



LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA

No.258, 2015

PENGESAHAN. Konvensi. Air Ballas dan Sedimen
Dari Kapal 2004. Pengendalian. Manajemen.

PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 132 TAHUN 2015

TENTANG

PENGESAHAN *THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE CONTROL AND
MANAGEMENT OF SHIPS' BALLAST WATER AND SEDIMENTS, 2004* (KONVENSI
INTERNASIONAL UNTUK PENGENDALIAN DAN MANAJEMEN AIR BALLAS
DAN SEDIMEN DARI KAPAL, 2004)

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa di London, Kerajaan Inggris, pada tanggal 13 Februari 2004, Organisasi Maritim Internasional telah menetapkan *the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004* (Konvensi Internasional untuk Pengendalian dan Manajemen Air Ballas dan Sedimen dari Kapal, 2004) saat diselenggarakan Konferensi Diplomatik Organisasi Maritim Internasional;
- b. bahwa Konvensi ini memberikan kepastian hukum guna melindungi lingkungan maritim dari penyebaran spesies asing atau organisme dan patogen akuatik yang berbahaya akibat pembuangan air ballas dari kapal;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b perlu mengesahkan *the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004* (Konvensi Internasional untuk Pengendalian dan

Manajemen Air Ballas dan Sedimen dari Kapal, 2004)
dengan Peraturan Presiden;

Mengingat : 1. Pasal 4 ayat (1) dan Pasal 11 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 185, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4012);
3. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4849);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim (Lembaran Negara Tahun 2010 Nomor 27, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5109);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN PRESIDEN TENTANG PENGESAHAN *THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE CONTROL AND MANAGEMENT OF SHIPS' BALLAST WATER AND SEDIMENTS, 2004* (KONVENSI INTERNASIONAL UNTUK PENGENDALIAN DAN MANAJEMEN AIR BALLAS DAN SEDIMEN DARI KAPAL, 2004).

Pasal 1

Mengesahkan *the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004* (Konvensi Internasional untuk Pengendalian dan Manajemen Air Ballas dan Sedimen dari Kapal, 2004) yang naskah aslinya dalam bahasa Inggris, bahasa Arab, bahasa Mandarin, bahasa Perancis, bahasa Rusia, dan bahasa Spanyol serta terjemahannya dalam bahasa Indonesia sebagaimana terlampir dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Presiden ini.

Pasal 2

Apabila terjadi perbedaan penafsiran antara naskah terjemahan Persetujuan bahasa Indonesia dengan naskah aslinya dalam bahasa Inggris, bahasa Arab, bahasa Mandarin, bahasa Perancis, bahasa Rusia, dan bahasa Spanyol sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1, yang berlaku adalah naskah aslinya dalam bahasa Inggris, bahasa Arab, bahasa Mandarin, bahasa Perancis, bahasa Rusia, dan bahasa Spanyol.

Pasal 3

Peraturan Presiden ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Presiden ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 5 November 2015
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

JOKO WIDODO

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 9 November 2015
MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

YASONNA H. LAOLY

**KONVENSI INTERNASIONAL UNTUK PENGENDALIAN DAN MANAJEMEN AIR BALAS DAN
SEDIMEN DARI KAPAL, 2004**

PARA PIHAK PADA KONVENSI INI,

MENGINGAT Pasal 196 ayat (1) Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS), 1982 yang menyatakan bahwa "Negara-Negara wajib mengambil semua langkah yang diperlukan untuk mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut sebagai akibat penggunaan teknologi-teknologi yang ada di bawah yurisdiksi atau pengawasan mereka, atau memasukkan dengan sengaja atau tidak sengaja spesies-spesies, asing atau baru, ke dalam bagian tertentu lingkungan laut, yang dapat mengakibatkan perubahan-perubahan penting dan merugikan terhadap lingkungan laut,"

MEMPERHATIKAN sasaran-sasaran Konvensi tentang Keanekaragaman Hayati (*Convention on Biological Diversity/CBD*), 1992 dan bahwa perpindahan dan masuknya Organisme Akuatik Berbahaya dan Patogen melalui air balas kapal dapat mengancam konservasi dan penggunaan keanekaragaman hayati yang berkelanjutan serta keputusan IV/5 Konferensi Negara-negara Pihak (*Conference of the Parties/COP 4*), 1998 atas *CBD* mengenai konservasi dan penggunaan ekosistem laut dan pantai yang berkelanjutan, dan juga keputusan VII/23 Konferensi Negara-negara Pihak (*COP 6*), 2002 atas *CBD* tentang spesies-spesies asing yang mengancam ekosistem, habitat atau spesies, termasuk asas-asas panduan tentang spesies invasif,

MEMPERHATIKAN LEBIH LANJUT bahwa Konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Lingkungan dan Pembangunan (*United Nations Conference on Environment and Development/UNCED*), 1992 telah meminta Organisasi Maritim Internasional (Organisasi) untuk mempertimbangkan penerimaan aturan-aturan yang sesuai tentang pembuangan air balas,

MENGINGAT pendekatan pencegahan yang dinyatakan pada Prinsip 15 Deklarasi Rio tentang Lingkungan dan Pembangunan dan dinyatakan pada resolusi MEPC.67(37), yang ditetapkan oleh Komite Perlindungan Lingkungan Laut Organisasi pada tanggal 15 September 1995,

MENGINGAT PULA bahwa Konferensi Tingkat Tinggi Dunia tentang Pembangunan Berkelanjutan, 2002 dalam ayat 34(b) tentang Rencana Pelaksanaan, meminta adanya tindakan pada semua tingkat untuk mempercepat pengembangan langkah-langkah untuk mengatasi spesies invasif asing di dalam air balas,

MENYADARI bahwa pembuangan Air Balas dan Sedimen dari kapal yang tak terkendali telah mengakibatkan terjadinya perpindahan Organisme Akuatik Berbahaya dan Patogen, yang menyebabkan kerugian atau kerusakan pada lingkungan, kesehatan manusia, kekayaan, dan sumber daya,

MENGAKUI pentingnya ditempatkan isu tersebut oleh Organisasi melalui resolusi-resolusi Majelis A.774(18) tahun 1993 dan A.868(20) tahun 1997, yang ditetapkan untuk kepentingan mengatasi perpindahan Organisme Akuatik Berbahaya dan Patogen,

MENGAKUI LEBIH LANJUT bahwa beberapa Negara sudah mengambil tindakan sendiri dengan maksud untuk mencegah, memperkecil dan menghilangkan secara menyeluruh resiko masuknya Organisme Akuatik Berbahaya dan Patogen melalui kapal-kapal yang memasuki pelabuhan-pelabuhan mereka, dan juga bahwa isu ini, yang menjadi perhatian di seluruh dunia, membutuhkan tindakan yang didasarkan pada peraturan-peraturan yang diterapkan secara global bersama dengan pedoman-pedoman untuk penerapan yang efektif dan dengan penafsiran yang seragam,

BERKEINGINAN untuk melanjutkan pengembangan pilihan-pilihan Manajemen Air Balas yang lebih aman dan lebih efektif akan menghasilkan kelanjutan pencegahan, pengurangan dan penghilangan menyeluruh perpindahan Organisme Akuatik Berbahaya dan Patogen,

MEMUTUSKAN untuk mencegah, memperkecil dan menghilangkan secara menyeluruh risiko terhadap lingkungan, kesehatan manusia, kekayaan dan sumber daya yang timbul dari perpindahan Organisme Akuatik Berbahaya dan Patogen melalui pengendalian dan manajemen Air Balas dan Sedimen dari kapal, maupun untuk menghindari efek samping yang tak dikehendaki dari pengendalian tersebut dan untuk mendorong pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi terkait,

MENIMBANG bahwa sasaran-sasaran tersebut dapat dicapai sebaik-baiknya dengan penetapan suatu Konvensi Internasional untuk Pengendalian dan Manajemen Air Balas dan Sedimen dari Kapal,

TELAH MENYETUJUI hal-hal berikut:

Pasal 1 *Definisi*

Untuk kepentingan Konvensi ini, kecuali dinyatakan sebaliknya:

1. "Administrasi" adalah Pemerintah suatu Negara yang memegang otoritas operasi kapal. Berkenaan dengan suatu kapal yang berhak mengibarkan bendera suatu Negara, Administrasi adalah Pemerintah Negara tersebut. Berkenaan dengan platform terapung yang digunakan untuk eksplorasi dan eksploitasi dasar laut dan bawah tanah yang letaknya berdekatan dengan pantai di mana Negara pantai menetapkan hak berdaulatnya untuk tujuan eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alamnya, termasuk Unit Gudang Mengapung (FSUs) dan Unit Penyimpanan Produksi dan Unit *Offloading* (FPSOs), Administrasi adalah Pemerintah Negara pantai terkait.
2. "Air Balas" adalah air dengan zat yang terkandung di dalamnya yang dibawa di atas kapal untuk mengendalikan trim, kemiringan, aliran udara, stabilitas atau tekanan kapal.
3. "Manajemen Air Balas" adalah proses-proses mekanik, fisik, kimia, biologi, baik yang digunakan sendiri-sendiri maupun dikombinasikan, untuk menghilangkan, menjadikan tidak berbahaya, atau menghindari pengambilan atau pembuangan Organisme Akuatik Berbahaya dan Patogen dari dalam Air Balas dan Sedimen.
4. "Sertifikat" adalah Sertifikat Manajemen Air Balas Internasional.
5. "Komite" adalah Komite Perlindungan Lingkungan Laut dari Organisasi.
6. "Konvensi" adalah Konvensi Internasional untuk Pengendalian dan Manajemen Air Balas dan Sedimen dari Kapal.
7. "Tonase Kotor" adalah tonase kotor yang dihitung berdasarkan peraturan pengukuran tonase yang disebutkan pada Lampiran I dari Konvensi Internasional tentang Pengukuran Tonase Kapal, 1969 atau Konvensi penggantinya.
8. "Organisme Akuatik Berbahaya dan Patogen" adalah organisme akuatik atau patogen yang, apabila dimasukkan ke dalam laut yang meliputi muara, atau ke dalam aliran air bersih, dapat menciptakan kerusakan terhadap lingkungan, kesehatan manusia, kekayaan atau sumber daya, merusak keanekaragaman hayati atau bercampur dengan penggunaan sah lainnya dari bidang-bidang tersebut.
9. "Organisasi" adalah Organisasi Maritim Internasional (*International Maritime Organization/IMO*).

10. "Sekretaris Jenderal" adalah Sekretaris Jenderal dari Organisasi.
11. "Sedimen" adalah zat yang dikeluarkan dari Air Balas di dalam suatu kapal.
12. "Kapal" adalah segala jenis kapal yang beroperasi dalam lingkungan perairan dan meliputi *submersibles*, sampan terapung, platform terapung, FSUs dan FPSOs.

Pasal 2 *Kewajiban Umum*

1. Para Pihak berusaha memberlakukan ketentuan-ketentuan dalam Konvensi ini dan Lampirannya secara penuh dan lengkap dalam rangka mencegah, memperkecil, dan menghilangkan secara menyeluruh perpindahan Organisme Akuatik Berbahaya dan Patogen melalui pengendalian dan manajemen Air Balas dan Sedimen dari kapal.
2. Lampiran merupakan suatu bagian yang integral dari Konvensi ini. Kecuali apabila dinyatakan sebaliknya, suatu referensi terhadap Konvensi ini pada saat yang sama merupakan suatu referensi terhadap Lampiran.
3. Tidak ada satu pun di dalam Konvensi ini yang wajib ditafsirkan sebagai mencegah suatu Pihak untuk mengambil langkah yang lebih keras, secara sendiri-sendiri atau bersama-sama dengan Pihak lainnya, berkenaan dengan pencegahan, pengurangan atau penghilangan perpindahan Organisme Akuatik Berbahaya dan Patogen melalui pengendalian dan manajemen Air Balas dan Sedimen dari kapal, sejalan dengan hukum internasional.
4. Para Pihak wajib berusaha keras untuk bekerjasama untuk tujuan penerapan, kepatuhan dan penegakan Konvensi ini secara efektif.
5. Para Pihak berusaha untuk mendorong pengembangan lebih lanjut Manajemen Air Balas dan standar baku untuk mencegah, memperkecil, dan menghilangkan secara menyeluruh perpindahan Organisme Akuatik Berbahaya dan Patogen melalui pengendalian dan manajemen Air Balas dan Sedimen dari kapal.
6. Para Pihak mengambil tindakan sesuai dengan Konvensi ini wajib berusaha keras untuk tidak mengganggu atau merusak lingkungan, kesehatan manusia, kekayaan atau sumber daya mereka, atau milik Negara lain.
7. Para Pihak wajib memastikan bahwa praktik-praktik Manajemen Air Balas yang digunakan untuk mematuhi Konvensi ini tidak menyebabkan bahaya lebih besar daripada yang dicegah oleh mereka terhadap lingkungan, kesehatan manusia, kekayaan atau sumber daya mereka, atau milik Negara lain.
8. Para Pihak wajib mendorong kapal yang berhak mengibarkan bendera mereka, dan yang terkena pemberlakuan Konvensi ini, untuk menghindari, sejauh dapat dipraktikkan, pengambilan Air Balas yang berpotensi mengandung Organisme Akuatik Berbahaya dan Patogen, maupun Sedimen yang dapat mengandung organisme-organisme tersebut, termasuk memajukan implementasi yang sesuai atas rekomendasi pelaksanaan yang dikembangkan oleh Organisasi.
9. Para Pihak wajib berusaha keras untuk bekerjasama di bawah bimbingan Organisasi untuk mengatasi ancaman dan risiko terhadap ekosistem dan keanekaragaman hayati laut yang sensitif, rentan dan terancam di luar wilayah batas yurisdiksi nasional sehubungan dengan Manajemen Air Balas.

Pasal 3 *Penerapan*

1. Kecuali dinyatakan sebaliknya dalam Konvensi ini, Konvensi ini wajib berlaku untuk:
 - (a) kapal-kapal yang berhak mengibarkan bendera suatu Pihak; dan
 - (b) kapal-kapal yang tidak berhak mengibarkan bendera suatu Pihak tetapi beroperasi di bawah otoritas suatu Pihak.
2. Konvensi ini wajib tidak berlaku untuk:
 - (a) kapal-kapal yang tidak dirancang atau dibangun untuk membawa Air Balas;
 - (b) kapal-kapal suatu Pihak yang hanya beroperasi di perairan di bawah yurisdiksi Pihak tersebut, kecuali apabila Pihak tersebut menentukan bahwa pembuangan Air Balas dari kapal tersebut dapat mengganggu atau merusak lingkungan, kesehatan manusia, kekayaan atau sumber daya mereka, atau wilayah yang berdekatan atau Negara lain;
 - (c) kapal-kapal suatu Pihak yang hanya beroperasi di perairan di bawah yurisdiksi Pihak lain, berdasarkan otorisasi Pihak yang terakhir disebut untuk pengecualian dimaksud. Tidak ada Pihak yang wajib memberikan otorisasi seperti itu apabila yang dilakukannya akan mengganggu atau merusak lingkungan, kesehatan manusia, kekayaan atau sumber daya mereka, atau wilayah yang berdekatan atau Negara lain. Setiap Pihak manapun yang tidak memberikan otorisasi tersebut wajib memberitahu Administrasi kapal yang terkait bahwa Konvensi ini diberlakukan terhadap kapal tersebut;
 - (d) kapal-kapal yang hanya beroperasi di perairan di bawah yurisdiksi satu Pihak dan di laut lepas, kecuali untuk kapal-kapal yang tidak diberikan suatu otorisasi menurut sub-ayat (c), kecuali Pihak tersebut menentukan bahwa pembuangan Air Balas dari kapal-kapal tersebut akan mengganggu atau merusak lingkungan, kesehatan manusia, kekayaan atau sumber daya mereka, atau wilayah yang berdekatan dari Negara lain;
 - (e) setiap kapal perang, kapal angkatan laut atau kapal lain yang dimiliki atau yang dioperasikan oleh suatu Negara dan digunakan, untuk sementara waktu, hanya pada pelayanan pemerintah yang tidak komersil. Namun demikian, setiap Pihak wajib memastikan, dengan pengadopsian langkah-langkah yang sesuai yang tidak mengganggu operasi atau kemampuan operasional dari kapal-kapal tersebut yang dimiliki atau yang dioperasikan olehnya, bahwa kapal-kapal tersebut bertindak secara konsisten, sepanjang beralasan dan dapat dipraktikkan, sesuai dengan Konvensi ini; dan
 - (f) Air Balas permanen di dalam tangki yang disegel di kapal, yang tidak dimaksudkan untuk dikeluarkan.
3. Berkenaan dengan kapal-kapal milik Negara yang bukan Pihak Konvensi ini, Para Pihak wajib menerapkan persyaratan dari Konvensi ini yang mungkin diperlukan untuk memastikan bahwa tidak ada perlakuan khusus yang diberikan kepada kapal-kapal tersebut.

Pasal 4 *Pengendalian Perpindahan Organisme Akuatik Berbahaya dan Patogen Melalui Air Balas dan Sedimen dari kapal*

1. Setiap Pihak wajib mensyaratkan agar kapal-kapal yang terkena aturan Konvensi ini dan yang berhak mengibarkan benderanya atau beroperasi di bawah otoritasnya untuk mematuhi persyaratan yang ditetapkan dalam Konvensi ini, termasuk standar dan persyaratan yang dapat

diterapkan di dalam Lampiran, dan wajib mengambil langkah-langkah yang efektif untuk memastikan bahwa kapal-kapal tersebut mematuhi persyaratan-persyaratan tersebut.

2. Setiap Pihak wajib, dengan memperhatikan kondisi-kondisi tertentu dan kemampuannya, mengembangkan kebijakan nasional, strategi atau program untuk Manajemen Air Balas di pelabuhan-pelabuhan dan wilayah perairan di bawah yurisdiksinya yang sesuai dengan, dan memajukan pencapaian sasaran hasil Konvensi ini.

Pasal 5 *Fasilitas Resepsi Sedimen*

1. Setiap Pihak berusaha untuk memastikan bahwa, di dalam pelabuhan dan terminal yang ditunjuk oleh Pihak tersebut di mana pembersihan atau perbaikan tangki balas terjadi, disediakan fasilitas yang cukup untuk resepsi Sedimen, sesuai dengan Pedoman yang disusun oleh Organisasi. Fasilitas resepsi tersebut wajib beroperasi tanpa menyebabkan penundaan yang tidak semestinya terhadap kapal-kapal dan wajib menyediakan untuk pembuangan Sedimen yang aman yang tidak mengganggu atau merusak lingkungan, kesehatan manusia, kekayaan atau sumber daya atau milik Negara lain.
2. Setiap Pihak wajib memberitahu Organisasi untuk disebarluaskan kepada Pihak lain yang terkait mengenai semua kasus di mana fasilitas yang disediakan sebagaimana diatur dalam ayat 1 dianggap tidak layak.

Pasal 6 *Penelitian Ilmiah dan Teknis dan Pengawasan*

1. Para Pihak wajib berusaha keras, secara sendiri-sendiri atau bersama-sama, untuk:
 - (a) memajukan dan memfasilitasi penelitian ilmiah dan teknis tentang Manajemen Air Balas; dan
 - (b) mengawasi dampak-dampak Manajemen Air Balas di dalam perairan di bawah yurisdiksi mereka.

Penelitian dan pengawasan tersebut harus meliputi pengamatan, pengukuran, pengambilan contoh, evaluasi, dan analisa efektivitas dan dampak buruk dari teknologi atau metodologi apapun termasuk dampak kurang baik yang disebabkan oleh organisme dan patogen tersebut yang diketahui telah dialihkan melalui Air Balas dari kapal.

2. Setiap Pihak wajib, untuk menindaklanjuti tujuan Konvensi ini, memajukan ketersediaan informasi yang relevan terhadap Pihak lain yang memintanya tentang:
 - (a) Program-program ilmiah dan teknologi dan langkah-langkah teknis yang dilakukan berkenaan dengan Manajemen Air Balas; dan
 - (b) efektivitas Manajemen Air Balas yang disimpulkan dari setiap program pengawasan dan penilaian.

Pasal 7 *Survei Dan Sertifikasi*

1. Setiap Pihak wajib memastikan bahwa kapal-kapal yang mengibarkan benderanya atau beroperasi di bawah otoritasnya dan diwajibkan untuk dilakukan survei dan sertifikasi maka akan disurvei dan disertifikasi menurut peraturan di dalam Lampiran.

2. Suatu Pihak yang menerapkan langkah-langkah sebagaimana disebutkan dalam Pasal 2.3 dan Bagian C dari Lampiran wajib tidak mensyaratkan sertifikasi dan survei tambahan dari suatu kapal milik Pihak lain, dan tidak juga Administrasi kapal diwajibkan untuk mensurvei dan mensertifikasi langkah-langkah tambahan yang diberlakukan oleh Pihak lain. Verifikasi langkah-langkah tambahan tersebut wajib merupakan tanggung jawab Pihak yang menerapkan langkah-langkah tersebut dan wajib tidak menyebabkan penundaan yang tidak semestinya terhadap kapal.

Pasal 8 *Pelanggaran*

1. Setiap pelanggaran terhadap persyaratan dalam Konvensi ini wajib dilarang dan sanksi wajib ditetapkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku pada Administrasi kapal terkait, dimanapun pelanggaran terjadi. Jika Administrasi diberitahukan tentang adanya suatu pelanggaran, Administrasi wajib menyelidiki perihal tersebut dan dapat meminta Pihak pelapor untuk menyediakan bukti tambahan terhadap pelanggaran yang dituduhkan. Apabila Administrasi merasa puas dengan cukup bukti yang ada untuk menindaklanjuti proses berkenaan dengan pelanggaran yang dituduhkan, hal ini wajib menyebabkan proses tersebut untuk dilakukan secepat mungkin, sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Administrasi wajib dengan segera menginformasikan Pihak yang melaporkan pelanggaran yang dituduhkan, dan juga kepada Organisasi, tentang tindakan apa pun yang diambil. Apabila Administrasi belum mengambil suatu tindakan apa pun dalam jangka waktu 1 (satu) tahun setelah menerima informasi tersebut, maka Administrasi wajib menginformasikan hal tersebut kepada Pihak yang melaporkan pelanggaran yang dituduhkan.
2. Pelanggaran apapun terhadap persyaratan dalam Konvensi ini yang terjadi dalam yurisdiksi Pihak manapun wajib dilarang dan sanksi wajib ditetapkan di bawah peraturan Pihak tersebut. Kapanpun pelanggaran tersebut terjadi, Pihak tersebut wajib:
 - (a) mengusahakan proses dilakukan sesuai dengan peraturannya; atau
 - (b) menyediakan kepada Administrasi kapal informasi dan bukti yang mungkin dimiliki yang menunjukkan bahwa suatu pelanggaran telah terjadi.
3. Sanksi-sanksi yang diberikan oleh peraturan suatu Pihak sebagaimana dimaksud dalam Pasal ini wajib cukup kuat untuk mencegah terjadinya pelanggaran terhadap Konvensi ini di mana pun pelanggaran tersebut terjadi.

