Bekendtgørelse ændring af bekendtgørelse om syn og certificering af skibe, der anvender ballastvand, og om ballastvandplaner og -journaler

§ 1

I bekendtgørelse nr. 752 af 15. juni 2017 om syn og certificering af skibe, der anvender ballastvand, og om ballastvandplaner og -journaler foretages følgende ændringer:

1. *Indledningen* affattes således:

»I medfør af § 1, stk. 3, § 3, stk. 1, nr. 3, 4 og 6, og stk. 2, § 22, stk. 1, og § 32, stk. 9, i lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 1629 af 17. december 2018, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 1, stk. 1, nr. 3, i bekendtgørelse nr. 744 af 24. juni 2013 om henlæggelse af visse beføjelser til Søfartsstyrelsen og om klageadgang m.v.«

2. *§ 1, stk. 1*, affattes således:

»**§ 1.** Denne bekendtgørelse fastsætter regler om syn og certificering af skibe, der anvender ballastvand, samt behandling af ballastvand og sedimenter i skibes ballastvandtanke«.

3. I *§ 6* ændres »godkendt klassifikationsselskab« til »anerkendt organisation«.

4. *§ 7, stk. 6*, affattes således:

»*Stk. 6.* Yderligere syn, som enten er et generelt eller delvist syn alt efter forholdene, skal foretages efter en ændring, udskiftning eller betydelig reparation af konstruktion, udstyr, systemer, tilbehør, anordninger og materiale, der kræves for fuldt ud at overholde denne bekendtgørelse. Synet skal være således, at det sikres, at enhver sådan ændring, udskiftning eller betydelig reparation er effektivt udført, således at skibet opfylder kravene i denne bekendtgørelse.«

5. I *§ 8, stk. 1,* ændres »bemyndiget klassifikationsselskab« til »anerkendt organisation«.

6. I *§ 8, stk. 3,* ændres »klassifikationsselskabets godkendelse« til »anerkendt organisations godkendelse«.

7. *§ 13, stk. 2,* affattes således:

»*Stk. 3.* Skibe omfattet af denne bekendtgørelse med en bruttotonnage under 400 skal opfylde kravene i §§ 4, 5 og 6 senest den 8. september 2024.«.

8. *Bilag 1* affattes som bilag 1 til denne bekendtgørelse.

9. *Bilag 2* affattes som bilag 2 til denne bekendtgørelse.

§ 2

Bekendtgørelsen træder i kraft den 13. oktober 2019.

Bilag 1

INTERNATIONAL KONVENTION OM KONTROL OG BEHANDLING AF SKIBES BALLASTVAND OG SEDIMENTER, 2004

Parterne i denne Konvention,

der erindrer om artikel 196, stk. 1, i De Forenede Nationers Havretskonvention (UNCLOS) fra 1982, i henhold til hvilken "staterne skal træffe alle nødvendige foranstaltninger til at forebygge, begrænse og kontrollere forurening af havmiljøet, som hidrører fra anvendelse af teknologi under deres jurisdiktion eller kontrol, eller forsætlig eller hændelig indførelse i en særlig del af havmiljøet af fremmede eller nye arter, som kan forårsage betydelige og skadelige forandringer heri",

der noterer sig målsætningerne i Konventionen om biologisk mangfoldighed (CBD) fra 1992, og at overførsel og indførelse af skadelige vandorganismer og patogener via skibes ballastvand er en trussel mod beskyttelse og bæredygtig udnyttelse af biodiversitet, såvel som beslutning IV/5 fra partskonferencen i 1998 (COP 4) til Konventionen om biologisk mangfoldighed vedrørende beskyttelse og bæredygtig udnyttelse af hav- og kystøkosystemer, samt beslutning VI/23 fra partskonferencen i 2002 (COP 6) til Konventionen om biologisk mangfoldighed vedrørende fremmede arter, der truer økosystemer, levesteder eller arter, herunder vejledende principper om invasive arter,

der ligeledes noterer sig, at De Forenede Nationers Konference om miljø og udvikling (UNCED) fra 1992 anmodede Den Internationale Søfartsorganisation (Organisationen) om at overveje vedtagelse af hensigtsmæssige regler om udtømning af ballastvand,

der er opmærksom på forsigtighedsprincippet i Princip 15 i Rio-erklæringen om miljø og udvikling, som der ligeledes henvises til i MEPC.67(37), som blev vedtaget af Organisationens Komité til Beskyttelse af Havmiljøet den 15. september 1995,

der ligeledes er opmærksom på, at Verdenstopmødet om bæredygtig udvikling i 2002 i stk. 34(b) af Gennemførelsesplanen opfordrer til handling på alle niveauer til fremskyndelse af tiltag over for invasive fremmede arter i ballastvand,

der er opmærksom på, at skibes ukontrollerede udtømning af ballastvand og sedimenter har medført overførsel af skadelige vandorganismer og patogener, som forårsager skade på miljø, sundhed, ejendom og resurser,

der anerkender vigtigheden af dette emne for Organisationen via Forsamlingsresolutioner A.774(18) fra 1993 og A.868(20) fra 1997, vedtaget med det formål at tage sig af overførslen af skadelige vandorganismer og patogener,

der også anerkender, at adskillige lande har truffet individuelle forholdsregler med henblik på at forebygge, begrænse og til sidst fjerne de risici, der er forbundet med indførelsen af skadelige vandorganismer og patogener via skibe, der sejler ind i deres havne, og ligeledes at emnet, som er af

betydning for hele verden, stiller krav om handling baseret på globalt gældende regler samt med retningslinjer for den effektive implementering og ensartede fortolkning af disse,

der ønsker at fortsætte udviklingen af sikrere og mere effektive muligheder for behandling af ballastvand, som resulterer i fortsat forebyggelse, minimering og til sidst fjernelse af overførslen af skadelige vandorganismer og patogener,

der har besluttet at forebygge, begrænse og til sidst fjerne risiciene for miljø, sundhed, ejendom og resurser som følge af overførslen af skadelige vandorganismer og patogener gennem kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter såvel som at undgå uønskede bivirkninger ved en sådan kontrol og at opfordre til udvikling af relateret viden og teknologi,

der under hensyntagen til, at opnåelse af disse målsætninger bedst kan ske gennem indgåelse af en international konvention om kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter,

har opnået enighed om følgende:

Artikel 1

Definitioner

Medmindre andet udtrykkeligt fremgår, gælder følgende definitioner i denne Konvention:

1. "Administrationen": Regeringen i den stat, der har myndighed over skibet. Hvad angår skibe, som sejler under et andet lands flag, er Administrationen regeringen i denne stat. For så vidt angår flydende platforme, der beskæftiger sig med efterforskning og udnyttelse af havbunden og undergrunden i den umiddelbare nærhed af den kyst, over hvilken denne kyststat har suveræne rettigheder med det formål at efterforske og udnytte de naturlige resurser, herunder flydende lagerenheder (FSU'er) og flydende produktionslagre og afskibningsenheder (FPSO'er), er Administrationen regeringen i den pågældende kyststat.

2. "Ballastvand": Vand med suspenderede stoffer, der tages om bord på et skib for at regulere skibets trim, slagside, dybgang, stabilitet eller belastning.

3. "Behandling af ballastvand": Mekaniske, fysiske, kemiske og biologiske processer, hvis formål er – enten alene eller i kombination – at fjerne, uskadeliggøre eller forhindre optagelsen eller udtømningen af skadelige vandorganismer og patogener i ballastvand og sedimenter.

4. "Certifikat": Det internationale certifikat for behandling af ballastvand.

5. "Komité": Organisationens Komité til Beskyttelse af Havmiljøet.

6. "Konvention": Den internationale konvention om kontrol og behandling af skibes ballastvand og sediment.

7. ”Bruttotonnage": Den bruttotonnage, der er beregnet i overensstemmelse med tonnagemålingsbestemmelserne i Bilag I til Den internationale konvention om måling af skibe, 1969, og enhver opfølgende konvention.

8. "Skadelige vandorganismer og patogener": Vandorganismer eller patogener, der, såfremt de indføres i havet, herunder flodmundinger, eller i ferskvandsløb, kan forårsage skade på miljø, sundhed, ejendom eller resurser, forringe den biologiske mangfoldighed eller forstyrre anden retmæssig brug af sådanne områder.

9. "Organisationen": FN’s Internationale Søfartsorganisation (IMO).

10. "Generalsekretær": Organisationens generalsekretær.

11. "Sedimenter": Bundfald fra et skibs ballastvand.

12. ”Skib": Fartøj af en hvilken som helst type, der opererer i vandmiljøet og omfatter undervandsskibe, flydende indretninger, flydende platforme, flydende lagringsfaciliteter (FSU'er) og flydende produktionsanlæg med lagrings- og afskibningsfunktioner (FPSO'er).

Artikel 2

Almindelige forpligtelser

1. Parterne forpligter sig fuldt og helt til at overholde Konventionens bestemmelser samt bilaget hertil for at forebygge, begrænse og til sidst fjerne overførslen af skadelige vandorganismer og patogener ved hjælp af kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter.

2. Bilaget udgør en integreret del af denne Konvention. Medmindre andet udtrykkeligt fremgår, er en henvisning til denne Konvention samtidig en henvisning til bilaget.

3. Intet i denne Konvention skal fortolkes således, at en part forhindres i – enten individuelt eller i fællesskab med andre parter – at tage strengere forholdsregler for at forebygge, begrænse eller fjerne overførslen af skadelige vandorganismer og patogener gennem kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter i overensstemmelse med folkeretten.

4. Parterne skal bestræbe sig på at samarbejde med henblik på effektiv implementering, overholdelse og håndhævelse af denne Konvention.

5. Parterne forpligtiger sig til at opfordre til fortsat udvikling af ballastvandbehandling og standarder til forebyggelse, begrænsning og til slut fjernelse af overførslen af skadelige vandorganismer og patogener ved hjælp af kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter.

6. De parter, der træffer foranstaltninger i medfør af denne Konvention, skal bestræbe sig på ikke at forringe eller skade hverken deres eget eller andre staters miljø, sundhed, ejendom eller resurser.

7. Parterne bør sikre, at de metoder til behandling af ballastvand, der anvendes til imødekommelse af denne Konvention, ikke forvolder større skade, end disse metoder forebygger for parternes eget og andre staters miljø, sundhed, ejendom eller resurser.

8. Parterne skal opfordre skibe, der er berettiget til at sejle under deres flag, og for hvilke denne Konvention gælder, til – så vidt dette er praktisk muligt – at undgå optagelsen af ballastvand med potentielt skadelige vandorganismer og patogener såvel som sedimenter, der kan indeholde sådanne organismer, herunder fremme en hensigtsmæssig implementering af henstillinger udarbejdet af Organisationen.

9. Parterne skal bestræbe sig på at samarbejde i Organisationens regi om at imødekomme trusler mod og risici for følsomme, sårbare eller truede havøkosystemer og biodiversitet i områder uden for grænserne for den nationale jurisdiktion, for så vidt angår behandlingen af ballastvand.

Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Medmindre andet udtrykkeligt fremgår, skal denne Konvention gælde for:

   (a) skibe, der er berettiget til at sejle under en parts flag, og

   (b) skibe, der ikke er berettiget til at sejle under en parts flag, men som opererer under en parts myndighed.

2. Denne Konvention skal ikke gælde for:

   (a) skibe, der ikke er konstrueret eller bygget til at transportere ballastvand,

   (b) en parts skibe, der kun opererer i farvande, der er under denne parts jurisdiktion, medmindre den pågældende part bestemmer, at udtømningen af ballastvand fra sådanne skibe ville forringe eller skade deres eget eller omgivende eller andre staters miljø, sundhed, ejendom eller resurser,

   (c) en parts skibe, der alene opererer i farvande, der er under en anden parts jurisdiktion, såfremt sidstnævnte part godkender en sådan udelukkelse. Ingen part skal meddele en sådan godkendelse, hvis dette ville forringe eller skade deres eget eller de omgivende eller andre staters miljø, sundhed, ejendom eller resurser. Enhver part, der ikke meddeler en sådan godkendelse, skal underrette det pågældende skibs Administration om, at denne Konvention gælder for det pågældende skib,

(d) skibe, der alene opererer i farvande, der er under én parts jurisdiktion og på åbent hav, undtagen skibe, der ikke er meddelt godkendelse i henhold til litra (c), medmindre denne part bestemmer, at udtømningen af ballastvand fra sådanne skibe ville forringe eller skade deres eget eller omgivende eller andre staters miljø, sundhed, ejendom eller resurser,

(e) ethvert krigsskib, marinehjælpefartøj eller andet skib, der er ejet eller opereret af en stat og indtil videre udelukkende anvendes til statslig, ikke-kommerciel tjeneste. Alle parter skal dog sikre ved vedtagelsen af hensigtsmæssige forholdsregler, der ikke svækker driften eller driftsmæssigheden af sådanne skibe ejet eller opereret af denne part, at sådanne skibe agerer på en måde, der – så vidt dette er rimeligt og praktisk muligt – er i overensstemmelse med denne Konvention, og

(f) permanent ballastvand i forseglede tanke på skibe, som ikke er genstand for udtømning.

3. I forhold til skibe fra ikke-deltagende parter til denne Konvention skal parterne anvende de krav, der stilles i denne Konvention, som måtte være nødvendige for at sikre, at sådanne skibe ikke bliver genstand for en mere fordelagtig behandling.

Artikel 4

Kontrol af overførslen af skadelige vandorganismer og patogener

via skibes ballastvand og sedimenter

1. Enhver part skal kræve, at skibe, for hvilke denne Konvention gælder, og som er berettiget til at sejle under denne parts flag eller operere under denne parts bemyndigelse, overholder de i denne Konvention anførte krav, herunder gældende standarder og krav i bilaget, og skal træffe effektive foranstaltninger for at sikre, at disse skibe opfylder kravene.

2. Enhver part skal, under hensyntagen til dennes særlige forhold og kompetencer, udvikle nationale politikker, strategier eller programmer for behandling af ballastvand i havne eller farvande under dennes jurisdiktion, som er i overensstemmelse med og medvirker til opnåelsen af denne Konventions målsætninger.

Artikel 5

Modtagefaciliteter for sedimenter

1. Enhver part forpligter sig til at sikre, at der findes egnede modtagefaciliteter for sedimenter i havne og terminaler udpeget af denne part, hvor rengøring eller reparation af ballasttanke sker, under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer. Sådanne modtagefaciliteter skal drives uden, at skibe forsinkes unødigt, og skal sørge for sikker

bortskaffelse af sådanne sedimenter, som ikke forringer eller skader deres eget eller andre staters miljø, sundhed, ejendom eller resurser.

2. Enhver part skal underrette Organisationen om alle tilfælde, hvor faciliteterne anført i nr. 1 angiveligt er mangelfulde, med henblik på videreformidling til andre berørte parter.

Artikel 6

Videnskabelig og teknisk forskning og overvågning

1. Parterne skal bestræbe sig på, enten hver især eller i fællesskab, at:

   (a) fremme og lette videnskabelig og teknisk forskning i behandling af ballastvand, og

   (b) overvåge virkningerne af behandlingen af ballastvand i farvande under deres jurisdiktion.

Sådan forskning og overvågning bør omfatte observation, måling, prøvetagning, evaluering og analyse af alle teknologier eller metoders effektivitet og negative påvirkninger såvel som eventuelle negative påvirkninger, der måtte være forårsaget af sådanne organismer og patogener, som er blevet identificeret til at være overført via skibes ballastvand.

2. Enhver part skal, for at fremme denne Konventions målsætninger, støtte tilgængeligheden af relevant information for andre parter, som beder om den, for så vidt angår:

   a. videnskabelige og teknologiske programmer og tekniske foranstaltninger, der er foretaget vedrørende behandling af ballastvand, og

   b. effektiviteten af behandling af ballastvand som følge af alle overvågnings- og vurderingsprogrammer.

Artikel 7

Syn og certificering

1. Enhver part skal sikre, at skibe, der sejler under dennes flag eller opererer under dennes bemyndigelse, og som skal synes og certificeres, bliver synet og certificeret i henhold til reglerne i bilaget.

2. En part, der implementerer tiltag i henhold til artikel 2.3 og afsnit C i bilaget, skal ikke kræve en anden parts skib yderligere synet og certificeret, ej heller skal skibets Administration være forpligtet til at syne og certificere yderligere tiltag pålagt af den anden part. Ansvaret for verifikation af sådanne yderligere tiltag skal ligge hos den part, der implementerer sådanne tiltag, og skal ikke skabe unødig forsinkelse for skibet.

Artikel 8

Overtrædelser

1. Enhver overtrædelse af bestemmelserne i denne Konvention skal forbydes, og der skal fastlægges sanktioner i henhold til lovgivning gældende for det pågældende skibs Administration, hvor end overtrædelsen sker. Såfremt Administrationen informeres om en sådan overtrædelse, skal denne undersøge forholdet og kan anmode den anmeldende part om at fremlægge yderligere beviser for den påståede overtrædelse. Hvis Administrationen mener, at der er fremlagt nok yderligere beviser til, at der kan anlægges sag vedrørende den påståede overtrædelse, skal denne sørge for, at sådanne retslige skridt bliver taget så hurtigt som muligt i overensstemmelse med lovgivningen. Administrationen skal omgående informere den anmeldende part såvel som Organisationen om, hvilke foranstaltninger der er truffet. Såfremt Administrationen ikke har truffet nogen foranstaltninger inden for et år efter at have modtaget informationen, skal denne informere den anmeldende part herom.

2. Enhver overtrædelse af denne Konvention inden for en parts jurisdiktion skal forbydes, og der skal etableres sanktioner i henhold til partens lovgivning. Når en sådan overtrædelse sker, skal parten enten:

    a. sørge for, at der tages retslige skridt i henhold til lovgivningen, eller

    b. for skibets Administration fremlægge de oplysninger og beviser, parten måtte være i besiddelse af, der påviser, at en overtrædelse har fundet sted.

3. De sanktioner, der følger af en parts lovgivning i henhold til denne artikel, skal være tilstrækkeligt alvorlige til at afskrække overtrædelse af denne Konvention, hvor end disse måtte forekomme.

Artikel 9

Inspektion af skibe

1. Ethvert skib, som denne Konvention gælder for, kan i en anden parts havn eller offshore-terminal blive genstand for inspektion af behørigt bemyndigede tjenestemænd fra denne part med det formål at klarlægge, hvorvidt skibet opfylder denne Konvention. Medmindre det er foreskrevet i stk. 2 i denne artikel, skal en sådan inspektion begrænses til at:

    a. bekræfte, at der forefindes et gyldigt certifikat om bord, som, såfremt det er gyldigt, skal accepteres, og

    b. inspicere ballastvandjournalen og/eller

    c. tage en prøve af skibets ballastvand i overensstemmelse med de retningslinjer, der skal udarbejdes af Organisationen. Dog skal den tid, der er brug for til at analysere

prøverne, ikke anvendes som grundlag for urimelig forsinkelse af skibes drift, færden eller afsejling.

2. I tilfælde af at et skib ikke har et gyldigt certifikat, eller hvor der er åbenlyst grundlag for at tro:

   (a) at skibets tilstand eller udstyr ikke i tilstrækkelig grad stemmer overens med oplysningerne i certifikatet, eller

   (b) at skibsføreren eller mandskabet ikke er bekendte med væsentlige procedurer for skibsarbejde i forbindelse med behandlingen af ballastvand eller ikke har implementeret sådanne procedurer,

vil der kunne foretages en nærmere inspektion.

3. Under de i stk. 2 af denne artikel angivne omstændigheder skal den part, der foretager inspektionen, træffe foranstaltninger, der sikrer, at skibet ikke udtømmer ballastvand, førend skibet kan gøre dette, uden at det medfører fare for skade på miljø, sundhed, ejendom eller resurser.

Artikel 10

Påvisning af overtrædelser og kontrol af skibe

1. Parterne skal samarbejde om at påvise overtrædelser og om at håndhæve Konventionens bestemmelser.

2. Hvis det påvises, at et skib har overtrådt Konventionen, kan den part, hvis flag skibet har tilladelse til at føre, og/eller den part, i hvis havn eller offshore-terminal skibet er i drift, ud over de sanktioner, der er beskrevet i artikel 8 eller enhver foranstaltning angivet i artikel 9, træffe foranstaltninger til at advare, tilbageholde eller ekskludere skibet. Den part, i hvis havn eller offshore-terminal skibet er i drift, kan dog give et sådant skib tilladelse til at sejle ud af havnen eller offshore-terminalen med det formål at udtømme ballastvandet eller fortsætte til det nærmeste relevante reparationsværft eller til den nærmeste tilgængelige modtagefacilitet under forudsætning af, at dette ikke medfører fare for skade på miljø, sundhed, ejendom eller resurser.

3. Hvis den i artikel 9, stk. 1, litra (c), beskrevne prøvetagning fører til et resultat eller støtter oplysninger modtaget fra en anden havn eller offshore-terminal, der tyder på, at skibet udgør en fare for miljø, sundhed, ejendom eller resurser, skal den part, i hvis farvand skibet er i drift, forbyde skibet at udtømme ballastvand, indtil faren er fjernet.

4. En part kan desuden inspicere et skib, når dette ankommer til havne eller offshore-terminaler under dennes jurisdiktion, såfremt en anmodning om en undersøgelse modtages fra en part sammen med tilstrækkelige beviser for, at skibet opererer eller har opereret i strid med Konventionens bestemmelser. En rapport om en sådan undersøgelse skal sendes til den anmodende part og den kompetente myndighed for Administrationen af det pågældende skib, således at der kan træffes hensigtsmæssige tiltag.

