Absatz 2 bestimmt, dass

- neue (ab 2009 gebaute) Schiffe bereits nach Maßgabe der von der IMO beschlossenen Richtlinie G12 (VkBli. 2011 S. 234) entworfen und gebaut werden müssen
- alte (vor 2009 gebaute) Schiffe diesen Vorschriften so weit wie möglich entsprechen sollen.

Zu Regel B-6 (Aufgaben der Offiziere und der Besatzung)

Die Vorschrift bestimmt, dass die mit der Ballastwasser-Behandlung betrauten Besatzungsmitglieder mit dem Ballastwasser-Behandlungsplan ausreichend vertraut sein müssen. Dies setzt eine Einweisung und kontinuierliche Schulung voraus.

Zu Abschnitt C (Sondervorschriften in bestimmten Gebieten)

Dieser Abschnitt regelt, welche Sondervorschriften die Vertragsparteien für bestimmte Gebiete erlassen dürfen und welche Pflichten damit verbunden sind.

Zu Regel C-1 (Zusätzliche Maßnahmen)

Wenn die in Abschnitt B aufgeführten Maßnahmen nicht ausreichen, um die Ziele des Übereinkommens zu erreichen, können Vertragsparteien zusätzliche Vorschriften erlassen. Sie müssen dabei nach Absatz 3 die von der IMO beschlossene Richtlinie G13 (VkBli. 2011 S. 271) berücksichtigen und die vorgesehenen Maßnahmen mit vorgeschriebenen Mindestangaben mitteilen. Die Absätze 5 und 6 beschreiben dazu die Grenzen zulässiger Maßnahmen und dafür mögliche Einschränkungen.

Nach Absatz 2 sollen zuvor angrenzende oder sonst betroffene Staaten konsultiert werden, damit deren Interessen nicht beeinträchtigt werden. Dies kann dazu führen, dass ergänzende Maßnahmen gemeinsam ergriffen werden.

Absatz 4 bestimmt, dass die Vertragsparteien ihre zusätzlichen Vorschriften nach Möglichkeit durch unterstützende Maßnahmen für die Schifffahrt begleiten, um deren Belastung zu vermindern.

Für den Fall, dass im deutschen Hoheitsgebiet oder in der deutschen Außenwirtschaftszone ergänzende Verhaltensvorschriften erforderlich werden, können sie aufgrund des § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 des Seeaufgabengesetzes durch Verordnung geregelt werden.

Zu Regel C-2 (Warnhinweise)

Für den Fall, dass in bestimmten Gebieten die Aufnahme von Ballastwasser unterbleiben soll (z. B. wegen Algenblüte), muss die betreffende Vertragspartei der Schifffahrt alle relevanten Informationen zur Verfügung stellen.

Zu Regel C-3 (Übermittlung von Informationen)

Die IMO wird über die nach Regel C-1 und C-2 getroffenen Maßnahmen unterrichtet und stellt diese Informationen auf geeignete Weise allgemein zur Verfügung.

Zu Abschnitt D (Normen für die Ballastwasser-Behandlung)

Abschnitt D enthält die technischen Anforderungen für die Ballastwasser-Behandlung und die Zulassung von Ballastwasser-Behandlungssystemen.

Zu Regel D-1 (Norm für den Ballastwasser-Austausch)

Diese Vorschrift beschreibt das Verfahren für einen ordnungsgemäßen Ballastwasser-Austausch. Welche Schiffe dieses Verfahren anwenden, ergibt sich aus Regel B-3 Absatz 1 und 4. Um die Einhaltung dieses Verfahrens bei neuen Schiffen zu erleichtern, hat die IMO die Richtlinie G11 – Entwurfs- und Bauvorschriften – (VkBli. 2011 S. 268) beschlossen, die allerdings nicht verbindlich ist.

Zu Regel D-2 (Norm für die Qualität des Ballastwassers)

Diese Vorschrift bestimmt die höchstzulässigen Grenzwerte für Indikatormikroben, die das in einem zugelassenen System behandelte Ballastwasser aufweisen darf. Welche Schiffe dieses Verfahren anwenden, ergibt sich aus Regel B-3 Absatz 1 und 3 bis 6.

Zu Regel D-3 (Zulassungsvorschriften für Ballastwasser-Behandlungssysteme)

Diese Vorschrift bestimmt, dass Ballastwasser-Behandlungssysteme einer Zulassung bedürfen. Im Allgemeinen genügt die Zulassung der zuständigen Behörde einer Vertragspartei nach Maßgabe der von der IMO beschlossenen Richtlinie G8 (VkBli. 2011 S. 180, 650). Systeme, die aktive Substanzen verwenden, bedürfen einer internationalen Zulassung durch die IMO nach Maßgabe der

von ihr beschlossenen Richtlinie G9 (VkBli. 2011 S. 639), der ein innerstaatliches Verfahren vorgeschaltet ist.

Zuständige Behörde ist das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (§ 1 Nummer 16, § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 4c des Seeaufgabengesetzes). Im Interesse der Antragsteller ist diese Behörde der einzige Ansprechpartner, obwohl sie selbst nicht alle erforderlichen Prüfungen durchführt. Es bedient sich deshalb insbesondere der Hilfe der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft, des Umweltbundesamtes und des Bundesinstituts für Risikobewertung. Gegebenenfalls erforderliche ergänzende Bestimmungen können durch Verordnung aufgrund des § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4c des Seeaufgabengesetzes geregelt werden.