Pasal 9 *Pemeriksaan Kapal*

1. Suatu kapal kepadanya Konvensi ini diberlakukan dapat, di pelabuhan atau terminal lepas pantai mana pun milik Pihak lain, diwajibkan untuk dilakukan pemeriksaan oleh para petugas yang diberi wewenang oleh Pihak tersebut untuk kepentingan menentukan apakah kapal tersebut memenuhi kepatuhan dalam Konvensi ini. Kecuali sebagaimana disebutkan dalam ayat 2 Pasal ini, pemeriksaan tersebut dibatasi pada:
 - (a) memverifikasi bahwa terdapat di atas kapal suatu Sertifikat yang sah, yang, apabila sah maka wajib diterima; dan
 - (b) pemeriksaan buku catatan Air Balas, dan/atau
 - (c) sampel Air Balas dari kapal, yang dilaksanakan sesuai Pedoman yang dikembangkan oleh Organisasi. Namun demikian, waktu yang diperlukan untuk meneliti sampel tersebut wajib

tidak digunakan sebagai suatu dasar untuk dengan sengaja menunda operasi, pergerakan, atau keberangkatan kapal.

2. Bilamana suatu kapal tidak membawa suatu Sertifikat yang sah atau terdapat alasan-alasan yang jelas untuk mempercayai bahwa:
 - (a) kondisi kapal atau peralatannya secara substansial tidak sesuai dengan perincian Sertifikat; atau
 - (b) nakhoda atau anak buah kapal tidak terbiasa dengan prosedur-prosedur penting di atas kapal yang berhubungan dengan Manajemen Air Balas, atau belum pernah menerapkan prosedur-prosedur tersebut;

suatu pemeriksaan terperinci dapat dilaksanakan.

3. Dalam keadaan sebagaimana dijelaskan pada ayat 2 Pasal ini, Pihak yang melaksanakan pemeriksaan wajib mengambil langkah-langkah yang akan memastikan bahwa kapal tersebut wajib tidak mengeluarkan Air Balas sampai dapat melakukan hal tersebut tanpa menimbulkan suatu ancaman yang merugikan lingkungan, kesehatan manusia, kekayaan atau sumber daya.

Pasal 10 *Pendeteksian Pelanggaran dan Pengendalian Kapal*

1. Para Pihak wajib bekerjasama dalam pendeteksian pelanggaran-pelanggaran dan pemberlakuan ketentuan-ketentuan dalam Konvensi ini.
2. Apabila suatu kapal dideteksi telah melanggar Konvensi ini, Pihak yang benderanya berhak dikibarkan oleh kapal tersebut, dan/atau Pihak yang di pelabuhan atau terminal lepas pantainya kapal tersebut sedang beroperasi, dapat, sebagai tambahan terhadap sanksi yang dijelaskan Pasal 8 atau tindakan yang dijelaskan Pasal 9, bertindak untuk memperingatkan, menahan, atau mengeluarkan kapal. Pihak yang di pelabuhan atau terminal lepas pantainya kapal tersebut beroperasi, bagaimanapun juga, dapat memberikan izin pada kapal tersebut untuk meninggalkan pelabuhan atau terminal lepas pantai untuk kepentingan mengeluarkan Air Balas atau bergerak menuju ke galangan perbaikan terdekat yang memadai atau fasilitas resepsi yang tersedia, selama tidak menimbulkan suatu ancaman yang merugikan lingkungan, kesehatan manusia, kekayaan atau sumber daya.
3. Apabila pengambilan sampel yang dijelaskan Pasal 9.1(c) menimbulkan hasil, atau mendukung informasi yang diterima dari pelabuhan atau terminal lepas pantai lain, menunjukkan bahwa kapal tersebut menimbulkan suatu ancaman terhadap lingkungan, kesehatan manusia, kekayaan atau sumber daya, Pihak tempat perairan sampai ancaman tersebut dihilangkan.
4. Suatu Pihak dapat juga menginspeksi suatu kapal ketika kapal tersebut masuk ke pelabuhan atau terminal lepas pantai di bawah yurisdiksinya, apabila suatu permintaan untuk penyelidikan diterima dari Pihak mana pun, bersama-sama dengan bukti yang cukup bahwa suatu kapal sedang beroperasi atau telah beroperasi dalam pelanggaran terhadap ketentuan di dalam Konvensi ini. Laporan atas penyelidikan tersebut wajib dikirim kepada Pihak yang memintanya dan kepada pejabat berwenang dari Administrasi kapal terkait agar tindakan yang semestinya diambil.

Pasal 11 *Pemberitahuan Tindakan Pengendalian*

1. Apabila suatu inspeksi dilakukan sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 9 atau 10 menunjukkan adanya suatu pelanggaran Konvensi ini, maka kapal tersebut wajib diberitahu. Suatu laporan wajib diteruskan kepada Administrasi, termasuk bukti apa pun terkait pelanggaran tersebut.
2. Bilamana tindakan apa pun diambil sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 9.3, 10.2 atau 10.3, petugas yang menjalankan tindakan tersebut wajib dengan segera menginformasikan, secara tertulis, Administrasi kapal terkait, atau apabila tidak memungkinkan, konsul atau wakil diplomatik kapal terkait, tentang semua keadaan yang menjadi alasan tindakan tersebut dianggap perlu diambil. Sebagai tambahan, organisasi yang dikenali bertanggung jawab atas isu sertifikat wajib diberitahu.
3. Otoritas Negara pelabuhan yang terkait wajib, sebagai tambahan terhadap para pihak yang disebutkan dalam ayat 2, memberitahu pelabuhan persinggahan yang berikutnya tentang semua informasi relevan tentang pelanggaran tersebut, jika otoritas Negara pelabuhan tidak mampu mengambil tindakan sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 9.3, 10.2 atau 10.3 atau apabila kapal telah diizinkan untuk meneruskan perjalanan ke pelabuhan persinggahan yang berikutnya.

Pasal 12 *Penundaan Kapal yang Tidak Semestinya*

1. Semua usaha yang mungkin wajib dilakukan untuk menghindari suatu kapal tertahan atau tertunda dengan tidak semestinya sebagaimana dimaksud pada Pasal 7.2, 8, 9, atau 10.
2. Ketika suatu kapal tertahan atau ditunda dengan tidak semestinya sebagaimana dijelaskan pada Pasal 7.2, 8, 9, 10, kapal tersebut wajib mendapatkan kompensasi atas setiap kerugian atau kerusakan yang diderita.

Pasal 13 *Bantuan Teknis, Kerja Sama dan Kerja Sama Regional*

1. Para Pihak berusaha, secara langsung atau melalui Organisasi dan badan internasional lain, sebagaimana mestinya, menyangkut pengendalian dan manajemen Air Balas dan Sedimen dari kapal, untuk memberikan dukungan bagi Para Pihak yang meminta bantuan teknis:
 - (a) untuk melatih personil;
 - (b) untuk memastikan ketersediaan teknologi, peralatan dan fasilitas yang relevan;
 - (c) untuk memulai program riset dan pengembangan bersama; dan
 - (d) untuk melakukan tindakan lain yang ditujukan untuk penerapan Konvensi ini yang efektif dan petunjuk yang dikembangkan oleh Organisasi yang terkait.
2. Para Pihak berusaha bekerja sama secara aktif, berdasarkan hukum nasional, peraturan dan kebijakan, dalam alih teknologi menyangkut pengendalian dan manajemen Air Balas dan Sedimen kapal.
3. Dalam rangka memajukan sasaran Konvensi ini, Para Pihak yang memiliki minat bersama untuk melindungi lingkungan, kesehatan manusia, properti dan sumber daya di dalam suatu area geografis tertentu, khususnya, Pihak-pihak yang berbatasan laut tertutup dan semi-tertutup, wajib berusaha keras, dengan mempertimbangkan karakteristik corak regional, untuk meningkatkan kerja sama regional, termasuk melalui penyelesaian persetujuan regional yang konsisten dengan

Konvensi ini. Para Pihak wajib berusaha bekerjasama dengan Para Pihak persetujuan regional untuk mengembangkan prosedur yang selaras.

Pasal 14 *Komunikasi Informasi*

1. Setiap Pihak wajib melaporkan kepada Organisasi dan, apabila mungkin, menyediakan kepada Para Pihak lain tentang informasi sebagai berikut:
 - (a) setiap persyaratan dan prosedur yang berkenaan dengan Manajemen Air Balas, termasuk hukum, peraturan, dan pedomannya untuk implementasi Konvensi ini;
 - (b) ketersediaan dan lokasi fasilitas resepsi di mana pun untuk pembuangan Air Balas dan Sedimen yang aman terhadap lingkungan; dan
 - (c) persyaratan untuk informasi dari suatu kapal yang tidak mampu mematuhi ketentuan Konvensi ini dengan alasan sebagaimana yang ditetapkan pada peraturan A-3 dan B-4 dalam Lampiran.
 - (d) Organisasi wajib memberitahu Para Pihak mengenai penerimaan komunikasi apa pun sebagaimana disebutkan dalam Pasal ini dan mengedarkannya kepada semua Pihak informasi apapun yang dikomunikasikan sesuai sub ayat 1(b) dan (c) dari Pasal ini.

Pasal 15 *Penyelesaian Sengketa*

Para Pihak wajib menyelesaikan sengketa apapun di antara mereka mengenai penafsiran atau aplikasi Konvensi ini melalui negosiasi, permintaan keterangan, mediasi, konsiliasi, arbitrase, penyelesaian melalui pengadilan, memohon pertolongan para agen regional, atau pengaturan, atau penyelesaian damai lainnya sesuai pilihan mereka sendiri.

Pasal 16 *Hubungan dengan Hukum Internasional dan Persetujuan Lainnya*

Tidak ada satupun di dalam Konvensi yang wajib mengesampingkan hak dan kewajiban Negara mana pun di bawah hukum kebiasaan internasional yang tercermin dalam Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut.

Pasal 17 *Tandatangan, Ratifikasi, Penerimaan, Penyetujuan, dan Akses*

1. Konvensi ini wajib terbuka untuk penandatanganan oleh Negara mana pun di Markas Besar Organisasi sejak tanggal 1 Juni 2004 sampai dengan tanggal 31 Mei 2005 dan wajib setelah tanggal tersebut tetap terbuka untuk akses oleh Negara mana pun.
2. Negara-negara dapat menjadi Pihak Konvensi melalui:
 - (a) penandatanganan yang tidak bertujuan untuk ratifikasi, penerimaan, atau persetujuan; atau
 - (b) penandatanganan untuk maksud ratifikasi, penerimaan, atau persetujuan, yang diikuti oleh ratifikasi, penerimaan atau persetujuan; atau
 - (c) akses.
3. Ratifikasi, penerimaan, persetujuan atau akses wajib mulai berlaku dengan penyerahan suatu piagam untuk pemberlakuan kepada Sekretaris Jenderal.

4. Apabila suatu Negara terdiri dari 2 (dua) unit teritorial atau lebih di mana sistem hukum yang berbeda dapat diterapkan dalam hubungannya dengan hal-hal yang berkenaan dengan Konvensi ini, dapat pada saat penandatanganan, ratifikasi, penerimaan, persetujuan, atau aksesi menyatakan bahwa Konvensi ini wajib diperluas ke semua unit teritorialnya atau hanya ke satu atau lebih daripadanya dan dapat memodifikasi deklarasi ini dengan menyerahkan deklarasi lainnya pada sewaktu-waktu.
5. Deklarasi apapun seperti yang disebutkan wajib diberitahukan kepada Lembaga Penyimpanan secara tertulis dan wajib menyatakan dengan jelas unit atau unit-unit teritorial yang kepadanya Konvensi ini berlaku.

Pasal 18 *Mulai Berlaku*

1. Konvensi ini wajib berlaku dua belas bulan setelah tanggal yang mana tidak kurang dari tiga puluh Negara, yang gabungan armada niaganya mewakili tidak kurang dari tiga puluh lima persen tonase kotor dari pelayaran niaga dunia, telah menandatangani tanpa reservasi terhadap ratifikasi, penerimaan, atau persetujuan, atau sudah menyerahkan piagam ratifikasi, penerimaan, persetujuan atau aksesi yang dipersyaratkan sesuai dengan Pasal 17.
2. Bagi Negara-negara yang telah menyerahkan suatu piagam ratifikasi, penerimaan, persetujuan atau aksesi berkenaan dengan Konvensi ini setelah persyaratan mulai berlaku daripadanya telah terpenuhi, tetapi sebelum tanggal mulai berlakunya, ratifikasi, penerimaan, persetujuan atau aksesi wajib berlaku pada tanggal mulai berlakunya Konvensi ini atau tiga bulan setelah tanggal penyerahan piagam, tanggal mana pun yang terakhir.
3. Piagam ratifikasi, penerimaan, persetujuan, atau aksesi apa pun yang diserahkan setelah tanggal mulai berlakunya Konvensi ini wajib berlaku tiga bulan setelah tanggal penyerahan.
4. Setelah tanggal pada saat suatu perubahan pada Konvensi ini dianggap diterima sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 19, piagam ratifikasi, penerimaan, persetujuan, atau aksesi apa pun yang diserahkan wajib menerapkan Konvensi ini sebagaimana telah diubah.

Pasal 19 *Perubahan*

1. Konvensi ini dapat diubah melalui prosedur-prosedur yang dijelaskan pada ayat-ayat berikut ini.
2. Perubahan setelah pertimbangan di dalam Organisasi:
 - (a) Pihak mana pun dapat mengusulkan suatu perubahan terhadap Konvensi ini. Suatu perubahan wajib diserahkan kepada Sekretaris Jenderal, yang kemudian wajib menyebarluaskannya ke Anggota Organisasi sekurangnya enam bulan sebelum pertimbangannya.
 - (b) Suatu perubahan yang diusulkan dan diedarkan tersebut di atas diserahkan kepada Komite untuk pertimbangan. Para Pihak, baik Anggota Organisasi atau bukan wajib diberi hak untuk mengikuti sidang Komite untuk pertimbangan dan penerimaan perubahan tersebut.
 - (c) Perubahan wajib diterima oleh dua per tiga mayoritas Para Pihak yang hadir dan memberikan suara di dalam Komite, dengan syarat sedikitnya sepertiga Pihak wajib hadir pada saat pengambilan suara.

- (d) Perubahan yang diterima sesuai dengan sub ayat (c) wajib dikomunikasikan oleh Sekretaris Jenderal kepada Para Pihak untuk penerimaan.
 - (e) Suatu perubahan wajib dianggap telah diterima dalam keadaan-keadaan sebagai berikut:
 - (i) Suatu perubahan terhadap suatu pasal Konvensi ini wajib dianggap telah diterima pada tanggal saat dua per tiga Para Pihak telah memberitahu Sekretaris Jenderal tentang penerimaan mereka.
 - (ii) Suatu perubahan terhadap Lampiran wajib dianggap telah diterima pada akhir dua belas bulan setelah tanggal penerimaan atau tanggal lainnya yang ditentukan oleh Komite. Namun demikian, apabila pada tanggal itu lebih dari satu-per tiga dari Para Pihak memberitahu Sekretaris Jenderal bahwa mereka menolak perubahan tersebut, perubahan tersebut wajib dianggap tidak diterima.
 - (f) Suatu perubahan wajib mulai berlaku pada ketentuan-ketentuan sebagai berikut:
 - (i) Suatu perubahan terhadap suatu pasal dari Konvensi ini wajib mulai berlaku bagi Pihak-pihak yang sudah menyatakan bahwa mereka sudah menerimanya enam bulan setelah tanggal perubahan tersebut dianggap telah diterima sesuai dengan sub-ayat (e)(i).
 - (ii) Suatu perubahan terhadap Lampiran wajib berlaku berkenaan dengan semua Pihak enam bulan setelah tanggal perubahan tersebut dianggap telah diterima, kecuali untuk Pihak mana pun yang telah:
 - (1) memberitahukan keberatannya terhadap perubahan sesuai dengan sub-ayat (e)(ii) dan belum mencabut keberatannya tersebut; atau
 - (2) memberitahukan Sekretaris Jenderal, sebelum mulai berlakunya perubahan tersebut, bahwa perubahan wajib berlaku hanya setelah suatu pemberitahuan penerimaan berikutnya dari perubahan tersebut.
 - (g) (i) Suatu Pihak yang telah memberitahukan suatu keberatan sebagaimana dijelaskan pada sub-ayat (f)(i)(1) dapat memberitahu selanjutnya pada Sekretaris Jenderal bahwa Pihaknya menerima perubahan tersebut. Suatu perubahan wajib mulai berlaku bagi Pihak tersebut enam bulan setelah tanggal pemberitahuan penerimaannya, atau tanggal pada saat perubahan tersebut mulai berlaku, tanggal manapun yang paling akhir.
 - (ii) Apabila suatu Pihak yang telah membuat suatu pemberitahuan sebagaimana dijelaskan pada sub-ayat (f)(ii)(2) memberitahu Sekretaris Jenderal tentang penerimaannya berkenaan dengan suatu perubahan, perubahan tersebut wajib berlaku bagi Pihak tersebut enam bulan setelah tanggal pemberitahuan penerimaannya, atau tanggal pada saat perubahan berlaku, tanggal manapun yang paling akhir.
3. Perubahan oleh suatu Konferensi:
- (a) Atas permintaan dari suatu Pihak yang disetujui oleh sedikitnya satu per tiga dari Para Pihak, Organisasi wajib menyelenggarakan suatu Konferensi Para Pihak untuk mempertimbangkan perubahan-perubahan atas Konvensi ini.
 - (b) Suatu perubahan yang diterima oleh Konferensi tersebut oleh yang terdiri dari dua per tiga mayoritas Para Pihak yang hadir dan memberikan suara wajib dikomunikasikan oleh Sekretaris Jenderal kepada seluruh Pihak untuk penerimaan.

- (c) Kecuali apabila Konferensi memutuskan sebaliknya, perubahan wajib dianggap telah diterima dan wajib berlaku sesuai dengan prosedur-prosedur yang dijelaskan dalam ayat 2(e) dan (f) berturut-turut.
- 4. Pihak mana pun yang telah menolak menerima suatu perubahan terhadap Lampiran wajib diperlakukan sebagai bukan Pihak hanya untuk kepentingan pemberlakuan perubahan tersebut.
- 5. Pemberitahuan apa pun berdasarkan Pasal ini wajib dibuat secara tertulis kepada Sekretaris Jenderal.
- 6. Sekretaris Jenderal wajib memberitahukan Para Pihak dan Anggota Organisasi tentang:
 - (a) Setiap perubahan apapun yang berlaku dan tanggal berlakunya secara umum dan untuk setiap Pihak; dan
 - (b) Setiap pemberitahuan apapun yang dibuat sebagaimana diatur dalam Pasal ini.

Pasal 20 *Pembatalan*

- 1. Konvensi ini dapat dibatalkan oleh Pihak mana pun setiap saat setelah habis masa berlaku untuk dua tahun dari tanggal Konvensi ini mulai berlaku bagi Pihak tersebut.
- 2. Pembatalan wajib dilakukan melalui pemberitahuan tertulis kepada Lembaga Penyimpanan, untuk berlaku satu tahun setelah tanda penerimaan atau suatu jangka waktu yang lebih panjang yang mungkin dijelaskan dalam pemberitahuan tersebut.

Pasal 21 *Lembaga Penyimpanan*

- 1. Konvensi ini wajib disimpan bersama dengan Sekretaris Jenderal, yang wajib menyebarkan salinan resmi dari Konvensi kepada semua Negara yang telah menandatangani atau menyetujuinya.
- 2. Sebagai tambahan terhadap fungsi-fungsi yang dijelaskan pada bagian lain dalam Konvensi ini, Sekretaris Jenderal wajib:
 - (a) memberitahukan semua Negara yang telah menandatangani Konvensi ini, atau menyetujuinya, tentang:
 - (i) setiap tandatangan yang baru atau penyimpanan suatu piagam pengesahan , penerimaan, persetujuan, atau akses baru, bersama-sama dengan tanggalnya;
 - (ii) tanggal berlakunya Konvensi ini; dan
 - (iii) penyimpanan piagam pembatalan apapun dari Konvensi, bersama-sama dengan tanggal penerimaannya dan tanggal berlakunya pembatalan tersebut; dan
 - (b) segera setelah Konvensi ini berlaku, menyampaikan naskah daripadanya kepada Sekretariat Perserikatan Bangsa-Bangsa untuk pendaftaran dan publikasi sesuai dengan Pasal 102 Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa.

Pasal 22 *Bahasa*

Konvensi ini ditetapkan dalam satu naskah asli dalam bahasa Arab, bahasa Mandarin, bahasa Inggris, bahasa Perancis, bahasa Rusia, dan bahasa Spanyol, masing-masing naskah mempunyai kekuatan hukum yang sama.

DIBUAT di LONDON pada hari ketiga belas bulan Februari, dua ribu empat.

SEBAGAI BUKTI yang bertandatangan di bawah ini dengan diberi kuasa oleh Pemerintahnya masing-masing untuk tujuan dimaksud, telah menandatangani Konvensi ini.