Artikel 11

Underretning om kontroltiltag

1. Hvis en inspektion foretaget i henhold til artikel 9 eller 10 viser, at der er sket en overtrædelse af Konventionen, skal skibet underrettes herom. En rapport med eventuelle beviser for overtrædelsen skal fremsendes til Administrationen.

2. I tilfælde af at der træffes foranstaltninger i henhold til artikel 9.3, 10.2 eller 10.3, skal den tjenestemand, der udfører en sådan foranstaltning, omgående og skriftligt informere det pågældende skibs Administration eller, hvis dette ikke er muligt, det pågældende skibs konsul eller diplomatiske repræsentant om alle de omstændigheder, hvorunder foranstaltningen vurderes nødvendig. Desuden skal den godkendte organisation, som er ansvarlig for udstedelsen af certifikater, underrettes.

3. Den pågældende havnestatsmyndighed skal, ud over parterne nævnt i stk. 2, underrette den næste anløbshavn om alle relevante oplysninger angående overtrædelsen, hvis myndigheden ikke er i stand til at træffe de i artikel 9.3, 10.2 eller 10.3 angivne foranstaltninger, eller hvis skibet har fået tilladelse til at fortsætte til næste anløbshavn.

Artikel 12

Unødig forsinkelse af skibe

1. Alle mulige tiltag skal tages for at forhindre skibet i unødigt at blive tilbageholdt eller forsinket i henhold til artikel 7., 8, 9 eller 10.

2. Såfremt et skib unødigt tilbageholdes eller forsinkes i henhold til artikel 7.2, 8, 9 eller 10, skal det være berettiget til erstatning for ethvert tab eller enhver skade pådraget.

Artikel 13

Teknisk bistand, samarbejde og regionalt samarbejde

1. Parterne forpligter sig til, direkte eller via Organisationen og andre internationale organer, hvor dette er hensigtsmæssigt, med hensyn til kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter at give støtte til parter, der anmoder om teknisk bistand:

    a. til oplæring af personale,

    b. til sikring af tilgængelighed af relevant teknologi, udstyr og anlæg,

    c. til iværksættelse af fælles forsknings- og udviklingsprogrammer, og

    d. til gennemførelse af andre tiltag med henblik på effektiv implementering af Konventionen og vejledninger udarbejdet af Organisationen i forbindelse hermed.

2. Parterne forpligter sig til at samarbejde aktivt, med forbehold for nationale love, forskrifter og politikker, om overdragelse af teknologi vedrørende kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter.

3. For at fremme Konventionens målsætninger skal parter med fælles interesse i at beskytte miljø, sundhed, ejendom og resurser i et bestemt geografisk område og især parter, der grænser op til lukkede og halvlukkede farvande, bestræbe sig på, under hensyntagen til de karakteristiske regionale særpræg, at styrke det regionale samarbejde, herunder gennem indgåelse af regionale aftaler, der er i overensstemmelse med Konventionen. Parterne skal søge at samarbejde med parter i regionale aftaler om udvikling af harmoniserede procedurer.

Artikel 14

Formidling af oplysninger

1. Enhver part skal orientere Organisationen om og, hvor dette måtte være hensigtsmæssigt, gøre følgende oplysninger tilgængelige for andre parter:

    a. alle krav og procedurer om behandling af ballastvand, herunder love, forskrifter og retningslinjer til implementering af Konventionen,

    b. tilgængeligheden og placeringen af alle modtagefaciliteter med henblik på miljømæssigt forsvarlig afhændelse af ballastvand og sedimenter, og

    c. krav om information fra skibe, der ikke er i stand til at overholde Konventionens bestemmelser af de grunde, der er anført i bilagets regel A-3 og B-4.

2. Organisationen skal orientere parterne om alle underretninger modtaget i henhold til denne artikel og videresende enhver information meddelt denne i henhold til denne artikels stk. 1, litra (b) og (c) til alle parter.

Artikel 15

Afgørelse af tvister

Parterne skal afgøre enhver tvist, der måtte opstå imellem dem angående fortolkning eller anvendelse af Konventionen gennem forhandling, undersøgelse, mægling, forlig, voldgift, domstolsafgørelse, brug af regionale organer eller ordninger eller andre fredelige midler efter eget valg.

Artikel 16

Forholdet til folkeretten og andre aftaler

Intet i Konventionen skal berøre en stats rettigheder og pligter i henhold til den almene folkeret, som denne er afspejlet i De Forenede Nationers Havretskonvention.

Artikel 17

Undertegnelse, ratificering, accept, godkendelse og tiltrædelse

1. Konventionen er åben for undertegnelse for alle stater i Organisationens hovedsæde fra 1. juni 2004 til 31. maj 2005, og skal derefter være åben for tiltrædelse for alle stater.

2. Stater kan tilslutte sig denne Konvention gennem:

    a. undertegnelse uden forbehold for ratificering, accept eller godkendelse, eller

    b. undertegnelse med forbehold for ratificering, accept eller godkendelse efterfulgt af ratificering, accept eller godkendelse, eller

    c. tiltrædelse.

3. Ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse skal ske ved deponering af et dokument herom hos generalsekretæren.

4. En stat, der består af to eller flere territorialenheder, hvor der anvendes forskellige retssystemer i forbindelse med sager, der behandles i denne Konvention, kan på tidspunktet for undertegnelse, ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse erklære, at denne Konvention skal gælde for alle statens territorialenheder eller kun for en eller flere af dem og kan til enhver tid ændre denne erklæring ved at fremsende en anden erklæring.

5. Enhver erklæring herom skal skriftligt meddeles til depositaren og skal udtrykkeligt oplyse om den eller de territoriale enheder, som denne Konvention gælder for.

Artikel 18

Ikrafttrædelse

1. Denne Konvention skal træde i kraft tolv måneder efter den dato, hvor mindst 30 stater, hvis samlede handelsflåde udgør ikke mindre end 35 (femogtredive) procent af verdens handelsflådes bruttotonnage, enten har undertegnet den uden forbehold for ratificering, accept, eller godkendelse eller har deponeret det nødvendige dokument til ratificering, accept, godkendelse, eller tiltrædelse overensstemmelse med artikel 17.

2. For stater, der har deponeret et dokument til ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse i henhold til denne Konvention, efter at kravene om ikrafttrædelse er opfyldt, men før datoen for ikrafttrædelse af denne Konvention, skal ratificeringen, accepten, godkendelsen eller tiltrædelsen træde i kraft på dagen for Konventionens ikrafttrædelse eller 3 (tre) måneder efter datoen for deponering af dokumentet, hvis dette sker senere.

3. Alle dokumenter til ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse, som er deponeret efter den dato, hvor Konventionen træder i kraft, skal gælde 3 (tre) måneder efter deponeringsdatoen.

4. Efter den dato, hvor en ændring til Konventionen anses for at være accepteret i henhold til artikel 19, gælder ethvert dokument om ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse for Konventionen i den ændrede form.

Artikel 19

Ændringer

1. Denne Konvention kan ændres i overensstemmelse med en af nedennævnte procedurer.

2. Ændringer efter behandling af Organisationen:

    a) Enhver part kan fremsætte forslag om ændring af Konventionen. Ændringsforslag skal indgives til generalsekretæren, som derpå skal videresende forslaget til parterne

såvel som medlemmerne af Organisationen mindst 6 (seks) måneder før, det skal behandles.

b) Enhver foreslået og videresendt ændring, som nævnt ovenfor, skal henvises til Komitéen til behandling. Parterne skal, hvad enten de er medlemmer af Organisationen eller ej, være berettiget til at deltage i Komitéens behandling og vedtagelse af ændringen.

c) Ændringer skal vedtages med 2/3 (to tredjedele) flertal af de parter, der er til stede og afgiver stemme i Komitéen, forudsat at mindst 1/3 (en tredjedel) af parterne er til stede ved afstemningen.

d) Ændringer vedtaget i henhold til litra (c) skal videresendes af generalsekretæren til parterne med henblik på accept.

e) En ændring skal anses for at være accepteret i følgende tilfælde:

(i) En ændring i en artikel i denne Konvention skal anses for at være accepteret på den dato, hvor 2/3 (to tredjedele) af parterne har informeret generalsekretæren om deres accept heraf.

(ii) En ændring i bilaget skal anses for at være accepteret efter udløb af 12 (tolv) måneder efter vedtagelsesdatoen eller efter en anden dato fastsat af Komitéen. Hvis mere end 1/3 (en tredjedel) af parterne på det tidspunkt meddeler generalsekretæren, at de har indvendinger mod ændringen, skal ændringen imidlertid anses for ikke at være accepteret.

f) En ændring træder i kraft på følgende måde:

i. En ændring til en artikel i denne Konvention træder i kraft for de parter, der har erklæret, at de har accepteret den, 6 (seks) måneder efter den dato, hvor den anses for at være accepteret i overensstemmelse med litra (e)(i).

ii. En ændring til bilaget skal træde i kraft for alle parter 6 (seks) måneder efter den dato, hvor den anses for at være accepteret med undtagelse af enhver part, der har:

1) Givet underretning om indsigelser mod ændringen i henhold til litra (e)(ii), og som ikke har tilbagekaldt en sådan indsigelse, eller

2) underrettet generalsekretæren, før ikrafttrædelsen af ændringen om, at ændringen først skal træde i kraft for parten efter en senere underretning om, at ændringen accepteres.

(g) (i) En part, der har meddelt indsigelse i henhold til litra (f)(ii)(1), kan efterfølgende meddele generalsekretæren, at denne part accepterer ændringen. En sådan ændring skal træde i kraft for parten 6 (seks) måneder efter datoen for meddelelse af accept eller datoen, på hvilken ændringen træder i kraft, hvis dette sker senere.

(i) Hvis en part, som har givet underretning i overensstemmelse med litra (f)(ii)(2), underretter generalsekretæren om dennes accept i forhold til en ændring, skal en sådan ændring træde i kraft for denne part 6 (seks) måneder efter datoen for meddelelse af accept eller den dato, på hvilken ændringen træder i kraft, hvis dette sker senere.

3. Ændring foretaget af en Konference:

    a. På en parts anmodning med tilslutning fra mindst en 1/3 (en tredjedel) af parterne skal Organisationen sammenkalde en partskonference, der skal behandle ændringsforslag til denne Konvention.

    b. En ændring, der vedtages af en sådan Konference med et flertal på mindst 2/3 (to tredjedele) af de parter, der er til stede og afgiver stemme, skal videresendes af generalsekretæren til alle parter til accept.

    c. Medmindre Konferencen træffer beslutning om andet, skal ændringen anses for at være accepteret og træde i kraft i overensstemmelse med de til dette formål i stk. 2, litra (e) og (f), ovenfor nærmere angivne procedurer.

4. Enhver part, der afviser at acceptere en ændring til bilaget, skal alene i henseende til anvendelsen af pågældende ændring anses for at være en ikke-kontraherende part.