Voraussetzung für eine Zulassung ist auch, dass das System dem europäischen Chemikalienrecht entspricht.

Zu Regel D-4 (Prototypen von Ballastwasser-Aufbereitungstechnologien)

Die Vorschrift ermöglicht von dem nach Regel D-2 vorgesehenen Verfahren abzuweichen, wenn das betreffende Schiff den Prototyp einer zugelassenen neuen Technologie testet. Die Einzelheiten regelt die von der IMO beschlossene Richtlinie G10 (VkBli. 2011 S. 268). Gegebenenfalls erforderliche ergänzende Bestimmungen können durch Verordnung aufgrund des § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, 4c des Seeaufgabengesetzes geregelt werden.

Zu Regel D-5 (Überprüfung von Normen durch die Organisation)

Die Vorschrift enthält die Vorgaben dafür, wann und in welchem Verfahren die IMO überprüft, ob geeignete Technologien in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen, um die D-2-Norm zu erfüllen. Zwischenzeitlich sind Ballastwasser-Behandlungssysteme in ausreichender Zahl zugelassen. Hätte eine Überprüfung zu einem anderen Ergebnis geführt, hätten bei rechtzeitigem völkerrechtlichen Inkrafttreten des Übereinkommens die in Regel B-3 vorgesehenen Fristen verschoben werden müssen.

Zu Abschnitt E (Vorschriften für Besichtigungen und die Erteilung von Zeugnissen über die Ballastwasser-Behandlung)

Dieser Abschnitt enthält die Verfahrensvorschriften für die Ausstellung des Internationalen Zeugnisses über die Ballastwasser-Behandlung und die dafür erforderlichen Besichtigungen.

Zu Regel E-1 (Besichtigungen)

Absatz 1 regelt, welche Schiffe für die Ausstellung eines Zeugnisses einer Besichtigung bedürfen und in welchen Fällen Erneuerungs-, Zwischen-, jährliche oder zusätzliche Besichtigungen erforderlich sind.

Absatz 2 verpflichtet dazu sicherzustellen, dass die übrigen Bestimmungen des Übereinkommens auf die Schiffe angewendet werden, die keiner Besichtigung bedürfen. Dies kann durch Verordnung aufgrund des § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, 4, 4c des Seeaufgabengesetzes geregelt werden.

Absatz 3 lässt zu, dass Besichtigungen entweder von Bediensteten der Verwaltungen oder von ihr ermächtigten Besichtigern oder anerkannten Stellen durchgeführt werden. Die Absätze 4 und 5 regeln dazu den Mindestinhalt der Ermächtigung und die Verpflichtung, die IMO darüber zu unterrichten. Zuständige Behörde ist die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (§ 6 Absatz 1, § 1 Nummer 4 des Seeaufgabengesetzes). Damit Besichtigungen von den anerkannten Klassifikationsgesellschaften durchgeführt werden können, sind Anpassungen der zwischen ihnen und der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft geschlossenen Verträge und der Anlage 2 Abschnitt B Nummer 3.1 der Schiffssicherheitsverordnung erforderlich. Die Verantwortung für die ordnungsgemäße Durchführung der Besichtigungen bleibt bei der Verwaltung (Absatz 8).

Die Absätze 6 und 7 regeln die Folgen, wenn bei einer Besichtigung festgestellt wird, dass das Schiff nicht dem Übereinkommen entspricht.

Die Absätze 8 und 9 verpflichten den Eigentümer, das Schiff in einem übereinkommenskonformen Zustand zu erhalten, und machen nicht nur unwesentliche Änderungen von der Genehmigung der Verwaltung abhängig.

Zu Regel E-2 (Ausstellung oder Bestätigung eines Zeugnisses)

Die Vorschrift enthält die in den Übereinkommen der Seeschifffahrt üblichen Regelungen über die Ausstellung und Bestätigung von Zeugnissen. Zuständige Behörde ist die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (§ 6 Absatz 1, § 1 Nummer 4 des Seeaufgabengesetzes).

Zu Regel E-3 (Ausstellung oder Bestätigung eines Zeugnisses durch eine andere Vertragspartei)

Absatz 1 enthält den Grundsatz, dass die Besichtigung eines Schiffes unter fremder Flagge und die Ausstellung eines Zeugnisses nur auf Ersuchen des betreffenden Flaggenstaates erfolgen dürfen. Die Absätze 2 und 3 enthalten dazu die ergänzenden Verfahrensvorschriften.

Absatz 4 bestimmt, dass ein Zeugnis nur einem Schiff unter der Flagge einer Vertragspartei ausgestellt werden darf.

Zu Regel E-4 (Form des Zeugnisses)

Das Zeugnis muss dem Muster nach den Anhängen der Anlage entsprechen. Es wird in Deutschland in deutscher und englischer Sprache ausgestellt.

Zu Regel E-5 (Geltungsdauer und Gültigkeit des Zeugnisses)

Absatz 1 bestimmt die Geltungsdauer des Zeugnisses von längstens fünf Jahren.

Absatz 2 enthält Regelungen für die Gültigkeit von Zeugnissen nach Erneuerungsbesichtigungen, die Absätze 3 bis 6 für Verlängerungen, Absatz 8 für das Verfahren.

Absatz 7 enthält Ausnahmen von dem Grundsatz, dass der Ablauf der Gültigkeit und der Zeitpunkt der Verlängerung gleich sein müssen.

Absatz 9 bestimmt die Fälle, in denen das Zeugnis unabhängig vom Ablauf der Gültigkeit ungültig wird.