LAMPIRAN

PERATURAN UNTUK PENGENDALIAN DAN MANAJEMEN AIR BALAS DAN SEDIMEN DARI KAPAL

BAGIAN A - KETENTUAN UMUM

Peraturan A-1
Pengertian

Untuk kepentingan Lampiran ini:

1. "Tanggal ulang tahun" adalah hari dan bulan pada setiap tahun yang merujuk pada tanggal kedaluwarsa Sertifikat.
2. "Kapasitas Air Balas" adalah kapasitas isi total tangki, ruang atau kompartemen pada suatu kapal yang digunakan untuk membawa, memuat atau mengeluarkan Air Balas, termasuk tangki, ruang atau kompartemen multiguna yang dirancang untuk membawa Air Balas.
3. "Perusahaan" adalah pemilik kapal atau organisasi atau orang seperti manajer, atau penyewa kapal kosong, yang dianggap bertanggung jawab atas pengoperasian kapal dari pemilik kapal dan yang pada saat pengalihan tanggung jawab tersebut telah menyetujui untuk mengambilalih semua tugas dan tanggung jawab yang ditetapkan oleh Kode Manajemen Keselamatan Internasional.
4. "Telah dibangun" sehubungan dengan suatu kapal adalah suatu tahap konstruksi apabila:
 - 1) rangka baja diletakkan; atau
 - 2) konstruksi yang dapat diidentifikasi dengan kapal khusus dimulai; atau
 - 3) perakitan kapal telah mulai terdiri dari sedikitnya 50 ton atau 1 persen massa yang diperkirakan dari semua material struktural, yang mana lebih sedikit; atau
 - 4) kapal menjalani suatu perubahan besar.
5. "Perubahan besar" adalah perubahan suatu kapal:
 - 1) yang mengubah daya-angkut air balasnya sampai dengan 15 persen atau lebih, atau
 - 2) yang mengubah jenis kapal, atau
 - 3) yang, menurut pendapat Administrasi, diproyeksikan untuk memperpanjang masa pakainya selama sepuluh tahun atau lebih, atau
 - 4) yang menyebabkan modifikasi terhadap sistem air balasnya selain daripada penggantian komponen yang serupa. Perubahan suatu kapal untuk memenuhi ketentuan peraturan D-1 tidak dianggap sebagai suatu perubahan besar dalam Lampiran ini.
6. "Dari daratan terdekat" adalah dari garis pangkal di mana laut wilayah dari wilayah yang dibahas sesuai dengan hukum internasional kecuali apabila, untuk kepentingan Konvensi, "dari daratan terdekat" ke luar pantai timur laut Australia berarti garis yang ditarik dari titik di pantai Australia pada

garis lintang 11°00' S, garis bujur 142°08' E

sampai batas di dalam garis lintang 10°35' S, garis bujur 141°55' E
kemudian sampai batas garis lintang 10°00' S, garis bujur 142°00' E
kemudian sampai batas garis lintang 9°10' S, garis bujur 143°52' E
kemudian sampai batas garis lintang 9°00' S, garis bujur 144°30' E
kemudian sampai batas garis lintang 10°4' S, garis bujur 145°00' E
kemudian sampai batas garis lintang 13°00' S, garis bujur 145°00' E
kemudian sampai batas garis lintang 15°00' S, garis bujur 146°00' E
kemudian sampai batas garis lintang 17°30' S, garis bujur 147°00' E
kemudian sampai batas garis lintang 21°00' S, garis bujur 152°55' E
kemudian sampai batas garis lintang 24°30' S, garis bujur 154°00' E
kemudian sampai pada suatu titik di pantai Australia

di dalam garis lintang 24°42' S, garis bujur 153°15' E.

7. "Unsur Aktif" adalah suatu unsur atau organisme, termasuk virus atau jamur, yang memiliki pengaruh umum atau spesifik terhadap Organisme Akuatik Berbahaya dan Patogen.

Peraturan A-2 *Penerapan Umum*

Kecuali apabila dinyatakan sebaliknya, pembuangan Air Balas wajib dilakukan menggunakan Manajemen Air Balas sesuai dengan ketentuan dalam Lampiran ini.

Peraturan A-3 *Pengecualian*

Persyaratan pada peraturan B-3, atau tindakan apapun yang dilakukan negara anggota sebagaimana diatur pada Pasal 2.3 dan Bagian C, wajib tidak berlaku bagi:

1. pengambilan atau pembuangan Air Balas dan Sedimen yang diperlukan untuk memastikan keselamatan kapal dalam keadaan darurat atau menyelamatkan jiwa di laut; atau
2. pembuangan atau pemasukan Air Balas dan Sedimen tak disengaja yang disebabkan oleh kerusakan kapal atau peralatan:
 - 1) dengan ketentuan bahwa semua tindakan pencegahan telah diambil sebelumnya dan setelah kejadian kerusakan atau ditemukannya kerusakan atau pengeluaran untuk kepentingan mencegah atau memperkecil pengeluaran; dan
 - 2) kecuali pemilik, Perusahaan atau petugas yang berwenang dengan sengaja atau lalai yang menyebabkan kerusakan; atau
3. pengambilan dan pembuangan Air Balas dan Sedimen dengan tujuan untuk menghindari atau memperkecil terjadinya polusi dari kapal; atau
4. pengambilan dan pembuangan berikutnya di laut dalam dari Air Balas dan Sedimen yang sama; atau
5. pembuangan Air Balas dan Sedimen dari kapal di lokasi yang sama di mana keseluruhan Air Balas dan Sedimen itu berasal dan dengan ketentuan bahwa tidak tercampur dengan Air Balas dan Sedimen dari wilayah lainnya. Apabila pencampuran telah terjadi, Air Balas yang diambil dari area lain tunduk pada ketentuan Manajemen Air Balas menurut Lampiran ini.

Peraturan A-4
Pembebasan

1. Suatu Pihak atau Pihak-pihak, di dalam perairan di bawah yurisdiksi mereka, dapat memberikan pembebasan terhadap setiap persyaratan peraturan B-3 atau C-1, sebagai tambahan terhadap pembebasan tersebut yang diatur dalam Konvensi ini, namun hanya ketika mereka:
 - 1) diberikan kepada kapal atau kapal-kapal dalam perjalanan antar pelabuhan atau lokasi tertentu; atau terhadap suatu kapal yang beroperasi khusus untuk antar pelabuhan atau lokasi tertentu;
 - 2) Efektif untuk masa tidak lebih dari lima tahun dengan survei antara;
 - 3) diberikan kepada kapal yang tidak mencampur Air Balas atau Sedimen selain dari antara pelabuhan atau lokasi sesuai ayat 1.1; dan
 - 4) diberikan berdasarkan Pedoman tentang penilaian resiko yang disusun oleh Organisasi.
2. Pembebasan yang diberikan menurut ayat 1 wajib tidak berlaku sampai setelah dilaporkan kepada IMO dan informasi tersebut diedarkan kepada Negara- negara peserta.
3. Pembebasan apa pun yang diberikan sesuai peraturan ini wajib tidak mengganggu atau merusak lingkungan, kesehatan manusia, kekayaan, atau sumber daya Negara lain. Setiap Negara di mana Negara peserta tentukan dapat terpengaruh wajib dikonsultasikan, dengan tujuan memecahkan setiap permasalahan.
4. Pembebasan apa pun yang diberikan menurut peraturan ini wajib dicatat di buku catatan Air Balas.

Peraturan A-5
Pemenuhan yang Sama

Pemenuhan yang sama dengan Lampiran ini untuk kapal rekreasi yang digunakan semata-mata untuk rekreasi atau kompetisi atau kapal yang digunakan hanya untuk pencarian dan pertolongan, panjang keseluruhan kurang dari 50 meter, dan dengan kapasitas Air Balas maksimum 8 meter kubik, wajib ditentukan oleh Administrasi dengan mempertimbangkan Pedoman pelaksanaan yang disusun oleh IMO.

BAGIAN B- PERSYARATAN MANAJEMEN DAN PENGENDALIAN UNTUK KAPAL

Peraturan B-1
Rencana Manajemen Air Balas

Setiap kapal wajib memiliki dan menerapkan Rencana Manajemen Air Balas di atas kapal. Rencana tersebut wajib disetujui oleh Administrasi dengan mempertimbangkan Pedoman yang disusun oleh Organisasi. Rencana Manajemen Air Balas wajib dibuat khusus untuk setiap kapal dan wajib paling sedikit:

1. Menguraikan prosedur keselamatan kapal dan anak buah kapal sehubungan dengan Manajemen Air Balas sebagaimana disyaratkan oleh Konvensi ini;

2. Menyediakan uraian terperinci tindakan yang diambil untuk penerapan Persyaratan Manajemen Air Balas dan praktik Manajemen Air Balas tambahan sebagaimana ditentukan dalam Konvensi ini;
3. Menguraikan prosedur untuk pembuangan Sedimen:
 - 1) di laut; dan
 - 2) di darat;
4. meliputi prosedur untuk mengkoordinasi Manajemen Air Balas di geladak kapal yang meliputi pembuangan ke laut dengan otorisasi Negara yang memiliki perairan sebagai tempat pembuangan akan berlangsung;
5. menugaskan petugas di atas kapal yang memastikan bahwa rencana diterapkan dengan baik;
6. berisi persyaratan pelaporan bagi kapal sesuai Konvensi ini; dan
7. ditulis dalam bahasa kerja kapal. Apabila bahasa yang digunakan bukan bahasa Inggris, bahasa Perancis, atau bahasa Spanyol, wajib ada terjemahan ke dalam salah satu bahasa tersebut.

Peraturan B-2
Buku Catatan Air Balas

1. Setiap kapal wajib mempunyai buku catatan Air Balas yang dapat berupa sistem catatan elektronik, atau terintegrasi ke dalam sistem atau buku lain dan, yang wajib paling sedikit berisi informasi yang ditetapkan pada Lampiran Tambahan II.
2. Pencatatan buku catatan Air Balas wajib dirawat di atas kapal untuk suatu periode minimum dua tahun setelah masukan yang terakhir dibuat dan sesudah itu di dalam pengendalian Perusahaan untuk suatu periode minimum tiga tahun.
3. Dalam hal pembuangan Air Balas menurut peraturan A-3, A-4 atau B-3.6 atau dalam hal pembuangan Air Balas karena kecelakaan atau pengecualian tidak dibebaskan oleh Konvensi ini, suatu catatan wajib dibuat di buku catatan Air Balas yang menggambarkan keadaan, dan alasan untuk, pembuangan.
4. Buku catatan Air Balas wajib tetap tersedia untuk pemeriksaan sewaktu-waktu dan, dalam hal dari kapal tak berawak yang ditunda, dapat disimpan di kapal tunda.
5. Setiap operasi mengenai Air Balas wajib secara penuh dicatat dengan segera di dalam buku catatan Air Balas. Setiap catatan wajib ditandatangani oleh petugas yang bertanggung-jawab atas operasi terkait dan setiap halaman yang diselesaikan wajib ditandatangani oleh nakhoda. Pencatatan buku catatan Air Balas wajib di dalam suatu bahasa kerja kapal. Apabila bahasa yang digunakan bukan bahasa Inggris, bahasa Perancis atau bahasa Spanyol, catatan wajib berisi terjemahan ke dalam salah satu bahasa tersebut. Apabila catatan menggunakan bahasa nasional Negara bendera kapal, hal ini wajib berlaku dalam terjadinya perselisihan atau pertentangan.
6. Para petugas yang diberi wewenang oleh suatu Negara peserta dapat memeriksa buku catatan Air Balas di atas setiap kapal di mana peraturan ini berlaku ketika kapal sedang berada di pelabuhan atau terminal lepas pantainya, dan dapat membuat salinan setiap catatan, dan meminta nakhoda untuk melegalisir salinan tersebut. Setiap salinan yang bersertifikat wajib dapat

diterima di setiap persidangan pengadilan sebagai bukti nyata yang disebutkan dalam catatan. Pemeriksaan buku catatan Air Balas dan pengambilan suatu salinan bersertifikat wajib dilakukan secara cepat dan efisien sehingga tidak menyebabkan kapal tertambat yang tidak semestinya.

Peraturan B-3
Manajemen Air Balas untuk Kapal

1. Kapal yang dibangun sebelum 2009:
 - 1) dengan Kapasitas Air Balas antara 1,500 sampai dengan 5,000 meter kubik, wajib melakukan Manajemen Air Balas yang sedikitnya memenuhi Standar yang ditetapkan peraturan D-1 atau peraturan D-2 sampai dengan 2014, setelah waktu tersebut wajib sedikitnya memenuhi Standar yang ditetapkan peraturan D-2;
 - 2) dengan Kapasitas Air Balas kurang dari 1,500 atau lebih besar dari 5,000 meter kubik wajib melakukan Manajemen Air Balas yang sedikitnya memenuhi standar yang ditetapkan peraturan D-1 atau peraturan D-2 sampai 2016, setelah waktu tersebut wajib sedikitnya memenuhi Standar yang ditetapkan peraturan D2.
2. Suatu kapal yang terkena aturan ayat 1 wajib memenuhi ayat 1 tidak lebih dari survei antara atau survei pembaruan yang pertama, yang mana yang terjadi dulu, setelah tanggal ulang tahun penyerahan kapal di dalam tahun pemenuhan dengan standar yang dapat digunakan oleh kapal.
3. Kapal yang dibangun pada atau setelah 2009 dengan Kapasitas Air Balas kurang dari 5,000 meter kubik wajib melakukan Manajemen Air Balas yang sedikitnya memenuhi Standar yang ditetapkan peraturan D-2.
4. Kapal yang dibangun pada atau setelah 2009, tetapi sebelum 2012, dengan Kapasitas Air Balas 5,000 meter kubik atau lebih wajib melakukan Manajemen Air Balas menurut ayat 1.2.
5. Kapal yang dibangun pada atau setelah 2012 dengan Kapasitas Air Balas 5000 meter kubik atau lebih wajib melakukan Manajemen Air Balas yang sedikitnya memenuhi Standar yang ditetapkan peraturan D-2.
6. Persyaratan peraturan ini tidak berlaku bagi kapal yang mengeluarkan Air Balas di fasilitas resepsi yang dirancang dengan mempertimbangkan Pedoman yang disusun oleh Organisasi untuk fasilitas seperti itu.
7. Metode Manajemen Air Balas yang lain dapat juga diterima sebagai alternatif terhadap persyaratan ayat 1 sampai 5, dengan ketentuan bahwa metode tersebut memastikan tingkatan perlindungan yang sama terhadap lingkungan, kesehatan manusia, kekayaan atau sumber daya, dan pada prinsipnya disetujui oleh Komite.

Peraturan B-4
Pertukaran Air Balas

1. Suatu kapal yang melaksanakan pertukaran Air Balas untuk memenuhi peraturan Standar D-1 wajib:
 - 1) Apabila memungkinkan, melakukan pertukaran Air Balas sedikitnya 200 mil laut dari daratan yang paling dekat dan di dalam air sedikitnya 200 meter, menurut Pedoman yang disusun oleh Organisasi;

- 2) dalam keadaan kapal tidak mampu melakukan pertukaran Air Balas menurut ayat 1.1, pertukaran Air Balas wajib diselenggarakan menurut Pedoman sebagaimana dimaksud pada ayat 1.1 dan sejauh dapat dari daratan paling dekat, dan dalam semua kasus sedikitnya 50 mil laut dari daratan yang paling dekat dan di kedalaman air sedikitnya 200 meter.
2. Di dalam wilayah laut apabila jarak dari daratan yang paling dekat atau kedalaman tidak memenuhi parameter ayat 1.1 atau 1.2, Negara pelabuhan dapat menunjuk wilayah, dengan berkonsultasi dengan Negara tetangga atau Negara lain, yang sesuai, tempat di mana kapal dapat melakukan pertukaran Air Balas, menurut Pedoman sebagaimana dimaksud pada ayat 1.1.
3. Kapal wajib tidak dipersyaratkan untuk menyimpang dari perjalanan yang ditentukan, atau menunda perjalanan, dalam rangka mematuhi setiap persyaratan ayat 1.
4. Suatu kapal yang melaksanakan pertukaran Air Balas wajib tidak dipersyaratkan untuk mematuhi ayat 1 atau 2, yang sesuai, apabila nakhoda memutuskan secara rasional bahwa suatu pertukaran akan mengancam stabilitas atau keselamatan kapal, anak buah kapal, atau para penumpang oleh karena cuaca kurang baik, desain atau stabilitas kapal, kegagalan peralatan, atau kondisi luar biasa lain.
5. Ketika suatu kapal yang akan melakukan pertukaran Air Balas dan tidak melakukannya menurut peraturan ini, alasannya wajib dicatat ke dalam buku catatan Air Balas.

Peraturan B-5

Manajemen Sedimen untuk Kapal

1. Semua kapal wajib menghilangkan dan membuang Sedimen dari ruang yang digunakan untuk membawa Air Balas menurut ketentuan rencana Manajemen Air Balas kapal.
2. Kapal sebagaimana disebutkan dalam peraturan B-3.3 sampai ke B-3.5 wajib, tanpa mempedulikan keselamatan atau efisiensi operasional, dirancang dan dibangun dengan maksud untuk memperkecil pengambilan dan *entrapment* Sedimen yang tidak diinginkan, memudahkan kepindahan Sedimen, dan menyediakan akses aman untuk memungkinkan kepindahan dan pengambilan contoh Sedimen, sesuai Pedoman yang disusun oleh Organisasi. Kapal sebagaimana diuraikan dalam peraturan B-3.1 wajib, untuk diterapkan secara meluas, mematuhi ayat ini.

Peraturan B-6

Tugas Para Petugas dan Anak Buah Kapal

Para petugas dan anak buah kapal wajib terbiasa dengan tugas-tugas mereka di dalam implementasi Manajemen Air Balas yang tertentu di kapal tempat mereka bekerja dan wajib, sesuai kepada tugas-tugas mereka, menjadi terbiasa dengan rencana Manajemen Air Balas kapal.

BAGIAN C- PERSYARATAN KHUSUS DI DALAM AREA TERTENTU

Peraturan C-1

Langkah-langkah Tambahan

1. Apabila Pihak, secara sendiri-sendiri atau bersama-sama dengan Para Pihak lain, menentukan bahwa langkah-langkah sebagai tambahan terhadap Bagian B benar- benar untuk mencegah,

mengurangi, atau menghilangkan perpindahan Organisme Akuatik Berbahaya dan Patogen melalui Air Balas dan Sedimen dari kapal, Pihak atau Para Pihak tersebut dapat, sesuai dengan hukum internasional, mensyaratkan kapal untuk memenuhi standar atau persyaratan khusus.

2. Sebelum penetapan standar atau persyaratan menurut ayat 1, Pihak atau Para Pihak wajib berkonsultasi dengan Negara yang berdekatan atau Negara lain yang dapat akan terpengaruh oleh Standar atau persyaratan tersebut.
3. Pihak atau Para Pihak yang berniat untuk memperkenalkan langkah-langkah tambahan menurut ayat 1 wajib:
 - 1) mempertimbangkan Pedoman yang disusun oleh Organisasi.
 - 2) mengkomunikasikan niat mereka untuk menetapkan aturan tambahan kepada Organisasi sedikitnya 6 bulan, kecuali dalam keadaan darurat atau situasi epidemi, sebelum tanggal yang diproyeksikan untuk implementasi aturan tersebut. Komunikasi wajib meliputi:
 - 1) koordinat yang pasti mengenai tempat aturan tersebut diterapkan;
 - 2) kebutuhan dan alasan untuk aplikasi aturan tambahan, termasuk, apabila mungkin, manfaatnya;
 - 3) uraian aturan tambahan tersebut; dan
 - 4) setiap pengaturan yang dapat ditentukan untuk memudahkan kapal memenuhi aturan tambahan tersebut.
 - 3) sejauh diperlukan oleh hukum kebiasaan internasional seperti tercermin dalam Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut, apabila sesuai, memperoleh persetujuan Organisasi.
4. Pihak atau Para Pihak, di dalam memperkenalkan suatu aturan-aturan tambahan, wajib berusaha keras untuk menyediakan semua jasa yang sesuai, yang dapat meliputi tetapi tidak terbatas pada berita pelaut tentang tempat, rute yang tersedia dan alternatifnya atau pelabuhan, sejauh dapat dipraktikkan, dalam rangka meringankan beban kapal.
5. Setiap aturan tambahan yang ditetapkan oleh Pihak atau Para Pihak tidak dapat berkompromi dengan keselamatan dan keamanan kapal dan di setiap keadaan tidak bertentangan dengan konvensi lain yang wajib dipenuhi oleh kapal.
6. Pihak atau Para Pihak yang memperkenalkan aturan tambahan dapat melepaskan aturan-aturan ini pada suatu waktu atau di dalam keadaan spesifik yang mereka anggap cocok.

Peraturan C-2

Peringatan tentang Pengambilan Air Balas di dalam Area Tertentu dan Aturan-aturan Negara Bendera yang Terkait

1. Pihak wajib berusaha keras memberitahu pelaut wilayah di bawah yurisdiksinya apabila kapal semestinya tidak mengambil Air Balas dalam kaitan dengan kondisi-kondisi yang diketahui. Pihak wajib memasukkan koordinat yang tepat dalam berita pelautnya tentang wilayah atau wilayah-wilayah, dan apabila mungkin, lokasi atau wilayah-wilayah alternatif untuk pengambilan Air Balas. Peringatan dapat dikeluarkan untuk wilayah:

- 1) diketahui terdapat penjangkitan, pengerumunan, atau populasi Organisme Akuatik Berbahaya dan Patogen (seperti bunga alga beracun) yang nampaknya ada keterkaitan dengan pengambilan atau pembuangan Air Balas;
 - 2) dekat pembuangan limbah; atau
 - 3) bila pembilasan pasang surut lemah atau waktu selama arus pasang surut diketahui lebih keruh.
2. Sebagai tambahan terhadap berita pelaut tentang wilayah menurut ketentuan ayat 1, suatu Pihak wajib memberitahu Organisasi dan setiap Negara pantai yang mungkin terpengaruh terhadap wilayah seperti dalam ayat 1 dan periode waktu peringatan yang diberlakukan. Pemberitahuan kepada Organisasi dan setiap Negara pantai mungkin terpengaruh wajib meliputi koordinat wilayah atau wilayah-wilayah yang tepat, dan, apabila mungkin, lokasi atau wilayah-wilayah alternatif untuk pengambilan Air Balas. Pemberitahuan wajib meliputi saran kepada kapal yang memerlukan pengambilan Air Balas di dalam area, uraian pengaturan bagi persediaan alternatif. Pihak wajib juga memberitahu pelaut, Organisasi, dan setiap Negara pantai yang mungkin terpengaruh ketika peringatan itu sudah tidak berlaku.

Peraturan C-3
Komunikasi Informasi

Organisasi wajib menyediakan, melalui alat yang ada, informasi yang dikomunikasikan menurut peraturan C-1 dan C-2.