5. Enhver underretning i henhold til denne artikel skal gives skriftligt til generalsekretæren.

6. Generalsekretæren skal informere parterne og medlemmerne af Organisationen om:

    a. enhver ændring, der træder i kraft, og datoen for ikrafttrædelse generelt og for hver part, og

    b. enhver underretning foretaget i henhold til denne artikel.

Artikel 20

Opsigelse

1. Denne Konvention kan opsiges af enhver part når som helst efter udløbet af to år fra den dato, hvor Konventionen træder i kraft for den pågældende part.

2. Opsigelse skal ske ved skriftlig underretning til depositaren og skal gælde et år efter den er modtaget eller efter en længere periode, som måtte være angivet i den pågældende underretning.

Artikel 21

Depositar

1. Denne Konvention skal deponeres hos generalsekretæren, som skal videresende certificerede kopier af Konventionen til alle stater, der har undertegnet eller tiltrådt denne Konvention.

2. Ud over de funktioner, der er beskrevet andetsteds i Konventionen, skal generalsekretæren:

(a) underrette alle stater, der har undertegnet eller tiltrådt Konventionen om:

(iii) hver ny undertegnelse eller deponering af dokument til ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse med angivelse af datoen herfor,

(iv) datoen for denne Konventions ikrafttræden, og

(v) deponering af ethvert opsigelsesdokument vedrørende Konventionen med angivelse af datoen for modtagelse og datoen for opsigelsens ikrafttræden, og

(b) så snart Konventionen træder i kraft, sende teksten til Sekretariatet for FN til registrering og udgivelse i henhold til artikel 102 i De Forenede Nationers Pagt.

Artikel 22

Sprog

Denne Konvention er udfærdiget i et enkelt eksemplar på arabisk, kinesisk, engelsk, fransk, russisk og spansk, således at hver tekst har samme gyldighed.

Udfærdiget i London, den 13. februar, 2004.

Til bekræftelse heraf har undertegnede, der er befuldmægtiget dertil af deres respektive regeringer, underskrevet denne Konvention.

Bilag 2

REGLER OM KONTROL OG BEHANDLING AF SKIBES

BALLASTVAND OG SEDIMENTER

AFSNIT A – ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Regel A-1

Definitioner

I dette bilag forstås ved:

1. "Årsdag": Den dag og måned hvert år, der svarer til certifikatets udløbsdato.

2. "Ballastvandkapacitet": Den samlede mængde i kubikmeter af tanke, rum eller afdelinger på skibe, der anvendes til at transportere, påfylde eller udtømme ballastvand, herunder tanke, rum eller afdelinger, der kan anvendes på flere måder, og er konstrueret til transport af ballastvand.

3. "Rederi": Ejeren af skibet eller enhver anden organisation eller person, såsom operatøren eller bareboat-befragteren, som har påtaget sig ansvaret for driften af skibet fra ejeren af skibet, og som i forbindelse hermed har indvilget i at påtage sig alle pligter og alt ansvar pålagt af den internationale kode for sikker skibsdrift.[1]

4. "Bygget": skal med hensyn til et skib betyde et byggestadium, hvor:

    1. kølen er lagt, eller

    2. et byggeri, som kan identificeres med et bestemt skib, påbegyndes, eller

    3. samlingen af skibet er påbegyndt og omfatter mindst 50 ton eller 1 procent af den anslåede samlede skrogvægt, hvis denne er mindre, eller

    4. skibet gennemgår en større ombygning.

5. "Større ombygning": En ombygning af et skib:

[1] Der henvises til ISM-koden som vedtaget af Organisationen ved resolution A.741(18) med ændringer.

1. som ændrer dens evne til at transportere ballastvand med 15 procent eller mere, eller

2. som ændrer skibets type, eller

3. som efter Administrationens opfattelse er projekteret til at forlænge skibets levetid med 10 år eller mere, eller

4. som medfører andre ændringer i ballastvandsystemet end komponentudskiftning. Ombygning af et skib, så det overholder bestemmelserne i regel D-1, skal ikke i dette bilag anses for at udgøre en større ombygning.

6. "Fra nærmeste kyst": Den basislinje, hvorfra det pågældende territoriums territorialfarvand er fastsat i overensstemmelse med folkeretten, dog med den tilføjelse at "fra nærmeste kyst" ud for Australiens nordøstlige kyst betyder fra en linje trukket

fra punktet 11 sydlig bredde, 142 08' østlig længde

til punktet 10 35' sydlig bredde, 141 55' østlig længde,

derfra til punktet 10 00' sydlig bredde, 142 00' østlig længde,

derfra til punktet 9 10' sydlig bredde, 143 52' østlig længde,

derfra til punktet 9 00' sydlig bredde, 144 30' østlig længde,

derfra til punktet 10 41' sydlig bredde, 145 00' østlig længde,

derfra til punktet 13 00' sydlig bredde, 145 00' østlig længde,

derfra til punktet 15 00' sydlig bredde, 146 00' østlig længde,

derfra til punktet 17 30' sydlig bredde, 147 00' østlig længde,

derfra til punktet 21 00' sydlig bredde, 152 55' østlig længde,

derfra til punktet 24 30' sydlig bredde, 154 00' østlig længde,

derfra til punktet 24 42' sydlig bredde, 153 15' østlig længde

på den australske kyst.

7. "Aktivt stof": Et stof eller en organisme, herunder et virus eller en svamp, som generelt eller specifikt påvirker eller agerer over for skadelige vandorganismer og patogener.

8. ”BWMS-koden”: Koden for godkendelse af anlæg til behandling af ballastvand vedtaget ved resolution MEPC 300(72), med eventuelle ændringer foretaget af Organisationen, forudsat at sådanne ændringer er vedtaget og bragt til virkning i overensstemmelse med bestemmelserne i denne Konventions artikel 19 om ændringsprocedurer, der gælder for bilaget.

(M) Regel A-2

Generel anvendelse

(M) Regel A-3

Undtagelser

Kravene i regel B-3 eller andre bestemmelser, der er vedtaget af en part i henhold til artikel 2.3 og afsnit C, skal ikke gælde for

1. optagelse eller udtømning af ballastvand og sedimenter, som er nødvendig til sikring af et skibs sikkerhed i nødsituationer eller for at redde menneskeliv, eller

2. utilsigtet udtømning eller indstrømning af ballastvand og sedimenter som følge af skade på skibet eller dets udstyr,

    1. såfremt alle rimelige forholdsregler er truffet før og efter skadens indtræden, eller før og efter at skaden eller udtømningen opdages, til forebyggelse eller begrænsning af udtømningen, og

    2. medmindre ejeren, rederiet eller den ansvarshavende officer forsætligt eller uagtsomt har forvoldt skaden, eller

3. optagelsen og udtømningen af ballastvand og sedimenter med henblik på at forebygge eller begrænse forurening fra skibet, eller

4. optagelsen og efterfølgende udtømning på åbent hav af det samme ballastvand og sedimenter, eller

5. udtømningen af ballastvand og sedimenter fra et skib på samme sted, hvor alt ballastvandet og sedimenterne stammer, forudsat at der ikke er sket opblanding med ubehandlet ballastvand og sedimenter fra andre områder. Hvis opblanding er sket, skal ballastvandet fra andre områder behandles i overensstemmelse med dette bilag.

(M) Regel A-4

Dispensation

1. En eller flere parter kan i farvande under deres jurisdiktion dispensere fra ethvert krav om anvendelse af regel B-3 eller C-1 ud over de undtagelser, der er indeholdt andetsteds i Konventionen, men kun hvis dispensationen:

1. meddeles et skib eller skibe i fart mellem bestemte havne eller steder eller til et skib, der udelukkende sejler mellem bestemte havne eller steder,

2. gælder for en periode på ikke mere end 5 år og kan evalueres i denne periode,

3. meddeles skibe, der ikke blander ballastvand eller sedimenter andre steder end mellem havne eller steder anført i stk. 1.1, og

4. meddeles på basis af retningslinjerne for risikovurderinger udarbejdet af Organisationen.

2. Dispensationer meddelt i henhold til stk. 1 er ikke gyldige, førend Organisationen er blevet underrettet, og de relevante oplysninger er videresendt til parterne.

3. Enhver dispensation, der meddeles i henhold til denne regel, må ikke forringe eller skade tilgrænsende eller andre staters miljø, sundhed, ejendom eller resurser. Parten skal konsultere stater, som måtte vurdere kan berøres negativt, med henblik på at finde en løsning på eventuelle konstaterede problemer.

4. Enhver dispensation, der meddeles i henhold til denne regel, skal indføres i ballastvandjournalen.

Regel A-5
Tilsvarende krav

Fastsættelse af krav svarende til dette bilag kan, under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer, vedtages af Administrationen for fritidsbåde, der udelukkende anvendes til fritidsaktivitet eller konkurrence, eller for fartøjer, der hovedsageligt anvendes til eftersøgning og redning, som har en maksimal længde på 50 meter overalt og en ballastvandkapacitet på højst 8 kubikmeter.

AFSNIT B – BEHANDLING OG KONTROLKRAV FOR SKIBE

Regel B-1
Plan for behandling af ballastvand

Alle skibe skal have en plan for behandling af ballastvand om bord og implementere denne plan. Planen skal være godkendt af Administrationen under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer. Planen for behandling af ballastvand skal være specifikt udformet for hvert enkelt skib og skal mindst:

1. indeholde detaljerede sikkerhedsprocedurer for skibet og mandskabet i forbindelse med behandling af ballastvand, som fastsat i denne Konvention,

2. give en detaljeret beskrivelse af, hvilke tiltag der skal træffes for at implementere kravene om behandling af ballastvand og supplerende praksis for behandling af ballastvand, som fastsat i denne Konvention,

3. indeholde detaljerede fremgangsmåder for bortskaffelse af sedimenter:

    1. til søs, og

    2. til lands,

4. omfatte fremgangsmåder for koordinering af behandling af ballastvand om bord, som medfører udtømning til søs, sammen med myndighederne i den stat, i hvis farvand en sådan udtømning vil finde sted,

5. udpege den officer om bord, som skal sikre, at planen implementeres på forsvarlig vis,

6. indeholde oplysningskrav for skibe i henhold til Konventionen, og

7. være skrevet på skibets arbejdssprog. Hvis der anvendes et andet sprog end engelsk, fransk eller spansk, skal der tillige foreligge en oversættelse til et af disse sprog.

Regel B-2
Ballastvandjournal

1. Alle skibe skal have en ballastvandjournal om bord, som kan være et elektronisk journalsystem, eller som kan være integreret i en anden journal eller et andet system, og som mindst skal indeholde de i tillæg II anførte informationer.

2. Indførsler i ballastvandjournalen skal opbevares om bord på skibet i mindst 2 (to) år efter den seneste indførsel og derefter være under selskabets kontrol i mindst 3 (tre) år.

3. I tilfælde af udtømning af ballastvand i henhold til regel A-3, A-4 eller B-3.6 eller ved anden utilsigtet eller usædvanlig udtømning af ballastvand, som der ikke er givet dispensation for andetsteds i Konventionen, skal der ske en indførsel i ballastvandjournalen, som beskriver omstændighederne ved og årsagen til denne udtømning.

4. Ballastvandjournalen skal opbevares let tilgængelig for inspektion på ethvert rimeligt tidspunkt og kan i tilfælde af et ubemandet skib, der bugseres, opbevares på det skib, der bugserer.

5. Enhver arbejdsaktivitet vedrørende ballastvand skal uden ugrundet ophold indføres i ballastvandjournalen. Alle indførsler skal underskrives af den ansvarshavende officer, og hver udfyldt side skal underskrives af skibsføreren. Indførsler i ballastvandjournalen skal ske på skibets arbejdssprog. Hvis sproget ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal indførslerne være oversat til et af de nævnte sprog. Hvis indførslerne også sker på et officielt nationalt sprog i det land, hvis flag skibet er berettiget til at føre, skal disse være gældende i tilfælde af tvist eller uoverensstemmelse.

6. Officerer, der er behørigt bemyndiget af en part, kan inspicere ballastvandjournalen om bord på ethvert skib, for hvilket denne regel gælder, mens skibet er i partens havn eller offshore-terminal, og kan tage en kopi af enhver indførsel og kræve, at skibsføreren bekræfter kopiens rigtighed. Enhver kopi, som er bekræftet på denne måde, skal kunne fremlægges i en retssag som bevis for de i indførslen angivne forhold. Inspektion af ballastvandjournalen og indhentning af bekræftet kopi skal ske så hurtigt som muligt uden at forårsage unødig forsinkelse af skibet.

(M/S) Regel B-3
Behandling af skibes ballastvand

1. Alle skibe bygget før 2009:

1. med en ballastvandkapacitet på 1500 til 5000 kubikmeter (begge inkl.) skal håndtere ballastvand på en måde, der mindst opfylder den i regel D-1 eller regel D-2 nævnte standard, indtil det i stk. 10 nævnte fornyelsessyn og skal derefter mindst opfylde den i regel D-2 nævnte standard,

2. med en ballastvandkapacitet på under 1500 eller mere end 5000 kubikmeter skal håndtere ballastvand på en måde, der mindst opfylder den i regel D-1 eller regel D-2 nævnte standard, indtil det i stk. 10 nævnte fornyelsessyn og skal derefter mindst opfylde den i regel D-2 nævnte standard.

2. Alle skibe, der er bygget i 2009 eller senere, og før den 8. september 2017, med en ballastvandkapacitet på mindre end 5000 kubikmeter skal gennemføre ballastvandbehandling på en måde, der mindst opfylder den i regel D-2 nævnte standard, fra datoen for det i stk. 10 nævnte fornyelsessyn.

3. Alle skibe, der er bygget i 2009 eller senere, men før 2012, med en ballastvandkapacitet på 5000 kubikmeter eller mere skal gennemføre ballastvandbehandling i overensstemmelse med stk. 1.2.

4. Alle skibe, der er bygget i 2012 eller senere, og før den 8. september 2017, med en ballastvandkapacitet på 5000 kubikmeter eller mere skal gennemføre ballastvandbehandling på en måde, der mindst opfylder den i regel D-2 nævnte standard, fra datoen for det i stk. 10 nævnte fornyelsessyn.

5. Alle skibe, der er bygget den 8. september 2017 eller senere, skal gennemføre ballastvandbehandling på en måde, der mindst opfylder den i regel D-2 nævnte standard.

6. Kravene i denne regel gælder ikke for skibe, der udtømmer ballastvand til en modtagefacilitet, som er konstrueret i overensstemmelse med retningslinjerne for sådanne faciliteter udarbejdet af Organisationen.

7. Andre metoder til ballastvandbehandling kan også accepteres som alternativer til kravene i stk. 1 til 5 og stk. 8, såfremt metoderne sikrer mindst samme niveau af beskyttelse af miljø, sundhed, ejendom eller resurser, og hvis de principielt er godkendt af Komitéen.

8. Alle skibe bygget før den 8. september 2017, som ikke er omfattet af det i stk. 10 nævnte fornyelsessyn, skal gennemføre ballastvandbehandling på en måde, der mindst opfylder den i regel D-2 nævnte standard, fra en dato fastsat af Administrationen, dog senest den 8. september 2024.

9. Alle skibe, for hvilke stk. 2, 4 eller 8 gælder, skal overholde enten regel D-1 eller regel D-2 indtil til det tidspunkt, hvor de er forpligtet til at overholde regel D-2.

10. Uanset regel E-1.1.2 er det i stk. 1.1, 1.2, 2 og 4 nævnte fornyelsessyn:

1. det første fornyelsessyn, ifølge Komitéens afgørelse, den 8. september 2017 eller senere, hvis:

    1. dette syn afsluttes den 8. september 2019 eller senere, eller

    2. et fornyelsessyn afsluttes den 8. september 2014 eller senere, men før den 8. september 2017, og

2. det andet fornyelsessyn, ifølge Komitéens afgørelse, den 8. september 2017 eller senere, hvis det første fornyelsessyn den 8. september 2017 eller senere afsluttes før den 8. september 2019, forudsat at betingelserne i stk. 10.1.2 ikke er opfyldt.

Regel B-4

Ballastvandudskiftning

1. Alle skibe, der udskifter ballastvand for at opfylde standarden i regel D-1, skal:

1. hvor det er muligt, udskifte ballastvand mindst 200 sømil fra den nærmeste kyst og på mindst 200 meter dybt vand under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer,

2. i tilfælde, hvor skibet ikke er i stand til at udskifte ballastvand i overensstemmelse med stk. 1.1, udføre sådan ballastvandudskiftning under hensyntagen til retningslinjerne i stk. 1.1 og så langt fra den nærmeste kyst som muligt og i alle tilfælde mindst 50 sømil fra den nærmeste kyst og på mindst 200 meter dybt vand.

2. I havområder, hvor afstanden fra den nærmeste kyst eller dybden ikke opfylder de parametre, der er nævnt i stk. 1.1 eller 1.2, kan havnestaten udpege områder, eventuelt i samråd med tilstødende eller andre stater, hvor et skib kan udskifte ballastvand under hensyntagen til retningslinjerne i stk. 1.1.

3. Det skal ikke kunne forlanges af et skib, at det skal afvige fra den planlagte rejse eller forsinke denne rejse for at overholde et særkrav i stk. 1.

4. Det skal ikke kunne forlanges af et skib, som udskifter ballastvand, at det skal overholde stk. 1 eller 2, hvis skibsføreren med rimelighed konstaterer, at udskiftningen ville bringe sikkerheden eller stabiliteten af skibet, besætningen eller passagerer i fare på grund af dårligt vejr, skibets konstruktion, udstyrsfejl eller andre ekstraordinære omstændigheder.

5. Når et skib skal udskifte ballastvand og ikke gør det i overensstemmelse med denne regel, skal årsagerne indføres i ballastvandjournalen.

Regel B-5
Behandling af skibes sedimenter

1. Alle skibe skal fjerne og bortskaffe sedimenter fra rum til ballastvand i overensstemmelse med bestemmelserne i skibets plan for behandling af ballastvand.

2. Skibe nævnt i regel B-3.3 til B-3.5 bør, uden at bringe sikkerheden eller driftseffektiviteten i fare, konstrueres og bygges med henblik på at minimere optagelse og uønsket opsamling af sedimenter, at gøre det nemmere at fjerne sedimenter og at tilvejebringe sikker adgang til at fjerne og tage prøver af sedimenter under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer. Skibe nævnt i regel B-3.1 bør, så vidt det er praktisk muligt, overholde denne bestemmelse.

Regel B-6
Officerernes og mandskabets pligter

Officerer og mandskab skal være bekendte med deres pligter i forbindelse med behandlingen af ballastvand på det skib, hvor de gør tjeneste, og skal i forhold til deres pligter være bekendte med skibets plan for behandling af ballastvand.

AFSNIT C – SÆRLIGE KRAV INDEN FOR VISSE OMRÅDER

Regel C-1

Tillægskrav

1. Hvis en part, alene eller sammen med andre parter, finder det nødvendigt med krav ud over de i afsnit B nævnte for at forebygge, begrænse, eller fjerne overførsel af skadelige vandorganismer og patogener via skibes ballastvand og sedimenter, kan den eller de pågældende parter, i overensstemmelse med folkeretten, kræve, at skibe skal opfylde en særskilt standard eller et særskilt krav.

2. Før en part eller parter fastsætter standarder eller krav i henhold til stk. 1, bør parten eller parterne rådføre sig med tilgrænsende eller andre stater, som kan blive berørt af sådanne standarder eller krav.

3. En part eller parter, som har til hensigt at indføre tillægskrav i henhold til stk. 1, skal

    1. tage hensyn til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer;

    2. meddele Organisationen, at de har til hensigt at fastsætte tillægskrav mindst 6 (seks) måneder forud for den planlagte dato for gennemførelse af kravene, undtagen i nød- og epidemisituationer. Meddelelsen skal indeholde:

        1. nøjagtige koordinater for, hvor tillægskravene gælder,

        2. behovet og begrundelsen for anvendelsen af tillægskravene, herunder eventuelle fordele,

        3. en beskrivelse af tillægskravet eller tillægskravene, og

        4. eventuelle ordninger fastlagt for, at skibe skal kunne overholde tillægskravet eller tillægskravene.

    3. i det omfang den almene folkeret kræver det, som nedfældet i De Forenede Nationers Havretskonvention, hvor dette er hensigtsmæssigt, indhente godkendelse fra Organisationen.

4. En part eller parter skal ved indførelse af sådanne tillægskrav bestræbe sig på at stille alle hensigtsmæssige tjenester til rådighed, som kan omfatte, men ikke er begrænset til underretning af søfarende om områder og tilgængelige og alternative ruter eller havne, så langt som det er praktisk muligt for at lette byrden på skibet.

5. Tillægskrav, der er vedtaget af en part eller parter, skal ikke sætte skibets sikkerhed i fare og under ingen omstændigheder være i strid med andre konventioner, som skibet skal overholde.

6. En part eller parter, der indfører tillægskrav, kan fravige disse krav i en periode eller under særlige omstændigheder, som de finder hensigtsmæssigt.

Regel C-2
Advarsler om optagelse af ballastvand i visse områder og flagstaters tiltag i denne forbindelse

1. En part skal bestræbe sig på at underrette søfarende om områder under dennes jurisdiktion, hvor skibe ikke bør optage ballastvand på grund af kendte forhold. Parten skal i sådanne underretninger inkludere nøjagtige koordinater for området eller områderne og, hvis det er muligt, positionen for et eventuelt alternativt område eller eventuelle alternative områder for optagelse af ballastvand. Advarsler kan gives for områder:

    1. hvor det er kendt, at der forekommer udbrud, angreb eller populationer af skadelige vandorganismer og patogener (fx giftig algevækst), som sandsynligvis er relevante for optagelsen eller udtømningen af ballastvand,

    2. nær kloakudløb, eller

    3. hvor tidevandsudskiftningen er ringe, eller i perioder hvor en tidevandsstrøm er kendt for at være mere grumset.