BAGIAN D-STANDAR BAKU UNTUK MANAJEMEN AIR BALAS

Peraturan D-1
Standar Pertukaran Air Balas

1. Kapal yang melakukan pertukaran Air Balas menurut peraturan ini wajib melakukannya secara efisien sedikitnya pertukaran 95 persen volumetrik Air Balas.
2. Bagi kapal yang menukarkan Air Balas menggunakan metode lewat-pompa, pemompaan tiga kali volume dari tiap Tangki Air Balas wajib dipertimbangkan untuk memenuhi standar yang ditetapkan ayat 1. Pemompaan kurang dari tiga kali volume dapat diterima apabila kapal dapat menunjukkan sedikitnya telah memenuhi pertukaran 95 persen volumetrik.

Peraturan D-2
Standar Kinerja Air Balas

1. Kapal yang melaksanakan Manajemen Air Balas menurut peraturan ini wajib mengeluarkan kurang dari 10 organisme sehat setiap meter kubik lebih besar dari atau sepadan dengan 50 mikrometer dalam dimensi minimum dan kurang dari 10 organisme sehat setiap mililiter kurang dari 50 mikrometer dalam dimensi minimum dan lebih besar dari atau sepadan dengan 10 mikrometer dalam dimensi minimum; dan pembuangan indikator mikroba wajib tidak melebihi konsentrasi yang diuraikan ayat 2.
2. Mikroba indikator, sebagai standar kesehatan manusia, wajib meliputi:

- 1) *Toxicogenic Vibrio cholerae* (OI dan 0139) dengan kurang dari 1 koloni pembentuk unit (cfu) setiap 100 millilitres atau kurang dari 1 cfu setiap 1 gram (berat basah) sampel *Zooplankton*;
- 2) *Escherichia coli* kurang dari 250 cfu setiap 100 milliliter;
- 3) *Intestinal Enterococci* kurang dari 100 cfu setiap 100 milliliter.

Peraturan D-3

Persyaratan Persetujuan untuk Sistem Manajemen Air Balas

1. Kecuali ditetapkan dalam ayat 2, sistem Manajemen Air Balas yang digunakan untuk mematuhi Konvensi ini wajib disetujui oleh Administrasi dengan mempertimbangkan Pedoman yang disusun oleh Organisasi.
2. Sistem Manajemen Air Balas yang menggunakan Unsur Aktif yang berisi satu atau lebih Unsur Aktif untuk mematuhi Konvensi ini wajib disetujui oleh Organisasi, berdasarkan pada suatu prosedur yang disusun oleh Organisasi. Prosedur ini wajib menguraikan persetujuan dan pencabutan persetujuan Unsur Aktif dan cara-cara aplikasi yang diusulkan. Pada pencabutan persetujuan, penggunaan Unsur Aktif atau Unsur wajib dicegah selama 1 tahun setelah tanggal pencabutan.
3. Sistem Manajemen Air Balas yang digunakan untuk mematuhi Konvensi ini wajib aman dalam kaitan dengan kapal, peralatan dan anak buah kapal.

Peraturan D-4

Prototipe Teknologi Perawatan Air Balas

1. Bagi setiap kapal yang, sebelum tanggal peraturan Standar D-2 wajib diterapkan padanya, ikut berpartisipasi pada program yang disetujui oleh Administrasi untuk menguji dan mengevaluasi Teknologi Perawatan Air Balas yang menjanjikan, standar peraturan D-2 haruslah tidak berlaku bagi kapal tersebut sampai lima tahun dari tanggal yang seharusnya kapal mematuhi standar tersebut.
2. Bagi setiap kapal yang, setelah tanggal peraturan Standar D-2 telah berlaku padanya, mengambil bagian dalam program yang disetujui oleh Administrasi, memperhatikan Petunjuk yang disusun oleh Organisasi, untuk menguji dan mengevaluasi Teknologi Air Balas yang menjanjikan dengan potensi mengakibatkan standar teknologi perawatan menjadi lebih tinggi dibanding yang ada di dalam Peraturan D-2, peraturan standar D-2 wajib tidak diberlakukan bagi kapal itu untuk masa lima tahun dari tanggal instalasi teknologi tersebut.
3. Dalam menetapkan dan menyelesaikan setiap program untuk menguji dan mengevaluasi Teknologi Air Balas yang menjanjikan, Para Pihak wajib :
 - 1) mempertimbangkan Pedoman yang disusun oleh Organisasi, dan
 - 2) memperkecil izin keikutsertaan jumlah kapal agar pengujian teknologi menjadi efektif.
4. Sepanjang tes dan periode evaluasi, sistem perawatan wajib dioperasikan secara konsisten dan sebagaimana dirancang.

Peraturan D-5
Kajian Ulang Standar oleh Organisasi

1. Pada saat pertemuan Komite diselenggarakan tidak kurang dari tiga tahun sebelum tanggal berlakunya standar dalam Peraturan D-2, Komite wajib melakukan suatu kajian ulang meliputi suatu penentuan apakah teknologi yang sesuai ada tersedia untuk mencapai standar, suatu penilaian kriteria dalam ayat 2, dan suatu penilaian akibat sosial-ekonomi secara rinci dalam hubungan dengan kebutuhan Negara berkembang, khususnya Negara pulau kecil yang berkembang. Komite juga wajib melakukan kajian ulang berkala, yang sesuai, untuk menguji persyaratan yang dapat diterapkan untuk kapal sesuai Peraturan B-3.1 maupun segala aspek Manajemen Air Balas lain yang ditunjukkan dalam Lampiran ini, meliputi setiap Pedoman yang disusun oleh Organisasi.
2. Suatu kajian ulang teknologi yang sesuai wajib juga mempertimbangkan:
 - 1) pertimbangan keselamatan yang berkenaan dengan kapal dan anak buah kapal;
 - 2) kemampuan penerimaan lingkungan, yaitu, tidak menyebabkan dampak lingkungan lebih atau lebih besar dibanding yang mereka atasi;
 - 3) kepraktisan, yaitu, kecocokan dengan desain dan operasi kapal;
 - 4) keefektifan biaya, yaitu, ekonomis; dan
 - 5) efektivitas secara biologi dalam kaitan dengan penghilangan, atau apabila menjadikan tidak giat Organisme Akuatik Berbahaya dan Patogen di dalam Air Balas.
3. Komite dapat membentuk suatu kelompok atau menggolongkan untuk melakukan kajian ulang sesuai ayat 1. Komite wajib menentukan komposisi, cakupan tugas dan isu spesifik untuk ditujukan kepada setiap kelompok yang dibentuk. Suatu kelompok dapat mengembangkan dan merekomendasikan proposal amandemen Lampiran ini untuk bahan pertimbangan Para Pihak. Hanya Para Pihak dapat mengambil bagian dalam perumusan rekomendasi dan keputusan perubahan yang diambil oleh Komite.
4. Apabila, didasarkan pada kajian ulang sesuai peraturan ini, Para Pihak memutuskan untuk menerima perubahan Lampiran ini, perubahan tersebut wajib ditetapkan dan berlaku menurut prosedur yang terdapat pada Pasal 19 Konvensi ini.

BAGIAN E- PERSYARATAN SURVEI DAN SERTIFIKASI UNTUK MANAJEMEN AIR BALAS

Peraturan E-1
Survei

1. Kapal 400 tonase kotor dan di atasnya yang terkena aturan Konvensi ini, tidak termasuk platform mengapung, FSUs dan FPSOs, wajib mengikuti survei yang ditetapkan di bawah ini:
 - 1) Suatu survei awal sebelum kapal melakukan dok atau sebelum Sertifikat sesuai peraturan E-2 Atau E-3 dikeluarkan untuk pertama kali. Survei ini wajib memverifikasi bahwa rencana Manajemen Air Balas yang dipersyaratkan oleh peraturan B-1 dan setiap struktur, peralatan, sistem, pengepasan, pengaturan dan material atau proses terkait telah memenuhi persyaratan Konvensi ini.

- 2) Suatu survei pembaruan secara interval yang ditetapkan oleh Administrasi, tetapi tidak melebihi lima tahun, kecuali apabila peraturan E-5.2, E-5.5, E-5.6, atau E-5.7 bisa diterapkan. Survei ini wajib memverifikasi bahwa rencana Manajemen Air Balas yang dipersyaratkan oleh peraturan B-1 dan setiap struktur, peralatan, sistem, pengepasan, pengaturan dan material atau proses terkait telah memenuhi ketentuan Konvensi ini.
 - 3) Suatu survei antara dalam tiga bulan sebelum atau setelah tanggal ulang tahun Sertifikat yang kedua atau dalam tiga bulan sebelum atau setelah tanggal ulang tahun Sertifikat yang ketiga, wajib menggantikan salah satu dari survei tahunan yang ditetapkan ayat 1.4. survei antara wajib memastikan bahwa peralatan, sistem terkait dan proses untuk Manajemen Air Balas secara penuh mematuhi persyaratan yang bisa diterapkan dalam Lampiran ini dan dalam keadaan bekerja dengan baik. Suatu survei antara wajib disahkan dalam Sertifikat yang dikeluarkan sesuai peraturan E-2 atau E-3.
 - 4) Suatu survei tahunan dalam tiga bulan sebelum atau setelah tanggal ulang tahun, mencakup suatu pemeriksaan umum struktur, setiap peralatan, sistem, perabot, pengaturan dan material atau proses terkait dengan rencana Manajemen Air Balas yang dipersyaratkan dalam peraturan B-1 untuk memastikan bahwa mereka telah dirawat menurut ayat 9 dan tinggal menunggu untuk diperbaiki di tempat yang dimaksudkan. Suatu survei tahunan wajib disahkan dalam Sertifikat yang dikeluarkan sesuai peraturan E-2 atau E-3.
 - 5) Suatu survei tambahan baik umum maupun parsial, menurut keadaan, wajib dilakukan setelah perubahan, penggantian atau perbaikan struktur, peralatan, sistem, perabot, pengaturan dan material penting yang diperlukan untuk memenuhi ketentuan Konvensi ini. Survei tersebut wajib memastikan bahwa setiap perubahan, penggantian, atau perbaikan penting telah secara efektif dibuat, sedemikian sehingga kapal memenuhi persyaratan Konvensi ini. Survei tersebut wajib disahkan dalam Sertifikat yang dikeluarkan sesuai peraturan E-2 Atau E-3.
2. Administrasi wajib menetapkan aturan-aturan yang sesuai untuk kapal yang tidak terkena ketentuan ayat 1 dalam rangka memastikan bahwa ketentuan yang bisa diterapkan Konvensi ini dipenuhi.
 3. Survei kapal untuk kepentingan pemenuhan ketentuan Konvensi ini wajib dilaksanakan oleh para petugas Administrasi. Administrasi dapat, bagaimanapun, mempercayakan survei kepada para surveyor yang dicalonkan untuk itu atau ke organisasi yang ditunjuk untuk itu.
 4. Administrasi yang mencalonkan para surveyor atau organisasi yang ditunjuk untuk melakukan survei, sebagaimana diuraikan dalam ayat 3 wajib, sebagai minimum, menguasai para surveyor yang dicalonkan atau organisasi² yang ditunjuk untuk:
 - 1) mensyaratkan kapal yang mereka survei untuk memenuhi ketentuan Konvensi ini; dan
 - 2) melaksanakan survei dan pemeriksaan apabila diminta oleh otoritas Negara pelabuhan yang sesuai yang merupakan Negara peserta.
 5. Administrasi wajib memberitahu Organisasi tentang kondisi-kondisi dan tanggung jawab yang spesifik mengenai otoritas yang didelegasikan kepada para surveyor yang dicalonkan atau organisasi yang ditunjuk, untuk diedarkan ke Negara peserta sebagai informasi bagi para petugas mereka.
 6. Ketika Administrasi, surveyor yang dicalonkan, atau suatu organisasi yang ditunjuk menentukan bahwa Manajemen Air Balas kapal tidak sesuai dengan Sertifikat yang dipersyaratkan sesuai peraturan E-2 atau E-3 atau sedemikian hingga kapal tidak layak berlayar tanpa menimbulkan suatu ancaman yang merugikan terhadap lingkungan, kesehatan manusia, kekayaan atau sumber daya, surveyor atau organisasi yang ditunjuk wajib dengan seketika melakukan tindakan

korektif untuk meminta agar kapal segera memenuhi. Seorang surveyor atau organisasi yang ditunjuk wajib segera diberitahu, dan wajib memastikan bahwa Sertifikat tidak dikeluarkan atau ditarik mundur apabila kapal berada dalam pelabuhan Negara peserta lain, otoritas Negara pelabuhan yang sesuai wajib diberitahu dengan segera. Ketika petugas Administrasi, surveyor yang dicalonkan, atau suatu organisasi yang ditunjuk telah memberitahu otoritas Negara pelabuhan yang sesuai, Pemerintah Negara pelabuhan terkait wajib memberi bantuan kepada petugas, surveyor atau organisasi untuk menyelesaikan kewajiban mereka sesuai peraturan ini, mencakup setiap tindakan yang diuraikan pada Pasal 9.

7. Kapan saja terjadi suatu kecelakaan terhadap kapal atau kerusakan yang pada hakekatnya mempengaruhi kemampuan kapal untuk melakukan Manajemen Air Balas menurut Konvensi ini, pemilik, operator atau orang lain yang bertanggung-jawab atas kapal wajib melaporkan pada kesempatan pertama kepada Administrasi, organisasi yang ditunjuk atau surveyor yang dicalonkan yang bertanggung jawab untuk mengeluarkan Sertifikat yang relevan, dan yang wajib melakukan penyelidikan untuk menentukan apakah suatu survei sebagaimana ayat 1 diperlukan. Apabila kapal berada dalam suatu pelabuhan Pihak lain, pemilik, operator atau orang lain yang berwenang wajib juga melaporkan dengan seketika kepada otoritas Negara pelabuhan yang sesuai dan surveyor yang dicalonkan atau organisasi yang ditunjuk yang wajib memastikan bahwa suatu laporan telah dibuat.
8. Dalam tiap-tiap kasus, Administrasi yang terkait wajib secara penuh menjamin efisiensi dan kelengkapan survei dan wajib berusaha memastikan pengaturan yang dipersyaratkan untuk memenuhi kewajiban ini.
9. Kondisi kapal dan peralatan, sistem dan prosesnya wajib dirawat untuk menyesuaikan diri dengan ketentuan Konvensi ini untuk memastikan bahwa kapal dalam segala halnya layak untuk berlayar tanpa menimbulkan suatu ancaman yang merugikan terhadap lingkungan, kesehatan manusia, kekayaan, atau sumber daya.

Peraturan E-2

Penerbitan atau Pengesahan Sertifikat

1. Administrasi wajib memastikan bahwa kapal yang peraturan E-1 berlaku diterbitkan Sertifikat setelah berhasil menyelesaikan survei yang dilakukan sesuai dengan peraturan E-1. Sertifikat yang dikeluarkan di bawah otoritas dari Pihak wajib diterima oleh Pihak lain dan dianggap untuk semua tujuan yang tercakup dalam Konvensi ini memiliki kekuatan hukum yang sama sebagai Sertifikat yang dikeluarkan oleh mereka.
2. Sertifikat akan diterbitkan atau disahkan baik oleh Administrasi atau oleh setiap orang atau organisasi yang berwenang untuk itu. Dalam setiap kasus, Administrasi bertanggung jawab penuh untuk Sertifikat .

Peraturan E-3

Penerbitan atau Pengesahan Sertifikat oleh Pihak Lain

1. Atas permintaan Administrasi, Pihak lain dapat menyebabkan kapal untuk disurvei dan, jika puas bahwa ketentuan Konvensi ini dipatuhi, menerbitkan atau mengizinkan penerbitan Sertifikat untuk kapal, dan bila sesuai, mendukung atau memberikan otorisasi pengesahan Sertifikat di kapal, sesuai dengan Lampiran ini.
2. Salinan Sertifikat dan salinan laporan survei akan dikirimkan secepatnya ke Administrasi yang meminta.

3. Sertifikat yang diterbitkan wajib memuat pernyataan yang menyatakan bahwa Sertifikat telah dikeluarkan atas permintaan Administrasi dan mempunyai kekuatan yang sama dan menerima pengakuan yang sama sebagai Sertifikat yang dikeluarkan oleh Administrasi.
4. Tidak ada Sertifikat akan dikeluarkan untuk kapal mengibarkan bendera suatu Negara yang bukan Pihak.

Peraturan E-4
Format Sertifikat

Sertifikat wajib disusun dalam bahasa resmi Pihak yang menerbitkan, dalam format yang ditetapkan dalam Lampiran Tambahan I. Jika bahasa yang digunakan bukanlah bahasa Inggris, bahasa Perancis atau bahasa Spanyol, teks harus mencakup terjemahan ke dalam salah satu bahasa tersebut.

Peraturan E-5
Jangka Waktu dan Validitas Sertifikat

1. Sertifikat wajib diterbitkan untuk jangka waktu yang ditetapkan oleh Administrasi yang tidak dapat melebihi lima tahun.
2. Untuk survei pembaharuan:
 - 1) Walaupun ada persyaratan ayat 1, ketika survei pembaharuan diselesaikan dalam tiga bulan sebelum tanggal kedaluwarsa Sertifikat yang ada, Sertifikat yang baru wajib disahkan dari tanggal penyelesaian survei pembaharuan meskipun belum lima tahun dari tanggal kedaluwarsa Sertifikat yang ada.
 - 2) Ketika survei pembaharuan diselesaikan setelah tanggal kedaluwarsa Sertifikat yang ada, Sertifikat yang baru wajib disahkan dari tanggal penyelesaian survei pembaharuan meskipun tanggalnya melebihi lima tahun dari tanggal kadaluwarsa Sertifikat yang ada.
 - 3) Ketika survei pembaharuan diselesaikan lebih dari tiga bulan sebelum tanggal kedaluwarsa Sertifikat yang ada, Sertifikat yang baru wajib disahkan dari tanggal penyelesaian survei pembaharuan meskipun tanggalnya melebihi lima tahun dari tanggal penyelesaian survei pembaharuan.
3. Apabila suatu Sertifikat dikeluarkan untuk masa kurang dari lima tahun. Administrasi dapat memperpanjang validitas Sertifikat di luar tanggal kedaluwarsa ke periode maksimum yang ditetapkan ayat 1, dengan ketentuan bahwa survei sesuai peraturan E-1.1.3 bisa diterapkan ketika suatu Sertifikat yang dikeluarkan untuk masa lima tahun dilaksanakan.
4. Apabila suatu survei pembaharuan telah diselesaikan dan Sertifikat baru tidak bisa dikeluarkan atau ditempatkan di atas kapal sebelum tanggal kedaluwarsa Sertifikat yang ada, orang atau organisasi yang diberi hak oleh Administrasi dapat mengesahkan Sertifikat yang ada dan Sertifikat seperti itu wajib diterima secara sah untuk jangka waktu tidak melebihi lima bulan dari tanggal kedaluwarsa.
5. Apabila suatu kapal pada saat Sertifikat berakhir tidak berada dalam suatu pelabuhan untuk disurvei, Administrasi dapat memperpanjang periode keabsahan Sertifikat tetapi perpanjangan ini wajib dijamin hanya untuk kepentingan membiarkan kapal untuk menyelesaikan pelayarannya ke pelabuhan tempat untuk disurvei, dan hanya dalam keadaan tertentu dan rasional untuk dilakukan. Tidak dapat ada Sertifikat yang diperpanjang melebihi jangka waktu tiga bulan, dan terhadap kapal yang memiliki sertifikat tersebut tidak dapat meninggalkan pelabuhan sebelum

disurvei dan mendapat Sertifikat baru. Ketika survei pembaruan diselesaikan, Sertifikat yang baru wajib disahkan pada tanggal yang tidak melebihi lima tahun dari tanggal kadaluwarsa Sertifikat yang ada sebelum perpanjangan diberikan.

6. Sertifikat yang dikeluarkan untuk kapal yang melakukan pelayaran jarak pendek yang belum diperpanjang sesuai ketentuan tersebut di atas dapat diperpanjang oleh Administrasi untuk masa satu bulan dari tanggal kadaluwarsa yang dinyatakan. Ketika survei pembaruan diselesaikan, Sertifikat yang baru wajib disahkan pada tanggal yang tidak melebihi lima tahun dari tanggal kadaluwarsa Sertifikat yang ada sebelum perpanjangan diberikan.
7. Di dalam keadaan khusus, apabila ditentukan oleh Administrasi, suatu Sertifikat baru tidak perlu ditanggali dari tanggal kadaluwarsa Sertifikat yang ada seperti ditentukan pada ayat 2.2, 5 atau 6 peraturan ini. Di dalam keadaan khusus ini, Sertifikat yang baru wajib disahkan pada tanggal yang tidak melebihi lima tahun dari tanggal penyelesaian survei pembaruan.
8. Apabila suatu survei tahunan diselesaikan sebelum waktu yang ditetapkan peraturan E-1, maka:
 - 1) tanggal ulang tahun yang ada di Sertifikat wajib diubah dengan pengesahan pada tanggal yang wajib tidak lebih dari tiga bulan kemudian dibanding tanggal saat survei telah diselesaikan;
 - 2) survei tahunan atau survei antara berikutnya yang ditetapkan dalam Peraturan E-1 wajib diselesaikan di interval yang ditentukan oleh peraturan itu menggunakan Tanggal ulang tahun yang baru;
 - 3) tanggal kedaluwarsa dapat tetap tanpa perubahan asalkan satu atau lebih survei tahunan, yang sesuai, dilaksanakan sedemikian sehingga interval maksimum antara survei yang ditentukan oleh Peraturan E-1 tidak terlewat.
9. Sertifikat yang dikeluarkan sesuai peraturan E-2 atau E-3 menjadi tidak sah untuk kasus-kasus yang berikut:
 - 1) apabila struktur, peralatan, sistem, perabot, pengaturan dan material yang dipersyaratkan untuk mematuhi secara penuh Konvensi ini diubah, digantikan atau diperbaiki secara signifikan dan Sertifikat tidak disahkan menurut Lampiran ini;
 - 2) ketika pergantian bendera kapal ke bendera Negara lain. Sertifikat baru wajib dikeluarkan ketika Negara peserta yang mengeluarkan Sertifikat yang baru secara penuh menilai bahwa kapal sesuai dengan persyaratan peraturan E-1. Dalam kasus perpindahan antara Negara peserta, apabila diminta di dalam tiga bulan setelah perpindahan berlangsung, Negara peserta bendera kapal terdahulu wajib, dengan segera, mengirimkan kepada Administrasi salinan Sertifikat yang dibawa oleh kapal sebelum perpindahan dan, apabila tersedia, salinan laporan survei;
 - 3) apabila survei yang relevan tidak diselesaikan dalam jangka waktu yang ditetapkan sesuai peraturan E-1.1; atau
 - 4) apabila Sertifikat tidak disahkan menurut peraturan E-1.1.