2. Ud over at underrette søfarende om områder i overensstemmelse med bestemmelserne i stk. 1 skal en part underrette Organisationen og eventuelt berørte kyststater om områder nævnt i stk. 1, og om hvor længe en advarsel sandsynligvis vil gælde. Underretningen af Organisationen og eventuelt berørte kyststater skal indeholde nøjagtige koordinater for området eller områderne og om muligt positionen for et eventuelt alternativt område eller eventuelle alternative områder til optagelse af ballastvand. Underretningen skal indeholde råd til skibe, som har behov for at optage ballastvand i området og beskrive alternative ordninger. Parten skal også underrette søfarende, Organisationen, og alle eventuelt berørte kyststater, når en given advarsel ikke længere gælder.

Regel C-3
Formidling af oplysninger

Organisationen skal på hensigtsmæssig måde stille oplysninger til rådighed, som er formidlet i henhold til regel C-1 og C-2.

AFSNIT D – STANDARDER FOR BEHANDLING AF BALLASTVAND

(M) Regel D-1

Standard for udskiftning af ballastvand

1. Skibe, der udskifter ballastvand i overensstemmelse med denne regel, skal gøre det med en effektivitet på mindst 95 procent af ballastvandets volumen.

2. Hvad angår skibe, der udskifter ballastvand ved hjælp af gennempumpningsmetoden, anses gennempumpning af tre gange volumen i hver ballastvandtank for at være tilstrækkelig til at kunne opfylde den standard, der er anført i stk. 1. Gennempumpning af mindre end tre gange volumen kan godkendes, såfremt skibet kan påvise at have udskiftet mindst 95 procent af volumen.

(M) Regel D-2

Standard for behandling af ballastvand

1. Skibe, som behandler ballastvand i overensstemmelse med denne regel, skal udtømme færre end 10 levedygtige organismer pr. kubikmeter større end eller lig 50 mikrometer i mindstemål og færre end 10 levedygtige organismer pr. milliliter mindre end 50 mikrometer i mindstemål og større end eller lig 10 mikrometer i mindstemål, og udtømningen af indikatormikrober skal ikke overstige de i stk. 2 fastsatte koncentrationer.

2. Indikatormikrober, som standarder for menneskelig sundhed, skal omfatte

    1. toksigene Vibrio cholerae (O1 og O139) med mindre end 1 kolonidannende enhed (cfu) pr. 100 milliliter eller mindre end 1 cfu pr. 1 gram (våd vægt) dyreplanktonprøver,
    2. Escherichia coli med mindre end 250 cfu pr. 100 milliliter,
    3. intestinale enterokokker med mindre end 100 cfu pr. 100 milliliter.

Regel D-3

Krav til godkendelse af systemer til behandling af ballastvand

1. Med forbehold for stk. 2 skal anlæg til behandling af ballastvand, som bruges til at overholde denne Konvention, være godkendt af Administrationen som følger:

1. Anlæg til behandling af ballastvand, som er installeret[2] den 28. oktober 2020 eller senere, skal godkendes i overensstemmelse med BWMS-koden med eventuelle ændringer, og

2. anlæg til behandling af ballastvand, som er installeret før den 28. oktober 2020, skal godkendes under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer[3] eller BWMS-koden med eventuelle ændringer."

2. Systemer til behandling af ballastvand, der anvender aktive stoffer eller præparater indeholdende et eller flere aktive stoffer til at overholde denne Konvention, skal være godkendt af Organisationen på grundlag af en fremgangsmåde udarbejdet af Organisationen. Denne fremgangsmåde skal beskrive godkendelse og tilbagekaldelse af godkendelse af aktive stoffer, samt på hvilken måde stofferne kan anvendes. Ved tilbagekaldelse af godkendelse skal brugen af det aktuelle aktive stof eller de aktuelle aktive stoffer forbydes inden 1 år efter datoen for tilbagekaldelse.

3. Systemer til behandling af ballastvand, som anvendes til overholdelse af denne Konvention, skal være forsvarlige i forhold til skibet, udstyret på skibet og mandskabet.

(M) Regel D-4

Prototypeteknologier for behandling af ballastvand

1. For alle skibe, der forud for den dato, hvor standarden i regel D-2 ville træde i kraft for skibet, deltager i et program godkendt af Administrationen for at afprøve og evaluere lovende teknologier til ballastvandbehandling, skal standarden i regel D-2 først gælde 5 (fem) år efter den dato, hvor skibet ellers ville være påkrævet at overholde standarden.

2. For alle skibe, der efter den dato, hvor standarden i regel D-2 et trådt i kraft for skibet, deltager i et program godkendt af Administrationen i overensstemmelse med de af Organisationen udarbejdede retningslinjer for at afprøve og evaluere lovende teknologier til ballastvandbehandling, som kan føre til behandlingsteknologier med en højere standard end standarden i regel D-2, skal standarden i regel D-2 ikke længere gælde i 5 (fem) år fra den dato, hvor den pågældende teknologi blev installeret.

3. Ved oprettelse og gennemførelse af ethvert program for afprøvning og evaluering af lovende teknologier til ballastvandbehandling skal parterne:

    1. tage hensyn til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer, og

[2] Der henvises til pkt. 2 i Unified interpretation of Appendix I (Form of the International Ballast Water Management Certificate) i ballastvandkonventionen vedrørende dato for installation (date installed) i cirkulære BWM.2/Circ.66.

[3] Der henvises til den relevante resolution blandt resolutionerne MEPC 125(53), MEPC 174(58) og MEPC 279(70)."

2. ikke tillade flere skibe end nødvendigt at deltage for at afprøve teknologierne på en effektiv måde.

4. Gennem hele afprøvnings- og evalueringsperioden skal behandlingssystemet betjenes konsekvent, og som det er konstrueret.

(M) Regel D-5

Organisationens evaluering af standarderne

1. Komitéen skal på et møde, der afholdes senest tre år før den tidligste ikrafttrædelsesdato for den i regel D-2 fastsatte standard, foretage en evaluering, som blandt andet bestemmer, om der findes hensigtsmæssige teknologier, som gør det muligt at opnå standarden, vurderer kriterierne i stk. 2 samt vurderer de socioøkonomiske virkninger, især i forhold til udviklingslandenes og særligt de små udviklingsøstaters udviklingsbehov. Komitéen skal ligeledes, hvor dette er hensigtsmæssigt, foretage periodiske evalueringer med henblik på at se nærmere på de gældende krav for skibe nævnt i regel B-3.1 og ethvert andet aspekt ved ballastvandbehandling i dette bilag, herunder retningslinjer udarbejdet af Organisationen.

2. Sådanne evalueringer af hensigtsmæssige teknologier skal også tage hensyn til:

    1. sikkerheden i forhold til skibet og mandskabet,

    2. miljøacceptabiliteten, dvs. at de ikke skaber flere eller større miljøvirkninger, end de forebygger,

    3. anvendeligheden, dvs. om de er forenelige med skibets konstruktion og drift,

    4. omkostningseffektiviteten, dvs. økonomi, og

    5. den biologiske effektivitet, for så vidt angår fjernelse eller anden uskadeliggørelse af vandorganismer og patogener i ballastvand.

3. Komitéen kan nedsætte en eller flere grupper til at foretage den eller de i stk. 1 nævnte evalueringer. Komitéen skal træffe afgørelse om sammensætning, mandat og specifikke spørgsmål til drøftelse i hver enkelt nedsat gruppe. Grupperne kan udarbejde og fremsætte forslag om ændringer til dette bilag til behandling af parterne. Kun parterne kan deltage i formuleringen af anbefalinger og ændringsvedtagelser, som besluttes af Komitéen.

4. Hvis parterne på grundlag af evalueringerne anført i denne regel bestemmer sig for at vedtage ændringer til dette bilag, skal disse ændringer vedtages og træde i kraft i overensstemmelse med de i artikel 19 i Konventionen fastsatte procedurer.

AFSNIT E – KRAV TIL SYN OG CERTIFICERING I FORBINDELSE MED BEHANDLING AF BALLASTVAND

Regel E-1
Syn

1. Skibe med bruttotonnage på 400 eller derover, som denne Konvention gælder for, med undtagelse af flydende platforme, flydende lagerenheder (FSU'er) og flydende produktionslagre og afskibningsenheder (FPSO'er), skal være genstand for syn, som nævnt nedenfor:

   1. Et førstegangssyn, før skibet tages i brug, eller før det i henhold til regel E-2 eller E-3 krævede certifikatet udstedes første gang. Dette syn skal verificere, at den i henhold til regel B-1 krævede plan for behandling af ballastvand og hermed forbundet konstruktion, udstyr, systemer, tilbehør, anordninger og materiale eller processer fuldt ud opfylder kravene i denne Konvention.

   2. Et fornyelsessyn med intervaller fastsat af Administrationen, men som ikke må overstige 5 (fem) år, undtagen hvor regel E-5. 2, E-5.5, E-5.6 eller E-5.7 gælder. Dette syn skal verificere, at den i henhold til regel B-1 krævede plan for behandling af ballastvand og hermed forbundet konstruktion, udstyr, systemer, tilbehør, anordninger og materiale eller processer fuldt ud opfylder de relevante krav i denne Konvention.

   3. Et mellemliggende syn inden for 3 (tre) måneder før eller efter den anden årsdag eller inden for 3 (tre) måneder før eller efter den tredje årsdag for certifikatet, som skal træde i stedet for et af de årlige syn nævnt i stk. 1.4. Mellemliggende syn skal sikre at udstyret og hermed forbundne systemer og processer for ballastvandbehandling fuldt ud opfylder de relevante krav i dette bilag og er i god driftsklar stand. Påtegning af sådanne mellemliggende syn skal ske på certifikater udstedt i henhold til regel E-2 eller E-3.

   4. Et årligt syn inden for 3 (tre) måneder før eller efter hver årsdag, herunder en generel inspektion af konstruktion, udstyr, systemer, tilbehør, anordninger og materiale eller processer forbundet med den i regel B-1 krævede plan for behandling af ballastvand, med henblik på at sikre, at disse vedligeholdes i overensstemmelse med stk. 9 og forbliver tilfredsstillende for den fart skibet er bestemt for. Påtegning af sådanne årlige syn skal ske på certifikater udstedt i henhold til regel E-2 eller E-3.

   5. Yderligere syn, som enten er et generelt eller delvist syn alt efter forholdene, skal foretages efter en ændring, udskiftning eller betydelig reparation af konstruktion, udstyr, systemer, tilbehør, anordninger og materiale, der kræves for fuldt ud at overholde denne Konvention. Synet skal være således, at det sikres, at enhver sådan ændring, udskiftning eller betydelig reparation er effektivt udført, således at skibet opfylder kravene i denne Konvention.

2. Administrationen skal fastsætte hensigtsmæssige tiltag for skibe, der ikke er omfattet af bestemmelserne i stk. 1, med henblik på at sikre, at gældende bestemmelser i denne Konvention overholdes.

3. Syn af skibe med henblik på håndhævelse af bestemmelserne i denne Konvention skal udføres af Administrationens tjenestemænd. Imidlertid kan Administrationen overlade synene enten til synsmænd udpeget til formålet eller til organisationer godkendt af denne.

4. En Administration, der udpeger synsmænd eller godkender organisationer til at udføre syn anført i stk. 3, skal som minimum bemyndige sådanne udpegede inspektører eller godkendte organisationer[4] til at:

   1. kræve, at et skib, de syner, overholder bestemmelserne i denne Konvention, og

   2. udføre syn og inspektioner, såfremt de anmodes om det af de relevante myndigheder i en havnestat som er part til Konventionen.

5. Administrationen skal underrette Organisationen om de særlige forpligtelser og betingelser for den bemyndigelse, der er uddelegeret til de udpegede inspektører eller godkendte organisationer, med henblik på fremsendelse til parterne til orientering af deres tjenestemænd.

6. Såfremt Administrationen, en udpeget inspektør eller en godkendt organisation fastslår, at skibets ballastvandbehandling ikke stemmer overens med specifikationerne i certifikatet påkrævet i henhold til regel E-2 eller E-3 eller er sådan, at skibet ikke er egnet til at sejle, uden at dette ville medføre fare for skade på miljø, sundhed, ejendom eller resurser, skal inspektøren eller Organisationen straks sikre, at korrigerende tiltag gennemføres, således at skibet overholder reglerne. En inspektør eller organisation skal straks underrettes, og vedkommende skal sikre, at certifikatet ikke udstedes eller eventuelt tilbagekaldes. Hvis skibet ligger i en anden parts havn, skal de pågældende myndigheder i havnestaten straks underrettes. Når en af Administrationens tjenestemænd, en udpeget inspektør eller en godkendt organisation har underrettet pågældende myndigheder i havnestaten, skal regeringen i den pågældende havnestat give tjenestemanden, inspektøren eller Organisationen al nødvendig hjælp, således at de pågældende kan udføre deres pligter i henhold til denne regel, herunder ethvert tiltag nævnt i artikel 9.

7. Såfremt et skib bliver udsat for en ulykke, eller der opdages en fejl som i væsentlig grad påvirker skibets evne til at behandle ballastvand i overensstemmelse med denne Konvention, skal ejeren, operatøren eller en anden person med ansvar for skibet ved første anledning underrette den for udstedelsen af pågældende certifikat ansvarlige Administration, godkendte organisation eller udpegede inspektør, som skal sørge for, at der bliver iværksat undersøgelser med henblik på at afgøre, om et syn i henhold til stk. 1 er påkrævet . Hvis skibet befinder sig i en anden parts havn, skal ejeren, operatøren eller anden ansvarshavende

[4] Der henvises til de af Organisationen vedtagne retningslinjer ved resolution A.739(18), med eventuelle ændringer vedtaget af Organisationen, og specifikationer vedtaget af Organisationen ved resolution A.789(19), med eventuelle ændringer foretaget af Organisationen.

person ligeledes straks underrette de pågældende myndigheder i havnestaten, og den udpegede inspektør eller godkendte organisation skal forsikre sig om, at en sådan underretning har fundet sted.

8. Under alle omstændigheder skal den pågældende Administration fuldt ud garantere synets fuldstændighed og effektivitet og skal påtage sig at sikre gennemførelsen af tiltag, der er nødvendige for opfyldelse af denne forpligtelse.

9. Skibets tilstand samt skibets udstyr, systemer og processer skal holdes ved lige i overensstemmelse med bestemmelserne i denne Konvention for at sikre, at skibet i enhver henseende vil være i stand til at sejle, uden at dette medfører fare for skade på miljø, sundhed, ejendom eller resurser.

10. Efter et syn af skibet i henhold til stk. 1 er fuldført, skal der ikke ændres i konstruktion, udstyr, tilbehør, anordninger eller materiale forbundet med planen for behandling af ballastvand som påkrævet i henhold til regel B-1 og omfattet af synet uden Administrationens godkendelse med undtagelse af ren udskiftning af et sådant udstyr eller tilbehør.

Regel E-2
Udstedelse eller påtegning af certifikat

1. Administrationen skal sikre, at der udstedes et certifikat til ethvert skib, for hvilket regel E-1 gælder, efter vellykket gennemførelse af et syn i overensstemmelse med regel E-1. Et certifikat udstedt på vegne af en part skal godkendes af de andre parter og skal for alle formål i Konventionen anses for at have samme gyldighed som et certifikat udstedt af disse.

2. Certifikater skal udstedes eller påtegnes enten af Administrationen eller af en person eller organisation behørigt bemyndiget af denne. Under alle omstændigheder påtager Administrationen sig det fulde ansvar for certifikatet.

Regel E-3
Udstedelse eller påtegnelse af et certifikat af en anden part

1. Efter anmodning fra Administrationen kan en anden part foranledige et skib synet og, såfremt den finder det godtgjort, at bestemmelserne i denne Konvention er overholdt, skal den udstede eller bemyndige udstedelse af et certifikat til skibet og, når det er hensigtsmæssigt, påtegne eller bemyndige påtegnelse af det pågældende certifikat på skibet i overensstemmelse med dette bilag.

2. Der skal hurtigst muligt fremsendes en kopi af certifikatet og en kopi af synsrapporten til den anmodende Administration.

3. Et således udstedt certifikat skal indeholde en erklæring om, at det er udstedt efter anmodning fra Administrationen, og det skal have samme gyldighed og godkendes på samme måde som et certifikat udstedt af Administrationen.

4. Der skal ikke udstedes certifikat til skibe, der er berettiget til at føre en ikke-konventionsparts flag.

Regel E-4
Certifikatets udformning

Certifikatet skal udstedes på et af den udstedende parts officielle sprog i overensstemmelse med skemaet i tillæg 1. Hvis det anvendte sprog ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal teksten indeholde en oversættelse til et af disse sprog.

Regel E-5
Certifikatets varighed og gyldighed

1. Et certifikat skal udstedes for en periode, der fastsættes af Administrationen, som ikke overstiger 5 (fem) år.

2. I tilfælde af fornyelsessyn:

    1. Såfremt fornyelsessynet fuldføres inden for 3 (tre) måneder før det eksisterende certifikats udløbsdato, skal det nye certifikat, uanset kravene i stk. 1, være gyldigt fra datoen for fuldførelse af fornyelsessynet til en dato, der ikke er senere end 5 (fem) år efter det eksisterende certifikats udløbsdato.

    2. Gennemføres fornyelsessynet efter det eksisterende certifikats udløbsdato, skal det nye certifikat være gyldigt fra datoen for fuldførelse af fornyelsessynet til en dato, der ikke er senere end 5 (fem) år efter det eksisterende certifikats udløbsdato.

    3. Gennemføres fornyelsessynet mere end tre måneder før det eksisterende certifikats udløbsdato, skal det nye certifikat være gyldigt fra datoen for fuldførelse af

fornyelsessynet til en dato, der ikke er senere end fem år efter det eksisterende certifikats udløbsdato.

3. Såfremt et certifikat er udstedt for en periode på mindre end 5 (fem) år, kan Administrationen forlænge certifikatets gyldighed ud over udløbsdatoen til den maksimale periode anført i stk. 1, såfremt de i regel E-1.1.3 anførte syn, som gælder, når et certifikat er udstedt for en periode på 5 (fem) år, gennemføres på en hensigtsmæssig måde.

4. Såfremt et fornyelsessyn er udført, og et nyt certifikat ikke kan udstedes eller placeres om bord på skibet før det eksisterende certifikats udløbsdato, kan den af Administrationen bemyndigede person eller Organisation påtegne det eksisterende certifikat, og et sådant certifikat skal accepteres som værende gyldigt i endnu en periode, som ikke overstiger 5 (fem) måneder fra udløbsdatoen.

5. Hvis et skib på tidspunktet for certifikatets udløb ikke ligger i en havn til syn, kan Administrationen forlænge certifikatets gyldighedsperiode, dog skal denne forlængelse alene ske for at tillade skibet at gennemføre dets rejse til den havn, hvor det skal synes, og kun i tilfælde hvor det forekommer ret og rimeligt at gøre dette. Intet certifikat skal forlænges for en periode på mere end 3 (tre) måneder, og et skib, som får en sådan forlængelse, skal ikke ved ankomst i den havn, hvor det skal synes, have ret til at forlade denne havn uden at have et nyt certifikat på grundlag af en sådan forlængelse. Når fornyelsessynet er gennemført, skal det nye certifikat være gyldigt til en dato, der ikke er senere end 5 (fem) år efter det eksisterende certifikats udløbsdato, før forlængelsen blev givet.

6. Et certifikat, som er udstedt til et skib, som foretager korte rejser, og som ikke er forlænget efter ovenstående bestemmelser i denne regel, kan forlænges af Administrationen for en periode på op til en måned fra den udløbsdato, der er angivet derpå. Når fornyelsessynet er gennemført, skal det nye certifikat være gyldigt til en dato, der ikke er senere end 5 (fem) år efter det eksisterende certifikats udløbsdato, før forlængelsen blev givet.

7. I særlige tilfælde, som fastsat af Administrationen, behøver et nyt certifikat ikke at være dateret fra det eksisterende certifikats udløbsdato, således som det er påkrævet i henhold til stk. 2.2, nr. 5 eller 6 i denne regel. Under sådanne særlige omstændigheder skal det nye certifikat gælde til en dato, der ikke er senere end 5 (fem) år efter fornyelsessynets gennemførelsesdato.

8. Hvis et årligt eller mellemliggende syn gennemføres før den i regel E-1 anførte periode,

    1. skal den årsdag, der er anført på certifikatet, ændres ved påtegning til en dato, der ikke skal være mere end 3 (tre) måneder senere end den dato, hvor synet blev gennemført;

    2. skal det efterfølgende årlige syn eller mellemliggende syn krævet i henhold til regel E-1 være gennemført inden for de i nævnte regel fastsatte intervaller på basis af den nye årsdag;

    3. kan udløbsdatoen forblive uændret, såfremt der udføres et eller flere årlige eller mellemliggende syn, således at de i regel E-1 fastsatte maksimumintervaller mellem synene ikke overskrides.