LAMPIRAN TAMBAHAN I
FORMAT SERTIFIKAT MANAJEMEN AIR BALAS INTERNASIONAL
SERTIFIKAT MANAJEMEN AIR BALAS INTERNASIONAL

Dikeluarkan sesuai ketentuan Konvensi Internasional untuk Pengendalian dan Manajemen Air Balas dan Sedimen dari Kapal (selanjutnya disebut "Konvensi") di bawah otoritas Pemerintah dari

.....
(nama negara secara lengkap)

oleh.....

(nama lengkap orang yang berkompeten atau organisasi yang diberi hak sesuai ketentuan Konvensi)

Data kapal¹

Nama kapal

Nomor atau surat pembeda

Pelabuhan pencatatan.....

Gross Tonase

IMO number²

Tanggal Konstruksi.....

Kapasitas Air Balas (dalam meter kubik)

Rincian Metode Manajemen Air Balas yang digunakan

Metode Manajemen Air Balas menggunakan.....

Tanggal pemasangan (jika bisa diterapkan).....

Nama pembuat (jika bisa diterapkan).....

¹Sebagai alternatif, data kapal dapat ditempatkan secara horisontal di dalam kotak.

² Nomor indentifikasi Kapal IMO yang ditetapkan oleh Organisasi dengan resolusi A.600(15).

Prinsip-prinsip Metode Manajemen Air Balas yang digunakan di kapal ini adalah:

- ☐ menurut peraturan D-1
- ☐ menurut peraturan D-2 (uraikan)
- ☐ kapal mengikuti peraturan D-4

DENGAN INI MENERANGKAN:

- 1..... bahwa kapal telah disurvei sesuai dengan peraturan E-1 Lampiran Konvensi ini; dan
- 2..... bahwa survei menunjukkan Manajemen Air Balas telah mematuhi Lampiran Konvensi.

Sertifikat ini berlaku hingga berdasarkan survei menurut peraturan E-1 Lampiran Konvensi.

Tanggal penyelesaian survei untuk sertifikat ini didasarkan: hh/bb/tttt

Dikeluarkan di
(Tempat penerbitan sertifikat)

.....
(Tanggal penerbitan (Ttd. Pejabat yg diberi hak mengeluarkan
sertifikat)
(Segel atau cap yang berlaku)

PENGESAHAN UNTUK SURVEI TAHUNAN DAN ANTARA

DENGAN INI MENERANGKAN bahwa suatu survei yang disyaratkan peraturan E-1 Lampiran Konvensi kapal telah memenuhi ketentuan Konvensi yang berlaku:

Survei Tahunan: Ditandatangani.....
 (Tandatangan pejabat yang diberi wewenang)
 Tempat.....
 Tanggal.....
 (Segel atau cap yang berlaku)

Survei Tahunan/Antara*: Ditandatangani.....
 (Tandatangan yang diberi wewenang)
 Tempat.....
 Tanggal.....
 (Segel atau cap yang berlaku)

Survei Tahunan/Antara*: Ditandatangani.....
 (Tandatangan yang diberi wewenang)
 Tempat.....
 Tanggal.....
 (Segel atau cap yang berlaku)

Survei Tahunan: Ditandatangani.....
 (Tandatangan yang diberi wewenang)
 Tempat.....
 Tanggal.....
 (Segel atau cap yang berlaku)

*Coret yang tidak perlu

**SURVEI TAHUNAN/ANTARA
MENURUT PERATURAN E-5.8.3**

DENGAN INI MENERANGKAN bahwa, suatu survei tahunan/antara* sesuai dengan peraturan E-5.8.3 Lampiran Konvensi, kapal telah memenuhi ketentuan Konvensi yang berlaku:

Ditandatangani.....
(Tandatangan yang diberi wewenang)
Tempat.....
Tanggal.....
(Segel atau cap yang berlaku)

**PENGESAHAN UNTUK PERPANJANGAN SERTIFIKAT JIKA BERLAKU
UNTUK JANGKA KURANG DARI 5 TAHUN DI MANA PERATURAN E-5.3 BERLAKU**

Kapal mematuhi ketentuan Konvensi yang berlaku, dan Sertifikat ini wajib, sesuai dengan peraturan E-5.3 Lampiran Konvensi, disahkan berlaku hingga.....

Ditandatangani.....
(Tandatangan yang diberi wewenang)
Tempat.....
Tanggal.....
(Segel atau cap yang berlaku)

**PENGESAHAN BILA SURVEI PEMBARUAN TELAH
DISELESAIKAN DAN PERATURAN E-5.4 BERLAKU**

Kapal mematuhi ketentuan Konvensi yang berlaku dan Sertifikat ini wajib, menurut peraturan E-5.4 Lampiran Konvensi, disahkan berlaku hingga.....

Ditandatangani.....
(Tandatangan yang diberi wewenang)
Tempat.....
Tanggal.....
(Segel atau cap yang berlaku)

*Coret yang tidak perlu

**PENGESAHAN UNTUK MEMPERPANJANG VALIDITAS SERTIFIKAT SAMPAI
MENCAPI PELABUHAN SURVEI ATAU UNTUK JANGKA WAKTU DI MANA
PERATURAN E-5.5 ATAU E-5.6 BERLAKU**

Sertifikat ini wajib, menurut peraturan E-5.5 atau E-5.6* Lampiran Konvensi, disahkan berlaku
hingga.....

Ditandatangani.....
(Tandatangan yang diberi wewenang)
Tempat.....
Tanggal.....
(Segel atau cap yang berlaku)

**PENGESAHAN UNTUK KEMAJUAN TANGGAL ULANG TAHUN
DI MANA PERATURAN E-5.8 BERLAKU**

Sesuai dengan peraturan E-5.8 Lampiran Konvensi Tanggal Ulang Tahun yang baru adalah.....

Ditandatangani.....
(Tandatangan yang diberi wewenang)
Tempat.....
Tanggal.....
(Segel atau cap yang berlaku)

Sesuai dengan peraturan E-5.8 Lampiran Konvensi Tanggal Ulang Tahun yang baru adalah.....

Ditandatangani.....
(Tandatangan yang diberi wewenang)
Tempat.....
Tanggal.....
(Segel atau cap yang berlaku)

*Coret yang tidak perlu

LAMPIRAN TAMBAHAN II
FORMAT BUKU CATATAN AIR BALAS
KONVENSI INTERNASIONAL UNTUK PENGENDALIAN DAN
MANAJEMEN AIR BALAS DAN SEDIMEN DARI KAPAL

Periode Dari:.....Sampai:.....

Nama Kapal.....
Nomor IMO
Gross Tonase
Bendera
Total Kapasitas Air Balas (dalam meter kubik)
Kapal dilengkapi dengan rancangan Manajemen Air Balas
Diagram kapal yang menandakan tangki balas:

1. Pendahuluan

Sesuai dengan peraturan B-2 Lampiran Konvensi Internasional untuk Pengendalian dan Manajemen Air Balas dan Sedimen dari Kapal, suatu catatan diharapkan tetap dibuat untuk tiap pengoperasian Air Balas. Catatan ini meliputi pembuangan di laut dan ke fasilitas resepsi.

2. Air Balas dan Manajemen Air Balas

"Air Balas" adalah air dengan zat yang terkandung di dalamnya yang dibawa di atas kapal untuk mengendalikan trim, kemiringan, draf, stabilitas atau tekanan kapal. Manajemen Air Balas harus sesuai rancangan Manajemen Air Balas yang disetujui dan mempertimbangkan Pedoman³ yang disusun oleh Organisasi.

3. Pengisian Buku Catatan Air Balas

Pengisian buku catatan Air Balas harus dibuat pada setiap kesempatan berikut:

3.1 Ketika Air Balas dibawa di atas kapal:

- 1) Tanggal, waktu dan lokasi pelabuhan atau fasilitas pengambilan (pelabuhan atau lat/long), kedalaman jika di luar pelabuhan
- 2) Perkiraan volume pengambilan di dalam meter kubik
- 3) Tandatangan petugas yang bertanggung-jawab atas operasi.

³Mengacu kepada Pedoman untuk pengendalian dan manajemen air balas dari kapal untuk memperkecil perpindahan Organisme Akuatik Berbahaya dan Patogen yang ditetapkan oleh Organisasi dengan resolusi A.868(20).

3.2 Kapan saja Air Balas diedarkan atau diperlakukan untuk tujuan Manajemen Air Balas:

- 1) Tanggal dan waktu operasi
- 2) Volume yang diperkirakan beredar atau yang diperlakukan (di dalam meter kubik)
- 3) Apakah diselenggarakan menurut rancangan Manajemen Air Balas
- 4) Tandatangan petugas yang bertanggung jawab atas operasi

3.3 Ketika Air Balas dibuang ke laut:

- 1) Tanggal, waktu dan lokasi pelabuhan atau fasilitas pembuangan (pelabuhan atau lat/long)
- 2) Volume yang diperkirakan dibuang termasuk sisa volumenya dalam meter kubik
- 3) Apakah rancangan Manajemen Air Balas yang disetujui telah diterapkan sebelum pembuangan
- 4) Tandatangan petugas yang bertanggung-jawab atas operasi

3.4 Ketika Air Balas dibuang ke fasilitas resepsi:

- 1) Tanggal, waktu, dan lokasi pengambilan
- 2) Tanggal, waktu, dan lokasi pembuangan
- 3) Pelabuhan atau Fasilitas
- 4) Volume yang diperkirakan dikeluarkan atau diambil, di dalam meter kubik
- 5) Apakah rancangan Manajemen Air Balas yang disetujui telah diterapkan sebelum pembuangan
- 6) Tandatangan petugas yang bertanggung jawab atas operasi.

3.5 Kecelakaan atau pengecualian lain dalam pengambilan atau pembuangan Air Balas:

- 1) Tanggal dan waktu kejadian
- 2) Pelabuhan atau posisi kapal pada waktu kejadian
- 3) Perkiraan volume Air Balas yang dikeluarkan
- 4) Keadaan pengambilan, pembuangan, jalan keluar atau kerugian, alasan untuk itu dan keterangan umum.
- 5) Apakah rancangan Manajemen Air Balas yang disetujui telah diterapkan sebelum pembuangan
- 6) Tandatangan petugas yang bertanggung-jawab atas operasi

3.6 Prosedur operasional tambahan dan keterangan umum

4. Volume Air Balas

Volume Air Balas di atas kapal harus diperkirakan dalam meter kubik. Buku catatan Air Balas berisi banyak referensi untuk memperkirakan volume Air Balas. Diakui bahwa ketelitian menaksir volume balas menjadi perdebatan.

CATATAN OPERASI AIR BALAS

CONTOH HALAMAN BUKU CATATAN AIR BALAS

Nama Kapal:.....
Nomor atau surat yyang membedakan.....

Tanggal	Uraian (Nomor)	Catatan pengoperasian/tandatangan para petugas yang berwenang

Tandatangan nakhoda.....

LAMPIRAN

RESOLUSI YANG DITETAPKAN OLEH KONFERENSI

RESOLUSI 1

**RENCANA KERJA MENDATANG DARI ORGANISASI TERKAIT DENGAN KONVENSI
INTERNASIONAL UNTUK PENGENDALIAN DAN MANAJEMEN AIR BALAS DAN SEDIMEN
DARI KAPAL**

KONFERENSI,

TELAH MENGADOPSI Konvensi Internasional untuk Pengendalian dan Manajemen Air Balas dan Sedimen dari Kapal (Konvensi),

MENCATAT bahwa Pasal 5 dan 9 serta peraturan A-4, A-5, B-1, B-3, B-4, B-5, C-1, D-3 dan D-4 dari Lampiran dari Konvensi mengacu pada pedoman atau prosedur yang perlu dikembangkan oleh Organisasi untuk hal-hal yang khusus yang teridentifikasi di dalamnya,

MENGAKUI adanya kebutuhan untuk mengembangkan Pedoman ini dalam rangka memastikan penerapan secara global dan seragam dari persyaratan terkait yang ada dalam Konvensi,

MENGUNDANG Organisasi untuk segera mengembangkan:

- .1 Pedoman untuk fasilitas resepsi sedimen berdasarkan Pasal 5 dan peraturan B-5;
- .2 Pedoman untuk pengambilan contoh air balas berdasarkan Pasal 9;
- .3 Pedoman tentang kepatuhan ekuivalen manajemen air balas untuk kapal wisata dan kapal pencarian dan pertolongan berdasarkan peraturan A-5;
- .4 Pedoman rencana manajemen air balas berdasarkan peraturan B-1;
- .5 Pedoman untuk fasilitas resepsi air balas berdasarkan peraturan B-3;
- .6 Pedoman untuk penggantian air balas berdasarkan peraturan B-4;
- .7 Pedoman untuk tindakan tambahan berdasarkan peraturan C-1 dan untuk penilaian risiko berdasarkan peraturan A-4;
- .8 Pedoman untuk persetujuan sistem manajemen air balas berdasarkan peraturan D-3.1;
- .9 Prosedur untuk persetujuan terhadap substansi aktif berdasarkan peraturan D-3.2; dan
- .10 Pedoman untuk prototipe teknologi penanganan air balas berdasarkan peraturan D-4,

dan menetapkannya, sesegera mungkin, serta dalam segala hal sebelum mulai berlakunya Konvensi

dengan tujuan untuk memfasilitasi penerapan secara global dan seragam dari Konvensi.

RESOLUSI 2

PENGUNAAN "*DECISION-MAKING TOOLS*" GUNA MELAKUKAN KAJIAN ULANG TERHADAP STANDAR SESUAI PERATURAN D-5

KONFERENSI,

TELAH MENGADOPSI Konvensi Internasional untuk Pengendalian dan Manajemen Air Balas dan Sedimen dari Kapal (Konvensi),

MENCATAT bahwa peraturan D-5 dari Konvensi mensyaratkan bahwa, pada sidang Komite Perlindungan Lingkungan Laut yang diselenggarakan tidak boleh lebih dari tiga tahun sebelum tanggal awal berlaku efektifnya standar sebagaimana ditentukan dalam peraturan D-2, Komite harus melakukan kajian ulang yang mencakup penentuan mengenai keberadaan teknologi yang memadai untuk mencapai standar, penilaian dari kriteria dalam ayat 2 dari peraturan D-5, dan penilaian dari dampak sosio-ekonomi yang spesifik terkait dengan perkembangan kebutuhan dari negara-negara berkembang, khususnya Negara berkembang kepulauan kecil,

MENGAKUI nilai dari "*decision-making tools*" ketika mempersiapkan penilaian yang kompleks,

MEREKOMENDASIKAN kepada Organisasi untuk menerapkan "*decision-making tools*" yang cocok ketika melakukan kajian ulang terhadap standard yang sesuai dengan peraturan D-5 dari Konvensi; dan

MENGUNDANG Negara Anggota untuk memberi saran kepada Organisasi mengenai "*decision-making tools*" apa pun yang relevan, kuat untuk membantu melaksanakan kajian ulang tersebut.

RESOLUSI 3

PEMAJUAN UNTUK KERJA SAMA DAN BANTUAN TEKNIS

KONFERENSI,

TELAH MENGADOPSI Konvensi Internasional untuk Pengendalian dan Manajemen Air Balas dan Sedimen dari Kapal (Konvensi),

MENYADARI bahwa Negara-negara Peserta dari Konvensi akan diminta untuk menaati ketentuan Konvensi ini secara penuh dan utuh, guna mencegah, memperkecil dan menghilangkan secara menyeluruh perpindahan organisme akuatik berbahaya dan patogen melalui pengendalian dan manajemen air balas dan sedimen dari kapal,

MENCATAT bahwa Konvensi dalam Pasal 13.1 and 13.2, meminta Negara-negara Peserta, *inter alia*, untuk memberikan dukungan kepada Negara-Negara Peserta yang meminta bantuan teknis dalam rangka melakukan pengendalian dan manajemen air balas dan sedimen dari kapal,

MENGAKUI berharganya kegiatan kerja sama teknis yang dilaksanakan secara kemitraan dengan negara-negara berkembang tentang masalah manajemen air balas berdasarkan GEF/UNDP/IMO tentang Manajemen Air Balas secara Global (GloBallast) sejak tahun 2000,

MEYAKINI bahwa pemajuan mengenai kerja sama teknis dapat mempercepat penerimaan, penafsiran dan penerapan Konvensi yang seragam oleh Negara-negara,

MENCATAT DENGAN PENGHARGAAN bahwa, melalui penetapan resolusi A.901(21), Majelis dari Organisasi Maritim Internasional (IMO) telah:

- (a) memastikan bahwa kerja IMO dalam mengembangkan standar maritim global dan dalam menyediakan kerja sama teknis guna implementasi dan pemberlakuannya secara efektif dapat dan pasti memberikan kontribusi bagi pembangunan berkelanjutan; dan
- (b) memutuskan bahwa pernyataan misi IMO, terkait dengan kerja sama teknis pada tahun 2000an, adalah untuk membantu negara-negara berkembang untuk meningkatkan kemampuan mereka untuk memenuhi aturan dan standar internasional untuk keselamatan maritim dan pencegahan dan pengendalian terhadap pencemaran laut, dengan memberikan prioritas bagi program bantuan teknis yang difokuskan pada pengembangan sumber daya manusia, khususnya melalui pelatihan, dan pembangunan kapasitas kelembagaan;

1 MEMINTA kepada Negara-negara Anggota, bekerjasama dengan IMO, Negara-negara dan badan-badan internasional yang memiliki kepedulian, organisasi internasional atau regional yang berwenang, dan program-program industri, untuk memajukan dan secara langsung, atau melalui IMO, memberikan dukungan kepada Negara-negara yang memerlukan bantuan teknis untuk:

- (a) penilaian implikasi dari pelaksanaan ratifikasi, penerimaan, penyetujuan, atau akses, serta penerapan dan pemberlakuan Konvensi;
- (b) pengembangan legislasi nasional dan pengaturan kelembagaan untuk memberlakukan Konvensi;

- (c) pelatihan bagi personil ilmiah dan teknis untuk melakukan riset, pemantauan dan penerapan (mis., penilaian risiko air balas, survei terhadap spesies laut yang invasif, sistem pemantauan dan peringatan dini, pengambilan contoh dan analisis air balas), termasuk penyediaan peralatan dan fasilitas yang sesuai, dengan tujuan untuk penguatan kapabilitas nasional;
 - (d) pertukaran informasi dan kerja sama teknis dalam rangka mengurangi risiko bagi lingkungan dan kesehatan manusia sebagai akibat dari perpindahan organisme akuatik yang berbahaya dan patogen melalui pengendalian dan manajemen air balas and sedimen dari kapal;
 - (e) penelitian dan pengembangan terhadap metode peningkatan manajemen dan penanganan air balas; dan
 - (f) pembentukan persyaratan khusus di area tertentu sesuai dengan Bagian C dari peraturan dalam Konvensi;
- 2 SELANJUTNYA MEMINTA kepada badan dan organisasi pembangunan internasional untuk mendukung, termasuk melalui penyediaan berbagai sumber yang diperlukan, program kerja sama teknis di bidang pengendalian dan manajemen air balas, konsisten dengan Konvensi;
- 3 MENGUNDANG Komite Kerja Sama Teknis IMO untuk tetap melanjutkan penyediaan kegiatan pembangunan kapasitas untuk melakukan pengendalian dan manajemen air balas dan sedimen dari kapal, dalam kerangka "*Integrated Technical Co-operation Programme*" dari Organisasi, guna mendukung implementasi dan pemberlakuan Konvensi secara efektif oleh negara-negara berkembang; dan
- 4 MENDORONG seluruh Negara untuk memulai tindakan yang terkait dengan kerja sama teknis sebagaimana dimaksud di atas tanpa harus menunggu mulai berlakunya Konvensi.

RESOLUSI 4

**KAJIAN ULANG TERHADAP LAMPIRAN DARI KONVENSI INTERNASIONAL UNTUK
PENGENDALIAN DAN MANAJEMEN AIR BALAS DAN SEDIMEN DARI KAPAL**

KONFERENSI,

TELAH MENGADOPSI Konvensi Internasional untuk Pengendalian dan Manajemen Air Balas dan Sedimen dari Kapal (Konvensi),

MENGAKUI bahwa kajian ulang terhadap Lampiran dari Konvensi, dan secara khusus namun tidak terbatas pada peraturan A-4, A-5, B-1, B-3, B-4, C-1, D-1, D-2, D-3 dan D-5, mungkin perlu dipertimbangkan sebelum mulai berlakunya Konvensi, misalnya, karena adanya kendala dalam mulai berlaku atau dalam rangka untuk menetapkan standar sebagaimana ditentukan dalam peraturan D-2 dalam Lampiran dari Konvensi,

MEREKOMENDASIKAN agar Komite Perlindungan Lingkungan Laut melakukan kajian ulang terhadap peraturan yang ada dalam Lampiran dari Konvensi jika hal tersebut dianggap tepat, namun tidak boleh lebih dari tiga tahun lebih awal sebelum tanggal efektif dari standar yang ditetapkan dalam peraturan D-2 yang ada dalam Lampiran dari Konvensi, yakni tahun 2006.

الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن لعام 2004

2004 年国际船舶压载水管理
国际会议最后文件

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

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О КОНТРОЛЕ СУДОВЫХ БАЛЛАСТНЫХ ВОД И
ОСАДКОВ И УПРАВЛЕНИИ ИМИ 2004 ГОДА

CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL
AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES, 2004

2004 年国际船舶压载水和沉积物控制和管理公约

本公约各当事国，

忆及《1982 年联合国海洋法公约》(UNCLOS)第 196(1)条规定：“各国应采取一切必要措施以防止、减少和控制由于在其管辖或控制下使用技术而造成的海洋环境污染，或由于故意或偶然在海洋环境某一特定部分引进外来的或新物种致使海洋环境可能发生重大和有害的变化。”

注意到《1992 年生物多样性公约》(CBD)的目标和通过船舶压载水转移和引入有害水生物和病原体威胁到生物多样性的保护和可持续使用以及 1998 年 CBD 当事国会议(COP 4)关于海洋和沿海生态系统的保护和可持续使用的第 IV/5 号决定和 2002 年 CBD 当事国会议(COP 6)关于威胁生态系统、生境或物种的外来物种的第 VI/23 号决定，包括有关侵入种的指导原则，

还注意到 1992 年联合国环境与发展会议(UNCED)要求国际海事组织（本组织）审议通过有关压载水排放的适当规则，

考虑到《环境与发展里约宣言》第 15 条原则中所述的和本组织海洋环境保护委员会于 1995 年 9 月 15 日通过的第 MEPC 67(37)号决议中提及的预防办法，

还考虑到 2002 年可持续发展问题世界首脑会议在其执行计划的第 34(b)款中要求采取所有级别的行动，加速制定处理压载水中侵入外来种的措施，

意识到船舶压载水和沉积物的无节制排放已经导致有害水生物和病原体的转移，对环境、人体健康、财产和资源造成损伤或损害，

认识到本组织透过为处理有害水生物和病原体转移的目的而通过的 1993 年第 A.774(18)号和 1997 年第 A.868(20)号大会决议对此问题所给予的重视，

还认识到若干国家业已采取旨在防止、尽量减少和最终消除通过进入其港口的船舶而引入有害水生物和病原体的风险的单方行动；该问题，因其世界范围的关切，要求基于全球适用的规则及其有效实施和统一解释的指南的行动，

希望继续制定将导致持续防止、尽量减少和最终消除有害水生物和病原体转移的更安全和更有效的压载水管理选择方案，

决定通过船舶压载水和沉积物控制和管理来防止、尽量减少和最终消除有害水生物和病原体的转移对环境、人体健康、财产和资源引起的风险，并避免此种控制造成的有害副作用和鼓励相关知识和技术的发展，

认为缔结《国际船舶压载水和沉积物控制和管理公约》可以最好地实现这些目标，

兹协议如下：

第 1 条

定义

除另有明文规定者外，就本公约而言：

- 1 “主管机关”系指船舶在其管辖下营运的国家的政府。对于有权悬挂某一国家国旗的船舶而言，主管机关系指该国政府。对于从事勘探和开发沿海国对其自然资源的勘探和开发行使主权的沿海附近的海床和底土的浮动平台，包括浮动储藏装置(FSU)和浮动生产、储藏和卸载装置(FPSO)而言，主管机关系指有关的沿海国政府。
- 2 “压载水”系指为控制船舶纵倾、横倾、吃水、稳性或应力而在船上摄入的水及其悬浮物。
- 3 “压载水管理”系指旨在消除、无害处置、防止摄入或排放压载水和沉积物中的有害水生物和病原体的机械、物理、化学和生物的统一或综合方法。
- 4 “证书”系指“国际压载水管理证书”。
- 5 “委员会”系指本组织海洋环境保护委员会。
- 6 “公约”系指《国际船舶压载水和沉积物控制和管理公约》。
- 7 “总吨位”系指按照《1969 年国际船舶吨位丈量公约》附件 I 或任何后继公约中所载吨位丈量规则计算的总吨位。
- 8 “有害水生物和病原体”系指如被引入海洋，包括河口，或引入淡水水道则可能危害环境、人体健康、财产或资源、损害生物多样性或妨碍此种区域的其它合法利用的水生物或病原体。
- 9 “本组织”系指国际海事组织。
- 10 “秘书长”系指本组织秘书长。

11 “沉积物”系指船内压载水的沉淀物质。

12 “船舶”系指凡在水环境中运行的任何类型的船舶，包括潜水器、浮动器具、浮动平台、FSU 和 FPSO。

第 2 条

一般义务

1 各当事国承诺充分和全面实施本公约及其附件的各项规定，以便通过船舶压载水和沉积物控制和管理来防止、尽量减少和最终消除有害水生物和病原体的转移。

2 附件为本公约的组成部分。除另有明文规定者外，在提及本公约时即提及其附件。

3 本公约的任何规定均不得解释为禁止某一当事国单独地或与其它当事国一起按照国际法采取更严格措施，通过船舶压载水和沉积物的控制和管理来防止、减少或消除有害水生物和病原体的转移。

4 各当事国应努力为有效实施、遵守和执行本公约进行合作。

5 各当事国承诺鼓励继续制定旨在通过船舶压载水和沉积物控制和管理来防止、尽量减少和最终消除有害水生物和病原体的转移的压载水管理和标准。

6 依照本公约采取行动的各当事国应努力不损伤或损害本国或其它国家的环境、人体健康、财产或资源。

7 各当事国应确保为符合本公约而使用的压载水管理做法对其本国或其它国家的环境、人体健康、财产或资源所造成的损害不大于其所防止者。

8 各当事国应鼓励本公约适用的、有权悬挂其国旗的船舶尽可能避免摄入带有潜在有害水生物和病原体的压载水以及可能含有此类生物的沉积物，包括促进本组织制定的建议书的充分实施。

9 各当事国应在本组织的倡导下努力合作，以便在压载水管理的国家管辖范围之外的地区中处理对敏感、脆弱或受到威胁的海洋生态系统和生物多样性的威胁和风险。

第 3 条

适用范围

1 除本公约中另有明文规定者外，本公约应适用于：

- (a) 有权悬挂某一当事国国旗的船舶；和
- (b) 无权悬挂某一当事国国旗但在某一当事国管辖下营运的船舶。

2 本条不应适用于：

- (a) 设计或建造成不承载压载水的船舶；
- (b) 仅在某一当事国管辖水域内营运的该当事国的船舶，除非该当事国确定此类船舶的压载水排放会损伤或损害本国、相邻或其它国家的环境、人体健康、财产或资源；
- (c) 仅在某一当事国管辖水域内营运、此种免除需经该当事国授权的另一当事国的船舶。如果此种授权会损伤或损害本国、相邻或其它国家的环境、人体健康、财产或资源，则任何当事国不得给予此种授权。不给予此种授权的任何当事国应向有关船舶的主管机关作出本公约适用于该船的通知；
- (d) 仅在一个当事国的管辖水域内和在公海上营运的船舶，但不包括未根据第(c)项给予授权的船舶，除非此当事国确定此类船舶的压载水排放会损伤或损害本国、相邻或其它国家的环境、人体健康、财产或资源；
- (e) 任何军舰、海军辅助船或由国家拥有或营运并在其时仅用于政府非商业服务的其它船舶。但是，每一当事国应通过采用不损害其拥有或经营的此类船舶的作业或能力的适当措施，确保此类船舶在合理和可行时以符合本公约的方式行动；和
- (f) 船上密封舱柜中的不排放的永久性压载水。

3 对于非本公约当事国的船舶，当事国应应用本公约的必要要求，以确保不给予此类船舶更为优惠的待遇。

第 4 条

控制有害水生物和病原体通过船舶压载水和沉积物转移

1 每一当事国应要求：本公约适用的、有权悬挂其国旗或在其管辖下营运的船舶应符合本公约中所载的要求，包括附件的适用标准和要求，并应采取有效措施确保这些船舶符合这些要求。

2 每一当事国应在充分考虑其具体条件和能力的情况下为其管辖港口和水域内的压载水管理制定符合和促进达到本公约目标的国家政策、战略或方案。

第 5 条

沉积物接收设备

1 每一当事国承诺确保在该当事国指定的进行压载水舱清洁或修理的港口和码头提供足够的沉积物接收设备，并计及本组织制定的指南。此类接收设备的运营不应造成船舶的不当迟延，并确保此类沉积物的不损伤或损害本国或其它国家的环境、人体健康、财产或资源的安全处置。

2 每一当事国应根据第 1 款提供的设备被指称为不足的所有情况通知本组织，以便转告其它有关当事国。

第 6 条

科学技术研究和监测

1 各当事国应单独地或联合地努力：

- (a) 促进和便利压载水管理方面的科学技术研究；和
- (b) 监测其管辖水域的压载水管理的效果；

此种研究和监测应包括对任何技术或方法的有效性和负面影响以及对被确定为是通过船舶压载水转移的此类水生物和病原体造成的任何负面影响进行观察、测量、取样、评估和分析。

2 每一当事国为推进本公约的目标，应促进向要求信息的其它当事国提供下列相关信息：

- (a) 压载水管理的科学技术方案和技术措施；和
- (b) 任何监测和评定方案衍生的压载水管理的有效性。

第 7 条

检验和发证

1 每一当事国应确保悬挂其国旗或在其管辖下营运并需接受检验和发证的船舶按附件中的规定进行检验和发证。

2 按照第 2.3 条和附件第 C 节实施措施的当事国不应对另一当事国的船舶要求额外检验和发证，该船舶的主管机关也无义务对另一当事国要求的额外措施进行检验和证实。核实此类额外措施应是实施此类措施的当事国的责任，并不应造成船舶的不当迟延。

第 8 条**违犯事件**

1 应禁止对本公约要求的任何违犯；无论违犯事件在何处发生，均应根据有关船舶的主管机关的法律确定处罚。如果主管机关得知此种违犯事件，则应对此事件进行调查，并可要求报告的当事国提供被指称的违犯事件的额外证据。如果主管机关确信有充分证据对被指称的违犯事件提起诉讼，则应按照其法律促使尽快提起此种诉讼。主管机关应将所采取的任何行动立即通知报告被指称的违犯事件的当事国以及本组织。如果主管机关在收到信息后一年内未采取任何行动，则其应将此情况通知报告被指称的违犯事件的当事国。

2 禁止在任何当事国的管辖范围内对本公约要求的任何违犯，并应根据该当事国的法律确定处罚。每当发生此种违犯事件时，该当事国均应：

- (a) 按照其法律促使提起诉讼；或
- (b) 向该船的主管机关提供其可能掌握的业已发生违犯事件的信息和证据。

3 当事国法律根据本条规定的处罚应有足够的严厉性，以阻止在任何地方发生对本公约的违犯。

第 9 条**船舶检查**

1 本公约适用的某一船舶，当在另一当事国的任何港口或离岸码头中时，可能要接受该当事国经正式授权的官员的检查，以确定该船是否符合本公约。除本条第 2 款规定者外，任何此种检查均应限于：

- (a) 核实船上持有有效证书；如其有效，则应被接受；和
- (b) 检查压载水记录簿，和 / 或
- (c) 按照本组织将要制定的指南，进行船舶压载水取样。但是，分析样品所需的时间不得被用作不适当地迟延船舶的操作、运动或离开的根据。

2 如果某一船舶未持有有效证书或有明确根据认为：

- (a) 船舶或其设备的状况与证书的细目有重大不符；或

(b) 船长或船员不熟悉压载水管理的重要船上程序或未执行此类程序；

则可进行详细检查。

3 在本条第 2 款规定的情况下，进行检查的当事国应采取步骤确保该船在未能做到排放压载水而不会对环境、人体健康、财产或资源形成损害威胁前不得进行此种排放。

第 10 条

对违犯事件的侦查和对船舶的控制

1 各当事国应在侦查违犯事件和执行本公约规定方面进行合作。

2 如果侦查到某一船舶违犯了本公约，则船舶有权悬挂其国旗的当事国和 / 或船舶在其港口或离岸码头作业的当事国，除第 8 条所述的任何处罚或第 9 条所述的任何行动外，还可采取步骤警告、扣押或驱逐该船。但是，该船在其港口或离岸码头作业的当事国可允许此种船舶离开港口或离岸码头，以便排放压载水或驶往最近的适当修理厂或接收设备，条件是这样做不会有危害环境、人体健康、财产或资源的威胁。

3 如果第 9.1(c)条中所述的取样导致表明该船对环境、人体健康、财产或资源构成威胁的结果或证实从另一港口或离岸码头收到的此种信息，则该船在其水域营运的当事国应禁止此种船舶排放压载水，直至该威胁消除。

4 如果某一当事国收到任何当事国的调查要求并有船舶正以或曾以违犯本公约规定的方式营运的充分证据，则亦可在该船进入其管辖的港口或离岸码头时对其进行检查。此种调查的报告应送交要求调查的当事国和有关船舶的主管机关的主管当局，以便采取适当行动。

第 11 条

控制行动的通知

1 如果依照第 9 或 10 条进行的检查表明有违犯本公约的情况，则应通知该船。报告，包括违犯的任何证据，应提交给主管机关。

2 如果依照第 9.3、10.2 或 10.3 条采取了任何行动，则采取此种行动的官员应将该行动被视为必需的所有情况立即书面通知有关船舶的主管机关或者，如果这样做不可能，有关船舶的领事或外交代表。此外，还应通知负责颁发证书的经认可组织。

3 如果有关的港口国当局不能够采取第 9.3、10.2 或 10.3 条规定的行动，或如果该船已经获准驶往下一个停靠港，则除第 2 款提及的各方外，还应将所有有关该违犯事件的信息通知下一个停靠港。

第 12 条

船舶的不当迟延

1 应作出一切可能的努力，避免根据第 7.2、8、9 或 10 条使船舶被不当扣押或迟延。

2 当船舶根据第 7.2、8、9 或 10 条被不当扣押或迟延时，它应有权对所蒙受的任何损失或损害要求赔偿。

第 13 条

技术援助、合作和区域合作

1 各当事国承诺，视情直接或通过本组织和其它国际机构，在船舶压载水和沉积物控制和管理方面，向要求技术援助的当事国提供下述支持：

- (a) 培训人员；
- (b) 确保提供相关的技术、设备和设施；
- (c) 启动联合研究和开发方案；和
- (d) 采取旨在有效实施本公约和本组织制定的相关指导的其它行动。

2 各当事国承诺，根据其国家法律、规则和政策，在转让船舶压载水和沉积物的控制和管理技术方面积极进行合作。

3 为促进本公约的目标，对保护某一特定地理区域内的环境、人体健康、财产和资源具有共同利益的各当事国，特别是那些毗邻围闭或半围闭海域的当事国，应计及特有的区域特征，努力加强区域合作，包括通过缔结与本公约相符的区域协议。各当事国应寻求与各区域协议的当事国合作，制定协调的程序。

第 14 条

信息通报

1 每一当事国应向本组织报告并在适当时向其它当事国提供下述信息：

- (a) 有关压载水管理的任何规定和程序，包括其法律、规则和本公约的实施指南；

- (b) 用于压载水和沉积物环境安全处置的任何接收设备的配备和位置；和
- (c) 因附件第 A-3 和 B-4 条中所述的原因不能够符合本公约的规定的船舶的任何信息要求。

2 本组织应根据本条收到的任何通报通知各当事国，并将根据本条第 1(b)和 (c)项向其通报的任何信息发给所有当事国。

第 15 条

解决争端

各当事国应以谈判、调查、调停、调解、仲裁、司法解决、求助区域机构或协议或自己选择的其它和平手段解决它们之间有关本公约的解释或应用的任何争端。

第 16 条

与国际法和其它协议的关系

本公约中的任何规定均不应损害《联合国海洋法公约》反映的国际惯例法规定的任何国家的权利和义务。

第 17 条

签署、批准、接受、核准和加入

- 1 本公约应从 2004 年 6 月 1 日至 2005 年 5 月 31 日在本组织总部开放供签署，此后仍应开放供任何国家加入。
- 2 各国可以下列方式成为本公约的当事国：
 - (a) 签署并对批准、接受或核准无保留；或
 - (b) 签署而有待批准、接受或核准，随后予以批准、接受或核准；或
 - (c) 加入。
- 3 批准、接受、核准或加入应通过向秘书长交存有关文件作出。
- 4 如果一国包含两个或更多对本公约中处理的事项适用不同法律制度的领土单元，则它可在签署、批准、接受、核准或加入时声明：本公约应适用于其所有领土单元，或仅适用于其中一个或多个单元，并可随时通过提交另一个声明对该声明加以修改。

5 任何此种声明均应书面通知保管人，并应明确说明本公约适用的一个或多个领土单元。

第 18 条

生效

1 本公约应在其合计商船队不少于世界商船总吨位百分之三十五的至少三十个国家签署了公约并对批准、接受或核准无保留或按第 17 条交存了必要的批准、接受、核准或加入文件之日后十二个月生效。

2 对于在达到本公约生效要求后但在生效日期前交存本公约的批准、接受、核准或加入文件的国家，批准、接受、核准或加入应在本公约生效之日生效或在交存文件之日后三个月生效，以晚者为准。

3 在本公约生效之日后交存的任何批准、接受、核准或加入文件，应在交存之日后三个月生效。

4 在本公约某一修正案根据第 19 条视为已被接受之日后交存的任何批准、接受、核准或加入文件，应适用于经修正的本公约。

第 19 条

修正案

1 可根据下列各款规定的任一程序对本公约进行修正。

2 在本组织内作出审议后的修正案：

- (a) 任何当事国均可提议本公约的修正案。提议的修正案应提交给秘书长，然后应由秘书长在对其审议前至少六个月将其分发给各当事国和本组织会员。
- (b) 按上述规定提议和分发的修正案应提交给委员会审议。当事国，不论是否为本组织会员国，均应有权参与委员会审议和通过修正案的工作。
- (c) 修正案应由在委员会中出席并参加表决的当事国的三分之二多数通过，但在表决时应有至少三分之一的当事国出席。
- (d) 按照第(c)项通过的修正案应由秘书长通知各当事国供接受。
- (e) 在下列情况下修正案应视为已被接受：

- (i) 本公约某一条款的修正案应在三分之二的当事国向秘书长作出了接受通知之日视为已被接受。
 - (ii) 附件的修正案应在通过之日后十二个月届满时或委员会确定的其它日期视为已被接受。但是，如果到该日期，有超过三分之一的当事国通知秘书长它们反对该修正案，则其应视为未被接受。
- (f) 在下列情况下修正案应生效：
- (i) 本公约某一条款的修正案应在其按照第(e)(i)项视为已被接受之日后六个月对已声明接受该修正案的当事国生效。
 - (ii) 附件的修正案应在其视为已被接受之日后六个月对所有当事国生效，但下列任何当事国除外：
 - (1) 按第(e)(ii)项通知反对该修正案并且未撤销此种反对的当事国；或
 - (2) 在此修正案生效前通知秘书长：该修正案仅应在以后作出接受通知后对其生效的当事国。
- (g) (i) 根据第(f)(ii)(1)项作出反对通知的当事国可在以后向秘书长作出接受该修正案的通知。此种修正案应在其作出接受通知之日后六个月或在该修正案的生效之日，以晚者为准，对此种当事国生效。
- (ii) 如果作出第(f)(ii)(2)项所述通知的当事国向秘书长作出接受某一修正案的通知，则此种修正案应在其作出接受通知之日后六个月或在该修正案生效之日，以晚者为准，对此种当事国生效。

3 会议作出的修正：

- (a) 经某一当事国要求并获得至少三分之一的当事国赞同时，本组织应召开当事国会议审议本公约的修正案。
- (b) 由此种会议经出席并参加表决的当事国的三分之二多数通过的修正案应由秘书长通知所有当事国供接受。
- (c) 除会议另有决定者外，该修正案应分别按第 2(e)和(f)款中规定的程序视为已被接受和生效。

- 4 拒绝接受附件的某一修正案的任何当事国，仅应就该修正案的实施而言，被视为非当事国。
- 5 本条规定的任何通知均应书面向秘书长作出。
- 6 秘书长应将下列事项通知各当事国和本组织各会员：
 - (a) 生效的任何修正案及其普遍和对每一当事国的生效日期；和
 - (b) 根据本条作出的任何通知。

第 20 条

退出

- 1 任何当事国，在从本公约对该当事国生效之日起算的两年届满后，可随时退出本公约。
- 2 退出应以向保管人提交书面通知的方式作出，在收到通知后一年或通知中可能规定的更长期限生效。

第 21 条

保管人

- 1 本公约应由秘书长保管。秘书长应将本公约的核证副本发送签署或加入本公约的所有国家。
- 2 除本公约其它部分规定的职责外，秘书长还应：
 - (a) 将下列事项通知签署或加入本公约的所有国家：
 - (i) 每一新的签署或批准、接受、核准或加入文件的交存及其日期；
 - (ii) 本公约的生效日期；和
 - (iii) 本公约的任何退出文件的交存及其收到日期和退出生效日期；和
 - (b) 本公约一经生效，即按《联合国宪章》第 102 条将其文本发送联合国秘书处供登记和公布。

第 22 条

语文

本公约正本一份，以阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文写成，每一文本具有同等效力。

二零零四年二月十三日订于伦敦。

下列具名者，均经各自政府正式授权，特签署本公约，以昭信守。

附件

船舶压载水和沉积物控制和管理规则

第 A 节 — 总则

第 A-1 条

定义

就本附件而言：

- 1 “周年日”系指与证书失效日期相应的每一年的月份和日期。
- 2 “压载水容量”系指船上用于承载、装填或排放压载水的任何液舱、处所或舱室，包括被设计成允许承载压载水的任何多用途液舱、处所或舱室的总体积容量。
- 3 “公司”系指船舶的所有人或诸如管理人或光船承租人等接受船舶所有人的船舶营运责任并在接受此种责任时同意接受《国际安全管理规则》¹规定的所有职责和责任的任何其它组织或个人。
- 4 “建造的”，就船舶而言，系指以下建造阶段：
 - .1 安放龙骨；或
 - .2 开始可认同为特定船舶的建造；或
 - .3 开始包括至少 50 吨或所有结构材料的预计质量的百分之一的船舶组装，取较小者；或
 - .4 船舶进行重大改建。
- 5 “重大改建”系指：
 - .1 压载水承载能力的改变达到 15%或更大的船舶改建；或
 - .2 改变船型的船舶改建；或
 - .3 主管机关认为旨在将船舶寿命延长十年或更长时间的船舶改建；或
 - .4 造成压载水系统的修改而非相同部件更换的船舶改建。就本附件而言，为符合第 D-1 条规定的船舶改建不应视为构成重大改建。

¹ 参看本组织以经修正的第 A.741(18)号决议通过的《ISM 规则》。

6 “距最近陆地”系指距按国际法确定所述领土之领海的基线，但，就本公约而言，“距”澳大利亚东北海岸外的“最近陆地”系指距在澳大利亚海岸沿下列位置点划出的一条线：

从南纬 11°00′ 、东经 142°08′
至南纬 10°35′ 、东经 141°55′
再至南纬 10°00′ 、东经 142°00′
再至南纬 9°10′ 、东经 143°52′
再至南纬 9°00′ 、东经 144°30′
再至南纬 10°41′ 、东经 145°00′
再至南纬 13°00′ 、东经 145°00′
再至南纬 15°00′ 、东经 146°00′
再至南纬 17°30′ 、东经 147°00′
再至南纬 21°00′ 、东经 152°55′
再至南纬 24°30′ 、东经 154°00′
再至南纬 24°42′ 、东经 153°15′ 。

7 “活性物质”系指对“有害水生物和病原体”有一般或特定作用或有一般或特定抵抗作用的物质或生物，包括病毒或真菌。

第 A-2 条
一般适用性

除另有明文规定者外，压载水排放只应按本附件的规定通过压载水管理进行。

第 A-3 条
例外情况

第 B-3 条的要求或当事国根据第 2.3 条和第 C 节采取的任何措施不应适用于：

- 1 为确保紧急情况下的船舶安全或海上人命救助所必需的压载水和沉积物的摄入或排放；或
- 2 船舶或其设备损坏引起的压载水和沉积物的意外排放或进入：
 - .1 但应在发生损害或发现损害或排放之前和之后采取了一切合理的预防措施来防止或尽量减少排放；和
 - .2 除非所有人、公司或负责高级船员有意或鲁莽地造成损坏；或
- 3 在为避免或尽量减少船舶污染事故而使用时的“压载水和沉积物”的摄入和排放；或

- 4 同一压载水和沉积物在公海上的摄入和此后的排放；或
- 5 压载水和沉积物在全部压载水和沉积物的同一起源地的船舶排放并且未与未经管理的、来自其它地区的压载水和沉积物发生任何混合。如发生混合，则应按本附件对来自其它地区的压载水进行压载水管理。

第 A-4 条

免除

1 除本公约其它部分中所载的免除规定外，仅在下列情况下当事国还可在其管辖水域内免除应用第 B-3 或 C-1 条的任何要求：

- .1 此种免除系给予从事在指定港口或地点间航行的船舶或仅在指定港口或地点间营运的船舶；
- .2 此种免除的有效期不超过五年并应接受中期检查；
- .3 此种免除系给予不混合压载水或沉积物的、非从事 1.1 款中规定的港口或地点间航行的船舶；和
- .4 此种免除系根据本组织制定的“风险评定指南”给予。

2 根据第 1 款给予的免除应在向本组织作出通知和向各当事国发出有关信息后方为有效。

3 根据本条给予的任何免除不应损伤或损害邻近或其它国家的环境、人体健康、财产或资源。为解决任何被确定的关切，应与被当事国确定为可能受到有害影响的任何国家协商。

4 根据本条给予的任何免除均应记录在压载水记录簿中。

第 A-5 条

等效符合

总长度小于 50 米、最大压载水容量为 8 立方米的仅用于娱乐或比赛的游船或主要用于搜救的船舶对本附件的等效符合应由主管机关确定并计及本组织制定的指南。

第 B 节 — 对船舶的管理和控制要求

第 B-1 条

压载水管理计划

每一船舶均应在船上携带并实施压载水管理计划。此种计划应由主管机关核准并计及本组织制定的指南。压载水管理计划是各船特定的并应至少：

- 1 详述该船和涉及本公约要求的压载水管理的船员的安全程序；
- 2 详述实施本公约中所载的压载水管理要求和补充性的压载水管理做法所应采取的行动；
- 3 详述沉积物的：
 - .1 海上处置程序；和
 - .2 岸上处置程序；
- 4 包括与将在其水域中进行海上排放的国家的当局协调涉及海上排放的船上压载水管理的程序；
- 5 指定在船上负责确保计划得到正确实施的高级船员；
- 6 载有本公约规定的船舶报告要求；和
- 7 以船舶的工作语文写成。如果使用的语文不是英文、法文或西班牙文，则应包括其中一者的译文。

第 B-2 条

压载水记录簿

- 1 每一船舶均应在船上备有至少载有附录 II 规定信息的压载水记录簿。该记录簿可以是一种电子记录系统，或可以被列入其它记录簿或系统中。
- 2 压载水记录簿的记录事项应在自上次登记后的一个至少两年的期限内船上保留；此后应在一个至少三年的期限内由公司控制。
- 3 在按第 A-3、A-4 或 B-3.6 条排放压载水时，或在发生本公约未以其它方式予以免除的压载水的其它意外或异常排放时，应在压载水记录簿中作出记录，说明排放的情况和理由。

4 压载水记录簿应在所有合理时间随时可供检查；对于被拖带的无人船舶，可放在拖船上保存。

5 每一压载水作业均应及时在压载水记录簿中作出充分记录。每一记录均应由负责有关作业的高级船员签字，每一被填写页均应由船长签字。压载水记录簿中的记录事项应以该船的工作语文填写。如果该语文不是英文、法文或西班牙文，则该记录事项应载有其中一种语文的译文。当以船舶有权悬挂其国旗的国家的官方国家语文填写的记录事项也被使用时，在发生争端或有不一致时，应以此种记录事项为准。

6 经当事国正式授权的官员，在船舶在该当事国的港口或离岸码头中时，可在本条适用的任何船上检查压载水记录簿，并可制作任何记录事项的副本和要求船长认证：该副本是真实副本。经此种认证的任何副本应在任何诉讼中被允许作为记录事项中所述事实的证据。压载水记录簿的检查和认证副本的制作应在不造成船舶不适当迟延的情况下从速进行。

第 B-3 条 **船舶压载水管理**

1 2009 年前建造的船舶：

- .1 当压载水容量为 1,500 至 5,000 立方米（包括 1,500 和 5,000 立方米）时，在 2014 年以前应进行至少符合第 D-1 或 D-2 条所述标准的压载水管理，此后它应至少符合第 D-2 条所述标准；
- .2 当压载水容量小于 1,500 或大于 5,000 立方米时，在 2016 年以前应进行至少符合第 D-1 或 D-2 条所述标准的压载水管理，此后它应至少符合第 D-2 条所述标准。

2 第 1 款适用的船舶应在不迟于适用于该船的标准符合年的该船交付周年日后的第一个中期或更证检验，以早者为准，符合第 1 款。

3 在 2009 年及以后建造的、压载水容量小于 5,000 立方米的船舶，应进行至少符合第 D-2 条所述标准的压载水管理。

4 在 2009 年或以后但在 2012 年以前建造的、压载水容量等于或大于 5,000 立方米的船舶，应按第 1.2 款进行压载水管理。

5 在 2012 年或以后建造的、压载水容量等于或大于 5,000 立方米的船舶，应进行至少符合第 D-2 条所述标准的压载水管理。

6 本条要求不适用于将压载水排放到其设计计及本组织为其制定的指南的接收设备中的船舶。

7 压载水管理的其它方法，如能确保对环境、人体健康、财产或资源的同等保护并得到本委员会的原则认可，则也可被接受为第 1 至 5 款所述要求的替代要求。

第 B-4 条

压载水交换

1 为符合第 D-1 条的标准而进行压载水交换的船舶：

- .1 凡可能时，均应在距最近陆地至少 200 海里、水深至少为 200 米的地方进行此种压载水交换并应计及本组织制定的指南；
- .2 当船舶不能按第 1.1 款进行压载水交换时，应计及第 1.1 款所述指南，在尽可能远离最近陆地并在所有情况下距最近陆地至少 50 海里、水深至少为 200 米的地方进行此种压载水交换。

2 在距最近陆地的距离或水深不符合第 1.1 或 1.2 中所述参数的海区中，经视情与邻近或其它国家协商并计及第 1.1 款所述指南，港口国可指定船舶进行压载水交换的地区。

3 不应为符合第 1 款的任何特定要求而要求船舶偏离其预定航行或推迟航行。

4 如船长合理地确定：由于恶劣天气、船舶设计或应力、设备失灵或任何异常状况压载水交换会威胁船舶的安全或稳性、其船员或旅客，则应视情不要求进行压载水交换的船舶符合第 1 或 2 款。

5 当船舶被要求进行压载水交换但却未按本条这样做时，其理由应在压载水记录簿中作出记录。

第 B-5 条

船舶沉积物管理

1 所有船舶均应按本船的压载水管理计划的规定清除和处置被指定承载压载水的处所中的沉积物。

2 第 B-3.3 至 B-3.5 条中所述船舶的设计和建造应计及本组织制定的指南，在不降低安全或营运效率的情况下做到：将沉积物的摄入和有害夹带减至最低程度、便于沉积物的清除和提供用于沉积物清除和取样的安全通道。第 B-3.1 条所述船舶应在可行的范围内符合本款。

第 B-6 条
高级和普通船员的职责

高级和普通船员应熟知其在实施其供职船舶的特定压载水管理方面的职责并应在与其职责相应的程度上熟知船舶的压载水管理计划。

第 C 节 — 若干地区中的特别要求

第 C-1 条
额外措施

1 如果当事国单独或与其它当事国一起确定需有第 B 节以外的额外措施来防止、减少或消除通过船舶的压载水和沉积物转移有害水生物和病原体，则此种当事国可按国际法要求船舶达到某一规定的标准或要求。

2 在根据第 1 款确定标准或要求前，当事国应与可能受到此种标准或要求影响的邻近或其它国家协商。

3 拟按第 1 款采用额外措施的当事国应：

- .1 计及本组织制定的指南。
- .2 在措施的计划实施日期前至少六个月将制定额外措施的意向通知本组织，但紧急或传染情况除外。此种通知应包括：
 - .1 额外措施适用地点的精确座标；
 - .2 应用额外措施的必要性和理由，可能时包括其好处；
 - .3 对额外措施的陈述；和
 - .4 为促进船舶符合额外措施而可能提供的任何安排。
- .3 视情在《联合国海洋法公约》反映的国际惯例法要求的范围内获得本组织的认可。

4 在采取此种额外措施时，当事国应努力提供所有适当业务，包括但不限于在可行时向船员通报区域、现有和替代航线或港口，以减轻船舶负担。

5 当事国采取的任何额外措施均不能降低船舶的安全和保安并在任何情况下均不应与船舶必须遵守的任何其它公约有冲突。

6 采用额外措施的当事国可在其认为适当的期限或具体情况下免除这些措施。

第 C-2 条

有关在若干地区中的压载水摄入的警告和有关的船旗国措施

1 当事国应努力向海员通知由其管辖的、因已知状况船舶不应摄入压载水的地区。该当事国应在通知中列入此种地区的精确座标和，在可能时，用于压载水摄入的任何替代地区的位置。可对以下地区发出警告：

- .1 已知出现可能与压载水摄入或排放有关的有害水生物和病原体的爆发、感染或繁殖（如有害藻花）的地区；
- .2 靠近污水流出口的地区；或
- .3 潮冲洗差的地区或已知潮流较混浊的时间。

2 除将第 1 款规定的地区通知海员外，当事国还应将第 1 款规定的任何地区和此种警告可能有效的时期通知本组织和任何可能受到影响的沿海国。给本组织和任何可能受到影响的沿海国的通知应包括此种地区的精确座标和，在可能时，用于压载水摄入的任何替代地区的位置。该通知应包括给需要在该地区摄入压载水的船舶的建议，陈述为替代供应作出的安排。当某一特定警告不再适用时，该当事国也应向海员、本组织和任何可能受到影响的沿海国作出通知。

第 C-3 条

信息通报

本组织应通过适当手段提供根据第 C-1 和 C-2 条向其通报的信息。

第 D 节 — 压载水管理标准

第 D-1 条

压载水交换标准

- 1 按本条进行压载水交换的船舶的压载水体积交换效率应至少为百分之九十五。
- 2 对于使用泵透方法交换压载水的船舶，三倍于每一压载水舱体积的泵透应视为达到第 1 款所述标准。少于该体积三倍的泵透，如船舶能证明达到了至少百分之九十五的体积交换，则也可被接受。

第 D-2 条

压载水性能标准

- 1 按本条进行压载水管理的船舶的排放应达到小于每立方米 10 个最小尺寸大于或等于 50 微米的可生存生物和小于每毫升 10 个最小尺寸小于 50 微米但大于或等

于 10 微米的可生存生物；并且，指示微生物的排放不应超过第 2 款中所述的规定浓度。

2 作为一种人体健康标准，指示微生物应包括：

- .1 产毒霍乱弧菌(O1 和 O139)：少于每 100 毫升 1 个菌落形成单位(cfu)或小于每一克（湿重）浮游动物样品 1 个 cfu；
- .2 大肠杆菌：少于每 100 毫升 250 个 cfu；
- .3 肠球菌：少于每 100 毫升 100 个 cfu。

第 D-3 条

压载水管理系统的认可要求

1 除第 2 款规定者外，用于符合本公约的压载水管理系统必须由主管机关认可并计及本组织制定的指南。

2 使用活性物质或含有一种或多种活性物质的制剂来符合本公约的压载水管理系统，应由本组织根据本组织制定的程序认可。该程序应陈述对活性物质及其建议的应用方法的认可或该认可的撤销。在撤销认可时，在此种撤销之日后的一年内应禁止使用有关的活性物质。

3 用于符合本公约的压载水管理系统必须对船舶及其设备和船员均安全。

第 D-4 条

原型压载水处理技术

1 对于任何在第 D-2 条的标准本应对其成为有效之日前参加经主管机关认可的测试和评估有希望的压载水处理技术的方案的船舶而言，第 D-2 条的标准在从本应要求该船符合该标准之日起算的五年里不应适用于该船。

2 对于在第 D-2 条的标准对其生效之日后参加由主管机关认可并计及本组织制定的指南、旨在测试和评定有可能导致达到高于第 D-2 条的标准的处理技术的有希望的压载水技术的方案的任何船舶，第 D-2 条的标准应在从确立此种技术之日起算的五年里不适用于该船。

3 在制定和实施任何测试和评估有希望的压载水技术时，各当事国应：

- .1 计及本组织制定的指南；和
- .2 只允许有效测试此种技术所必需的最小数目的船舶参加；和

- 4 在整个测试和评估期间，该处理系统必须以一致的方式按照设计运行。

第 D-5 条

本组织对标准的检查

1 在不迟于第 D-2 条规定的该标准的最早生效日期前三年举行的一次委员会会议上，委员会应进行一次检查，包括确定是否有达到该标准的适当技术、评定第 2 款中的标准和评定社会—经济效果，特别是在发展中国家尤其是小岛发展中国家的发展需要方面。委员会还应视情进行定期检查，来检查第 B-3.1 条中所述船舶的适用要求以及本附件中涉及的压载水管理的任何其它问题，包括本组织制定的任何指南。

2 对适当技术的此种检查应计及：

- .1 船舶和船员的安全考虑事项；
- .2 环境可接受性，即造成的环境影响不会多于或大于其解决者；
- .3 可行性，即与船舶设计和作业的兼容。
- .4 成本效益，即经济；和
- .5 在清除压载水中的有害水生物和病原体或以其它方式使其无法生存方面的生物有效性。

3 委员会可设立进行第 1 款所述检查的小组。委员会应确定设立的任何此种小组的构成、职责范围和要处理的具体事项。此种小组可制定和推荐修正本附件的提案，供各当事国审议。只有当事国才能参加建议书的制定和委员会修正决定的工作。

4 如根据本条所述检查，各当事国决定通过本附件的修正案，则此种修正案应按本公约第 19 条中的程序通过和生效。

第 E 节 — 压载水管理的检验和发证要求

第 E-1 条

检验

1 本公约适用的、等于和大于 400 总吨的船舶，不包括浮动平台、FSU 和 FPSO，应接受下文规定的检验：

- .1 初次检验。在船舶投入营运前或在首次颁发第 E-2 或 E-3 条要求的证书前进行。该检验应证实：第 B-1 条要求的压载水管理计划及任何相关结构、设备、系统、配件、装置和材料或工艺完全符合本公约的要求。
 - .2 换证检验。按主管机关规定的、不超过五年的间隔进行，但第 E-5.2、E-5.5、E-5.6 或 E-5.7 条适用者除外。该检验应证实：第 B-1 条要求的压载水管理计划和任何相关结构、设备、系统、配件、装置和材料或工艺完全符合本公约的适用要求。
 - .3 中期检验。在证书的第二个周年日之前或之后的三个月内或在其第三个周年日之前或之后的三个月内进行并应取代第 1.4 款规定的某一年度检验。中期检验应确保压载水管理的设备、相关系统和工艺完全符合本附件的适用要求并处于良好工作状态。此种中期检验应在根据第 E-2 或 E-3 条颁发的证书上作出签注。
 - .4 年度检验。在每一周年日之前或之后的三个月内进行。它应包括对第 B-1 条要求的压载水管理计划的相关结构、任何设备、系统、配件、装置和材料或工艺的全面检查，以确保它们已按第 9 款进行保养并仍然适合该船的预定服务。此种年度检验应在根据第 E-2 或 E-3 条颁发的证书上作出签注。
 - .5 额外检验。视情可为全面或部分检验，应在实现完全符合本公约所必需的结构、设备、系统、配件、装置和材料的改变、更换或重要修理后进行。该检验应确保任何此种改变、更换或重要修理被有效作出，从而使船舶符合本公约的要求。此种检验应在根据第 E-2 或 E-3 条颁发的证书上作出签注。
- 2 主管机关应为不受第 1 款的规定约束的船舶制定适当措施，确保本公约的适用规定得到遵守。
- 3 为执行本公约的规定的船舶检验应由主管机关的官员进行。但主管机关可将检验委托给为此目的指定的验船师或由其认可的组织。
- 4 按第 3 款所述指定验船师或认可组织进行检验的主管机关应至少向此种被指定的验船师或经认可的组织作出以下授权²：

² 参看本组织以第 A.739(18)号决议通过的、可由本组织作出修正的指南和本组织以第 A.789(19)号决议通过的、可由本组织作出修正的规范。

- .1 要求其检验的船舶符合本公约的规定；和
 - .2 如当事国的港口国的有关当局提出请求，则进行检验和检查。
- 5 主管机关应将被指定的验船师或经认可的组织的责任和授权条件通知本组织，以分发给各当事国，作为其官员的信息。
- 6 当主管机关、被指定的验船师或经认可的组织确定：船舶的压载水管理不符合第 E-2 或 E-3 条要求的证书的细 节或使船舶不能做到出海航行而不会对环境、人体健康、财产或资源造成有害威胁时，此种验船师或组织应立即采取纠正措施使船舶符合要求。应立即通知验船师或组织并确保：证书未被颁发或被撤销。如果船舶在另一当事国的港口中，则应立即通知该港口国的有关当局。当主管机关的官员、被指定的验船师或经认可的组 织向港口国的有关当局作出通知后，该有关港口国的政府应向此种官员、验船师或组织提供任何必要帮助，以履行本条对其规定的义务，包括第 9 款所述的任何行动。
- 7 每当船舶发生事故或发现对船舶按本公约进行压载水管理的能力有严重影响的缺陷时，该船的所有人、营运人或其它负责人应及早报告负责颁发有关证书的主管机关、经认可的组 织或被指定的验船师；后者应启动调查，以确定第 1 款要求的检验是否必要。如当船舶在另一当事国的港口中，则所有人、营运人或其它负责人还应立即报告该港口国的有关当局。被指定的验船师或经认可的组 织应确定此种报告已作出。
- 8 在每一情况下，有关主管机关应完全保证检验的完整性和有效性并应承诺确保履行该义务的 必要安排。
- 9 应使船舶及其设备、系统和工艺的状况保持符合本公约的规定，确保船舶在所有方面仍然能够做到出海航行而不会对环境、人体健康、财产或资源造成有害威胁。
- 10 在完成了第 1 款规定的任何船舶检验后，未经主管机关同意，不对第 B-1 条要求的并在检验中涉及的压载水管理计划的相关结构、任何设备、配件、装置或材料作任何更改，但此种设备或配件的直接更换除外。

第 E-2 条

证书的颁发或签注

- 1 主管机关应确保在对第 E-1 条适用的船舶成功完成按第 E-1 条进行的检验后，向其颁发证书。一当事国授权颁发的证书应被其它当事国接受，并且，就本公约规定的所有目的而言，应视为与其颁发的证书具有同样效力。

- 2 证书应由主管机关或由其正式授权的任何人员或组织颁发或签注。在每一情况下，主管机关均对证书承担完全责任。

第 E-3 条

由另一当事国颁发或签注证书

- 1 应主管机关请求，另一当事国可致使船舶被检验；如确信符合本公约的规定，则应向该船颁发或授权颁发证书，并在适当时按本附件对船舶的该证书作出或授权作出签注。
- 2 应尽早向作出请求的主管机关发送证书的副本和检验报告的副本。
- 3 按此方法颁发的证书应载有如下说明：证书系应主管机关请求颁发，它与主管机关颁发的证书具有同样效力并得到同样承认。
- 4 不应向有权悬挂非当事国国旗的船舶颁发证书。

第 E-4 条

证书格式

证书应使用附录 1 中所载格式，以颁证国的官方语文写成。如果使用的语文不是英文、法文或西班牙文，则条文应包括其中一种语文的译文。

第 E-5 条

证书的期限和效力

- 1 证书应按主管机关规定的、不超过五年的期限颁发。
- 2 对于换证检验：
 - .1 虽有第 1 款的要求，当换证检验系在现有证书的失效日期之前的三个月内完成时，新证书应从换证检验完成之日起至从现有证书失效之日起算不超过五年的某一日期有效。
 - .2 当换证检验系在现有证书的失效日期之后完成时，新证书应从换证检验完成之日起至从现有证书的失效日期起算不超过五年的某一日期有效。
 - .3 当换证检验系在现有证书的失效日期之前超过三个月完成时，新证书应从换证检验完成之日起至从换证检验完成之日起算不超过五年的某一日期有效。

3 如果证书系按不足五年的期限颁发，则主管机关可将证书的有效期展至第 1 款规定的最大期限，但应视情进行第 E-1.1.3 条中所述的、按五年期限颁发证书时适用的检验。

4 如已完成换证检验但新证书却不能在现有证书失效之日前颁发或送到船上，则主管机关授权的人员或组织可在现有证书上签注。此种证书应在从失效之日起算不超过五个月的新期限内被接受为有效。

5 如果证书失效时船舶不在其检验港中，则主管机关可延展该证书的有效期，但给予此种展期仅应是为了使船舶完成驶往其检验港的航行并且仅在做是正当和合理时。任何证书的展期不得超过三个月。得到此种展期的船舶，在到达其检验港后，无权因为此种展期而在没有新证书的情况下离开该港口。在换证检验完成后，新证书应以从现有证书在展期前的失效日期起算不超过五年的某一日期以前有效。

6 向未根据本条的上述规定给予展期的、从事短途航行的船舶颁发的证书，可由主管机关在从证书所示失效日期起算最多为一个月的宽限期内予以延展。在换证检验完成后，新证书应在从现有证书在展期前的失效日期起算不超过五年的某一日期以前有效。

7 在主管机关确定的特殊情况下，新证书的起始日期不必是本条第 2.2、5 或 6 款要求的现有证书的失效日期。在此种特殊情况下，新证书应在从换证检验完成日期起算不超过五年的某一日期以前有效。

8 如果在第 E-1 条规定的期限前完成年度检验，则：

- .1 证书上所示的周年日应通过签注修正为在完成检验之日后不超过三个月的某一日期；
- .2 此后第 E-1 条要求的年度或中期检验，应使用新的周年日，按该条规定的期限完成；
- .3 只要视情进行一次或多次年度检验从而使其不超过第 E-1 条规定的最大检验间隔，则失效日期可以保持不变。

9 根据第 E-2 或 E-3 条颁发的证书在下列任何情况下应不再有效：

- .1 对完全符合本公约所必需的结构、设备、系统、配件、装置和材料作出改变、更换或重要修理并且未按本附件对证书作出签注；

- .2 在船舶换挂它国国旗时。新证书仅在颁发新证书的当事国完全确信该船符合第 E-1 条的要求时才应被颁发。在当事国间换挂船旗时，如在换挂发生后的三个月内提出请求，则船舶先前有权悬挂其国旗的当事国应尽早将该船在换挂船旗前携带的证书副本和，有如有的话，有关检验报告的副本送交主管机关；
- .3 未在第 E-1.1 条规定的期限内完成有关检验；或
- .4 未按第 E-1.1 条对证书作出签注。

附录 1

国际压载水管理证书格式

国际压载水管理证书

系根据《国际船舶压载水和沉积物控制和管理公约》（此后称为“本公约”）的规定，经.....政府授权
(国家全名)
由.....颁发。
(根据本公约的规定被授权的主管人员或组织的全名)

船舶细节¹
船名.....
识别编号或字符.....
登记港.....
总吨位.....
IMO 编号².....
建造日期.....
压载水容量（立方米）

所用压载水管理方法的详情
所用压载水管理方法.....
安装日期（如适用）

厂家名称（如适用）

¹ 船舶细节也可横向置于方框内。
² 本组织以第 A.600(15)号决议通过的“IMO 船舶识别号方案”。

船上使用的主要压载水管理方法系：

- ☐ 按照第 D-1 条
- ☐ 按照第 D-2 条
 (陈述)
- ☐ 该船应遵守第 D-4 条

兹证明：

- 1 已按本公约附件第 E-1 条对该船进行检验；和
- 2 检验表明该船的压载水管理符合本公约附件。

本证书在.....以前有效，但需进行本公约附件第 E-1 条规定的检验。

本证书依据的检验的完成日期：日 / 月 / 年

颁发地点.....
(证书的颁发地点)

..... (颁发日期)	 (经授权的颁证官员的签字)
(当局的钢印或章印)	

兹证明在本公约附件第 E-1 条要求的检验中查明该船符合本公约的有关规定。

年度检验: 签字.....
(经正式授权的官员的签字)

地点.....