9. Et certifikat udstedt i henhold til regel E-2 eller E-3 skal ikke længere være gyldigt,

1. hvis skibet overføres til en anden stats flag. Et nyt certifikat skal alene udstedes, såfremt den part, der udsteder det nye certifikat, finder det fuldstændig godtgjort, at skibet opfylder kravene i regel E-1. Ved overførsel mellem konventionsparter skal den part, hvis flag skibet tidliere havde ret til at føre, såfremt denne anmodes om dette inden for tre måneder efter overførslen, snarest muligt sende kopier til Administrationen af de certifikater, som skibet var udstyret med før overførslen, og kopier af relevante synsrapporter, såfremt disse er tilgængelige;

2. såfremt de relevante syn ikke er gennemført inden for de i regel E-1.1 nævnte periode; eller

3. hvis certifikatet ikke er påtegnet i overensstemmelse med regel E-1.1.

TILLÆG 1

INTERNATIONALT CERTIFIKAT FOR BEHANDLING AF BALLASTVAND

Internationalt certifikat for behandling af ballastvand

Udstedt i henhold til bestemmelserne i Den internationale konvention om kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter (i det følgende benævnt "Konventionen") efter bemyndigelse fra regeringen i

.....
.....

(fuldstændig angivelse af landet)

ved.....

(fuldstændig angivelse af den kompetente person eller organisation bemyndiget i henhold til bestemmelserne i Konventionen)

Nærmere beskrivelse af skibet[5]

Skibets navn .....

Kendingsnummer eller bogstaver .....

[5] Alternativt kan den nærmere beskrivelse af skibet placeres horisontalt i bokse.

Hjemsted .....

Bruttotonnage.....

IMO-nummer[6].....

Byggedato .....

Ballastvandkapacitet (i kubikmeter) .....

Nærmere oplysninger om den(de) metode(r) til behandling af ballastvand, der anvendes

Anvendt metode til behandling af ballastvand..... .....

Installeringsdato (hvis relevant).....

Producentens navn (hvis relevant) .....

[6] IMO skibsnummer som vedtaget af Organisationen ved resolution A.600(15).

Den(de) vigtigste metode(r) til behandling af ballastvand på skibet er:

☐ i overensstemmelse med regel D-1

☐ i overensstemmelse med regel D-2
(beskriv) .....

☐ skibet reguleres af regel D-4-4

DET BEKRÆFTES HERVED:

1. at skibet er synet i overensstemmelse med regel E-1 i bilaget til Konventionen, og
2. at synet viser, at behandlingen af ballastvand på skibet er i overensstemmelse med bilaget til Konventionen.

Dette certifikat er gyldigt indtilunder forudsætning af, at der foretages syn i overensstemmelse med regel E-1 i bilaget til Konventionen.

Fuldføringsdato for det syn, som dette certifikat er baseret på: dd/mm/åااا

Udstedt i
(Stedet hvor certifikatet udstedes)

.....
(Udstedelsesdato) *Underskrift af bemyndiget tjenestemand, der udsteder certifikatet)*

(Myndighedens segl eller stempel)

PÅTEGNING OM ÅRLIGT/ÅRLIGE OG MELLEMLIGGENDE SYN

DET BEKRÆFTES HERVED, at ved syn som fastsat i regel E-1 i bilaget til Konventionen blev det godtgjort, at skibet opfylder de pågældende bestemmelser i Konventionen.

Årligt syn: Underskrift.....

.....

(underskrift af behørigt bemyndiget tjenestemand)

Sted.....

.....

Dato.....

.....

(Myndighedens segl eller stempel)

Årligt/mellemliggende syn*: Underskrift.....

.....

(underskrift af behørigt bemyndiget tjenestemand)

Sted.....

.....

Dato.....

.....

(Myndighedens segl eller stempel)

Årligt/mellemliggende syn* : Underskrift.....

.....

(underskrift af behørigt bemyndiget tjenestemand)

Sted.....

.....

Dato.....

.....

(Myndighedens segl eller stempel)

Årligt syn: Underskrift.....

.....

(underskrift af behørigt bemyndiget tjenestemand)

Sted.....

.....

Dato.....

.....

(Myndighedens segl eller stempel)

[*] Slet det ikke relevante.

ÅRLIGT /MELLEMLIGGENDE SYN

I OVERENSSTEMMELSE MED REGEL E-5.8.3

DET BEKRÆFTES HERVED, at ved et årligt/mellemliggende syn* i overensstemmelse med regel E-5.8.3 i bilaget til Konventionen blev det godtgjort, at skibet opfylder de pågældende bestemmelser i Konventionen.

Underskrift...

.....

(underskrift af behørigt bemyndiget tjenestemand)

Sted.....

.....

Dato.....

.....

(Myndighedens segl eller stempel)

PÅTEGNING OM FORLÆNGELSE AF CERTIFIKATETS GYLDIGHEDSPERIODE, HVIS DET ER GYLDIGT I MINDRE END 5 ÅR, HVOR REGEL E-5. GÆLDER

Skibet opfylder de gældende bestemmelser i denne Konvention, og dette certifikat skal, i overensstemmelse med regel E-5.3 i bilaget til Konventionen, godkendes som gyldigt indtil.....

Underskrift...

.....

(underskrift af behørigt bemyndiget tjenestemand)

Sted.....

.....

Dato.....

.....

(Myndighedens segl eller stempel)

PÅTEGNING HVOR FORNYELSESSYNET ER BLEVET GENNEMFØRT OG REGEL E-5.4 GÆLDER

Skibet opfylder de gældende bestemmelser i denne Konvention, og dette certifikat skal, i overensstemmelse med regel E-5.4 i bilaget til Konventionen, godkendes som gyldigt indtil.....

Underskrift...

.....

(underskrift af behørigt bemyndiget tjenestemand)

Sted.....

.....

Dato.....

.....

(Myndighedens segl eller stempel)

* Slet det ikke relevante.

PÅTEGNING OM FORLÆNGELSE AF CERTIFIKATETS GYLDIGHEDSPERIODE INDTIL SKIBET ANKOMMER TIL SYNSHAVNEN ELLER I EN UNDTAGELSESPERIODE

HVOR REGEL E-5.5 ELLER E-5.6 GÆLDER

Dette certifikat skal, i overensstemmelse med regel E-5.5 eller E-5.6* i bilaget til Konventionen, godkendes som gyldigt indtil.....

Underskrift...

.....

(underskrift af behørigt bemyndiget tjenestemand)

Sted.....

.....

Dato.....

.....

(Myndighedens segl eller stempel)

PÅTEGNING OM FREMSKYNDELSE AF ÅRSDAGEN

HVOR REGEL E-5.8 GÆLDER

I overensstemmelse med regel E-5.8 i bilaget til Konventionen er den nye årsdag.....

Underskrift...

.....

(underskrift af behørigt bemyndiget tjenestemand)

Sted.....
.....

Dato.....
.....

(Myndighedens segl eller stempel)

I overensstemmelse med regel E-5.8 i bilaget til Konventionen er den nye årsdag.....

Underskrift...
.....

(underskrift af behørigt bemyndiget tjenestemand)

Sted.....
.....

Dato.....
.....

(Myndighedens segl eller stempel)

* Slet det ikke relevante.

TILLÆG II

BALLASTVANDJOURNAL

INTERNATIONAL KONVENTION OM KONTROL OG BEHANDLING AF SKIBES BALLASTVAND OG SEDIMENTER

For perioden fra: .....til.....

Skibets navn.....

IMO-nummer.....

Bruttotonnage .....

Flag.....

Samlet ballastvandkapacitet (i kubikmeter).....

Skibet har en plan for behandling af ballastvand.....☐.....

Diagram over skibet, der viser ballastvandtanke:

1. Indledning

I overensstemmelse med regel B-2 i bilaget til Den internationale konvention om kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter skal hver ballastvandoperation indføres i journalen. Dette omfatter udtømning til søs og til modtagefaciliteter.

2. Ballastvand og ballastvandbehandling

"Ballastvand" betyder vand med suspenderede stoffer, der tages om bord på et skib for at regulere skibets trim, slagside, dybgang, stabilitet eller belastning. Ballastvand skal behandles i overensstemmelse med en godkendt plan for behandling af ballastvand under hensyntagen til retningslinjer[7] udarbejdet af Organisationen.

3. Indførelser i ballastvandjournalen

Indførelser i ballastvandjournalen skal ske i hvert af følgende tilfælde:

3.1 Når ballastvand tages om bord:

1. dato, klokkeslæt og havnens eller facilitetens position (havn eller længdegrad/breddegrad), dybde hvis uden for havn,

2. anslået indtaget volumen i kubikmeter

3. underskrift af den officer, der er ansvarlig for operationen.

3.2 Når ballastvand cirkuleres eller behandles til ballastvandbehandlingsformål:

1. dato og klokkeslæt for operationen

2. anslået indtaget eller cirkuleret volumen (i kubikmeter)

3. hvorvidt operationen er udført i overensstemmelse med planen for behandling af ballastvand

4. underskrift af den officer, der er ansvarlig for operationen.

3.3 Når ballastvand udtømmes i havet:

1. dato, klokkeslæt og havnens eller facilitetens position (havn eller længdegrad/breddegrad)

2. anslået udledt volumen i kubikmeter og tilbageværende volumen i kubikmeter

---

[7] Der henvises til ”Guidelines for the control and management of ships’ ballast water to minimize the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens”, som vedtaget af Organisationen ved resolution A.868(20).

3. hvorvidt en godkendt plan for behandling af ballastvand var implementeret før udtømningen

4. underskrift af den officer, der er ansvarlig for operationen.

3.4 Når ballastvand udtømmes til en modtagefacilitet:

1. dato, klokkeslæt og indtagningssted

2. dato, klokkeslæt og udtømningssted

3. havn eller facilitet

4. anslået udtømt eller indtaget volumen i kubikmeter

5. hvorvidt en godkendt plan for behandling af ballastvand var implementeret før udtømningen

6. underskrift af den officer, der er ansvarlig for operationen.

3.5 Utilsigtet eller anden usædvanlig indtagning eller udtømning af ballastvand:

1. dato og klokkeslæt for hændelsen

2. havn eller skibets position på tidspunktet for hændelsen

3. anslået volumen af udtømt ballastvand

4. omstændighederne omkring indtagelsen, udtømningen, udstrømningen eller tabet, årsagen hertil og generelle bemærkninger

5. hvorvidt en godkendt plan for behandling af ballastvand var implementeret før udtømningen

6. underskrift af den officer, der er ansvarlig for operationen.

3.6 Supplerende operationel procedure og generelle bemærkninger

4. Volumen af ballastvand

Volumen af ballastvand om bord bør anslås i kubikmeter. Ballastvandjournalen indeholder mange henvisninger til anslået volumen af ballastvand. Det erkendes, at det kan være vanskeligt at anslå volumen af ballastvand nøjagtigt.

REGISTRERING AF BALLASTVANDOPERATIONER

EKSEMPEL PÅ SIDE I BALLASTVANDJOURNALEN

Skibets navn.....

Kendingsnummer eller bogstaver .....

Dato	Enheder (antal)	Arbejdsoperationer/underskrift af ansvarshavende officer

Skibsførers underskrift.....

_____