日期.....

(当局的钢印或章印)

年度” / 中期”检验:

签字.....
(经正式授权的官员的签字)

地点.....

日期.....

(当局的钢印或章印)

年度* / 中期*检验:

签字.....
(经正式授权的官员的签字)

地点.....

日期.....

(当局的钢印或章印)

年度检验:

签字.....
(经正式授权的官员的签字)

地点.....

日期.....

(当局的钢印或章印)

* 视情删去。

第 E-5.8.3 条规定的年度 / 中期检验

兹证明在本公约附件第 E-5.8.3 条规定的年度 / 中期*检验中查明该船符合本公约的有关规定。

签字.....
(经授权的官员的签字)

地点.....

日期.....
(当局的钢印或章印)

在第 E-5.3 条适用时有效期不足五年的证书的展期签注

该船符合本公约的有关规定。本证书应按本公约附件第 E-5.3 条在.....以前被接受为有效。

签字.....
(经授权的官员的签字)

地点.....

日期.....
(当局的钢印或章印)

在已完成换证检验并且第 E-5.4 条适用时的签注

该船符合本公约的有关规定。本证书应按本公约附件第 E-5.4 条在.....以前被接受为有效。

签字.....
(经授权的官员的签字)

地点.....

日期.....
(当局的钢印或章印)

* 视情删去。

**在第 E-5.5 或 E-5.6 条适用时直至
抵达港口和在某一宽限期内的证书展期签注**

本证书应按本公约附件第 E-5.5 或 E-5.6*条在.....以前被接受为有效。

签字.....
(经授权的官员的签字)

地点.....

日期.....
(当局的钢印或章印)

在第 E-5.8 条适用时将周年日提前的签注

按本公约附件第 E-5.8 条，新的周年日为.....。

签字.....
(经授权的官员的签字)

地点.....

日期.....
(当局的钢印或章印)

按本公约附件第 E-5.8 条，新的周年日为.....。

签字.....
(经授权的官员的签字)

地点.....

日期.....
(当局的钢印或章印)

* 视情删去，

附录 II
压载水记录簿格式
国际船舶压载水和沉积物控制和管理公约

时期：从.....至：

船名.....

IMO 编号.....

总吨位.....

国旗.....

总压载水容量（立方米）

该船备有压载水管理计划 ☐

注明压载水舱的船舶示意图：

1 前言

按《国际船舶压载水和沉积物控制和管理公约》附件第 B-2 条，应对每一压载水作业作出记录。这包括海上和向接收设备的排放。

2 压载水和压载水管理

“压载水”系指为控制船舶的纵倾、横倾、吃水、稳性或应力而在船上摄入的水及其悬浮物。压载水管理应符合经认可的压载水管理计划并计及本组织制定的指南。³

3 压载水记录簿的记录事项

压载水记录簿的记录事项应在下列每一情况下填写：

3.1 在船上摄入压载水时：

- .1 摄入日期、时间和摄入港口或设备的位置（港口或经纬度）及，如在港口外，水深

³ 参看本组织以第 A.868(20)号决议通过的“旨在尽量减少有害水生物和病原体的转移的船舶压载水控制和管理指南”。

- .2 估计的摄入量（立方米）
- .3 负责该作业的高级船员的签字
- 3.2 每当为压载水管理目的对压载水进行循环或处理时：
 - .1 作业的日期和时间
 - .2 估计的循环或处理量（立方米）
 - .3 是否按压载水管理计划进行
 - .4 负责该作业的高级船员的签字
- 3.3 当压载水被排放到海中时：
 - .1 排放的日期、时间和排放港口或设备的位置（港口或经纬度）
 - .2 估计的排放量（立方米）和剩余量（立方米）
 - .3 在排放前是否实施了经认可的压载水管理计划
 - .4 负责该作业的高级船员的签字
- 3.4 当压载水被排放到接收设备中时：
 - .1 摄入的日期、时间和位置
 - .2 排放的日期、时间和位置
 - .3 港口或设施
 - .4 估计的排放或摄入量（立方米）
 - .5 在排放前是否实施了经认可的压载水管理计划
 - .6 负责该作业的高级船员的签字
- 3.5 压载水的意外或其它异常摄入或排放：
 - .1 发生日期和时间
 - .2 发生时的港口或船舶位置
 - .3 估计的压载水排放量

- .4 摄入、排放、逸出或灭失情况、其原因和一般说明
- .5 排放前是否实施了经认可的压载水管理计划
- .6 负责该作业的高级船员的签字

3.6 额外的操作程序和一般说明

4 压载水数量

应以立方米估计船上的压载水数量。压载水记录簿载有对估计压载水数量的许多提及。认识到估计压载水数量的精确性是有待解释的。

压载水作业记录

压载水记录簿页的示例

船名:

识别编号或字符.....

日期	项目 (编号)	作业记录 / 负责高级船员的签字

船长签字.....

附录

会议通过的决议

决议 1

本组织有关《国际船舶压载水和
沉积物控制和管理公约》的今后工作

会议，

通过了《国际船舶压载水和沉积物控制和管理公约》（“本公约”），

注意到本公约第 5 和 9 条和附件第 A-4、A-5、B-1、B-3、B-4、B-5、C-1、D-3 和 D-4 条提及本组织要为其中确定的具体目的制定的指南或程序，

认识到需要制定这些指南来确保对本公约有关要求的全球一致应用，

请本组织作为紧急事项制定：

- .1 第 5 条和第 B-5 条中的沉积物接收设备指南；
- .2 第 9 条中的压载水取样指南；
- .3 第 A-5 条中的游船和搜救船的压载水管理的等效符合指南；
- .4 第 B-1 条中的压载水管理计划指南；
- .5 第 B-3 条中的压载水接收设备指南；
- .6 第 B-4 条中的压载水交换指南；
- .7 第 C-1 条中的额外措施指南和第 A-4 条中的风险评定指南；
- .8 第 D-3.1 条中的压载水管理系统认可指南；
- .9 第 D-3.2 条中的活性物质认可程序；和
- .10 第 D-4 条中的原型压载水处理技术指南，

并尽快但在任何情况下应在本公约生效前予以通过，以促进对本公约的全球一致实施。

决议 2

按第 D-5 条检查标准时使用决策工具

会议，

通过了《国际船舶压载水和沉积物控制和管理公约》（“本公约”），

注意到本公约第 D-5 条要求：在不迟于第 D-2 条规定的标准的最早生效日期前三年举行的某次海洋环境保护委员会会议上，委员会应进行一次检查，包括确定是否有达到这些标准的适当技术、评定第 D-5 条第 2 款中的标准和评定社会—经济效果，特别是在发展中国家尤其是小岛发展中国家的发展需要方面，

认识到在准备复杂的评定时决策工具的价值，

建议本组织在按本公约第 D-5 条对标准进行检查时使用适当的决策工具；和

请各会员国向本组织建议帮助其进行此种检查的任何有关的有力决策工具。

决议 3

促进技术合作和援助

会议，

通过了《国际船舶压载水和沉积物控制和管理公约》（“本公约”），

意识到将要求本公约当事国充分和完全实施其规定，通过对船舶压载水和沉积物的控制和管理来防止、尽量减少和最终消除有害水生物和病原体的转移，

注意到本公约在第 13.1 和 13.2 中规定各当事国，除其它者外，向在船舶压载水和沉积物的控制和管理方面请求技术援助的当事国提供支持，

认识到自 2000 年以来在 GEF/UNDP/IMO 全球压载水管理方案(GloBallast)下与发展中国家合伙开展的有关压载水管理事项的可贵的技术合作活动，

确信促进技术合作会加速各国对本公约的接受、统一解释和执行，

赞赏地注意到，经第 A.901(21)号决议的通过，国际海事组织(IMO)大会：

- (a) 确认 IMO 制定全球海事标准和为其有效实施和执行提供合作的工作能够并且确实有助于可持续发展；和
- (b) 决定，就二千年代的技术合作而言，IMO 的任务陈述是：帮助发展中国家改善其符合国际海上安全和防止与控制海洋污染的规则和标准的能力，对聚焦于特别是通过培训的人力资源开发和机构能力建设的技术援助方案给予优先；

1 **请**各会员国与 IMO、其它有兴趣的国家和国际机构、主管国际或区域组织和行业方案合作，促进和直接或通过 IMO 向要求下列技术援助的国家提供支援：

- (a) 评定批准、接受、核准或加入以及实施和执行本公约的意义；
- (b) 制定实施本公约的国家立法和机构安排；
- (c) 培训调查、监测和执行方面（如：压载水风险评定、浸入海洋物种调查、监测和早期警报系统、压载水的取样和分析）的科学和技术人员，视情包括提供必要设备和设施，来加强国家能力；
- (d) 在通过压载水和沉积物的控制和管理尽量减少有害水生物和病原体的转移造成的环境和人体健康风险方面的信息交换和技术合作；

(e) 研究和开发改进的压载水管理和处理方法；和

(f) 按照本公约规则第 C 节确定若干地区中的特别要求；

2 **还请**各国际开发机构和组织支持（包括通过提供必要资源）与本公约相符的压载水控制和管理方面的技术合作方案；

3 **请** IMO 技术合作委员会在本组织的技术合作总方案内继续准备有关船舶压载水和沉积物控制和管理的能力建设活动，以支持发展中国家对本公约的有效实施和执行；和

4 **敦促**所有国家开始上述技术合作措施方面的行动而不必等待本公约的生效。

决议 4

检查《国际船舶压载水和沉积物控制和管理公约》的附件

会议，

通过了《国际船舶压载水和沉积物控制和管理公约》（“本公约”），

认识到，举例而言，由于预见的生效障碍或为了处理本公约附件第 D-2 条规定的标准，可能必须在本公约生效前考虑检查本公约附件，特别是但不限于第 A-4、A-5、B-1、B-3、B-4、C-1、D-1、D-2、D-3 和 D-5 条，

建议海洋环境保护委员会在其认为适当时但不迟于本公约附件第 D-2 条规定的标准的最早生效日期前三年（即 2006 年），检查本公约附件的条款。

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

THE PARTIES TO THIS CONVENTION,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

HAVE AGREED as follows:

Article 1

Definitions

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

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

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

9 “Organization” means the International Maritime Organization.

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

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

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

Article 2

General Obligations

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 3

Application

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

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

2 This Convention shall not apply to:

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

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

Article 4*Control of the Transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens Through Ships' Ballast Water and Sediments*

- 1 Each Party shall require that ships to which this Convention applies and which are entitled to fly its flag or operating under its authority comply with the requirements set forth in this Convention, including the applicable standards and requirements in the Annex, and shall take effective measures to ensure that those ships comply with those requirements.
- 2 Each Party shall, with due regard to its particular conditions and capabilities, develop national policies, strategies or programmes for Ballast Water Management in its ports and waters under its jurisdiction that accord with, and promote the attainment of the objectives of this Convention.

Article 5*Sediment Reception Facilities*

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

Article 6*Scientific and Technical Research and Monitoring*

- 1 Parties shall endeavour, individually or jointly, to:
 - (a) promote and facilitate scientific and technical research on Ballast Water Management; and
 - (b) monitor the effects of Ballast Water Management in waters under their jurisdiction.

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

- 2 Each Party shall, to further the objectives of this Convention, promote the availability of relevant information to other Parties who request it on:
 - (a) scientific and technology programmes and technical measures undertaken with respect to Ballast Water Management; and
 - (b) the effectiveness of Ballast Water Management deduced from any monitoring and assessment programmes.

Article 7

Survey and certification

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

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

Article 8

Violations

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

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

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

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

Article 9

Inspection of Ships

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

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

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

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

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

a detailed inspection may be carried out.

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

Article 10

Detection of Violations and Control of Ships

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

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

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

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

Article 11

Notification of Control Actions

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

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

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

Article 12

Undue Delay to Ships

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

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

Article 13

Technical Assistance, Co-operation and Regional Co-operation

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

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

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

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

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

Article 14

Communication of information

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

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

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

Article 15

Dispute Settlement

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

Article 16

Relationship to International Law and Other Agreements

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

Article 17

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

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

2 States may become Parties to the Convention by:

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

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

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

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

Article 18

Entry into Force

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

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

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

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

Article 19

Amendments

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

2 Amendments after consideration within the Organization:

- (a) Any Party may propose an amendment to this Convention. A proposed amendment shall be submitted to the Secretary-General, who shall then circulate it to the Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration.
- (b) An amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Committee for consideration. Parties, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Committee for consideration and adoption of the amendment.

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

- 3 Amendment by a Conference:
- (a) Upon the request of a Party concurred in by at least one-third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to consider amendments to this Convention.
 - (b) An amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of the Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General to all Parties for acceptance.
 - (c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in paragraphs 2(e) and (f) respectively.
- 4 Any Party that has declined to accept an amendment to the Annex shall be treated as a non-Party only for the purpose of application of that amendment.
- 5 Any notification under this Article shall be made in writing to the Secretary-General.
- 6 The Secretary-General shall inform the Parties and Members of the Organization of:
- (a) any amendment that enters into force and the date of its entry into force generally and for each Party; and
 - (b) any notification made under this Article.

Article 20

Denunciation

- 1 This Convention may be denounced by any Party at any time after the expiry of two years from the date on which this Convention enters into force for that Party.
- 2 Denunciation shall be effected by written notification to the Depositary, to take effect one year after receipt or such longer period as may be specified in that notification.

Article 21

Depositary

- 1 This Convention shall be deposited with the Secretary-General, who shall transmit certified copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.
- 2 In addition to the functions specified elsewhere in this Convention, the Secretary-General shall:
- (a) inform all States that have signed this Convention, or acceded thereto, of:
 - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

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

Article 22

Languages

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

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

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

ANNEX

**REGULATIONS FOR THE CONTROL AND MANAGEMENT OF SHIPS'
BALLAST WATER AND SEDIMENTS**

SECTION A - GENERAL PROVISIONS

Regulation A-1
Definitions

For the purposes of this Annex:

- 1 “Anniversary date” means the day and the month of each year corresponding to the date of expiry of the Certificate.
- 2 “Ballast Water Capacity” means the total volumetric capacity of any tanks, spaces or compartments on a ship used for carrying, loading or discharging Ballast Water, including any multi-use tank, space or compartment designed to allow carriage of Ballast Water.
- 3 “Company” means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the International Safety Management 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.

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

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

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

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

Regulation A-2

General Applicability

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

Regulation A-3

Exceptions

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

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

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

Regulation A-4

Exemptions

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

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

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

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

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

Regulation A-5

Equivalent compliance

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

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

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

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

Regulation B-2*Ballast Water Record Book*

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

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

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

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

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

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

Regulation B-3

Ballast Water Management for Ships

1 A ship constructed before 2009:

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

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

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

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

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

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

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

Regulation B-4

Ballast Water Exchange

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

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

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

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

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

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

Regulation B-5

Sediment Management for Ships

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

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

Regulation B-6

Duties of Officers and Crew

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

SECTION C – SPECIAL REQUIREMENTS IN CERTAIN AREAS

Regulation C-1

Additional Measures

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

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

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

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

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

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

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

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

Regulation C-2

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

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

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

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

Regulation C-3

Communication of Information

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

SECTION D - STANDARDS FOR BALLAST WATER MANAGEMENT

Regulation D-1

Ballast Water Exchange Standard

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

Regulation D-2

Ballast Water Performance Standard

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

Regulation D-3

Approval Requirements for Ballast Water Management Systems

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

Regulation D-4*Prototype Ballast Water Treatment Technologies*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SECTION E - SURVEY AND CERTIFICATION REQUIREMENTS FOR BALLAST WATER MANAGEMENT

Regulation E-1

Surveys

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

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

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

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

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

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

4 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys, as described in paragraph 3 shall, as a minimum, empower such nominated surveyors or recognized 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.

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.

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.

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)

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).

☐ in accordance with regulation D-1

☐ in accordance with regulation D-2
(describe)

☐ the ship is subject to regulation D-4

- 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.

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

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

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEY(S)

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

Annual survey: Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

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

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

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

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

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

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

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate

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

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

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

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

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate

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

Period From: To:

Name of Ship

IMO number

Gross tonnage

Flag

Total Ballast Water capacity (in cubic metres)

The ship is provided with a Ballast Water Management plan ☐

Diagram of ship indicating ballast tanks:

1 Introduction

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

2 Ballast Water and Ballast Water Management

"Ballast Water" means water with its suspended matter taken on board a ship to control trim, list, draught, stability, or stresses of a ship. Management of Ballast Water shall be in accordance with an approved Ballast Water Management plan and taking into account 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 of port or facility of uptake (port or lat/long), depth if outside port

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).

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

- .5 Whether approved Ballast Water Management plan had been implemented prior to discharge
 - .6 Signature of officer in charge of the operation
- 3.6 Additional operational procedure and general remarks

4 Volume of Ballast Water

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

RECORD OF BALLAST WATER OPERATIONS

SAMPLE BALLAST WATER RECORD BOOK PAGE

Name of Ship:

Distinctive number or letters

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

Signature of master

RESOLUTIONS ADOPTED BY THE CONFERENCE**RESOLUTION 1****FUTURE WORK BY THE ORGANIZATION PERTAINING TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE CONTROL AND MANAGEMENT OF
SHIPS' BALLAST WATER AND SEDIMENTS**

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (Convention),

NOTING that Articles 5 and 9 and regulations A-4, A-5, B-1, B-3, B-4, B-5, C-1, D-3 and D-4 of the Annex to the Convention refer to guidelines or procedures to be developed by the Organization for the specific purposes identified therein,

RECOGNIZING the need for the development of these Guidelines in order to ensure global and uniform application of the relevant requirements of the Convention,

INVITES the Organization to develop as a matter of urgency:

- .1 Guidelines for sediment reception facilities under Article 5 and regulation B-5;
- .2 Guidelines for sampling of ballast water under Article 9;
- .3 Guidelines on ballast water management equivalent compliance for pleasure and search and rescue craft under regulation A-5;
- .4 Ballast water management plan guidelines under regulation B-1;
- .5 Guidelines for ballast water reception facilities under regulation B-3;
- .6 Guidelines for ballast water exchange under regulation B-4;
- .7 Guidelines for additional measures under regulation C-1 and for risk assessment under regulation A-4;
- .8 Guidelines for approval of ballast water management systems under regulation D-3.1;
- .9 Procedure for approval of active substances under regulation D-3.2; and
- .10 Guidelines for prototype ballast water treatment technologies under regulation D-4,

and adopt them, as soon as practicable, and in any case before the entry into force of the Convention with a view to facilitating global and uniform implementation of the Convention.

RESOLUTION 2

**THE USE OF DECISION MAKING TOOLS WHEN REVIEWING
THE STANDARDS PURSUANT TO REGULATION D-5**

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (Convention),

NOTING that regulation D-5 of the Convention requires that, at a meeting of the Marine Environment Protection 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 of regulation D-5, and an assessment of the socio-economic effect(s) specifically in relation to the developmental needs of developing countries, particularly small island developing States,

RECOGNIZING the value of decision-making tools when preparing complex assessments,

RECOMMENDS the Organization to apply suitable decision-making tools when conducting the review of standards in accordance with regulation D-5 of the Convention; and

INVITES the Member States to advise the Organization on any relevant, robust decision-making tools to assist it in the conduct of such review.

RESOLUTION 3**PROMOTION OF TECHNICAL CO-OPERATION AND ASSISTANCE**

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (Convention),

BEING AWARE that Parties to the Convention will be called upon to give full and complete effect to its provisions, 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,

NOTING that the Convention provides in Articles 13.1 and 13.2 for Parties, *inter alia*, to provide support for those Parties that request technical assistance in respect of the control and management of ships' ballast water and sediments,

RECOGNIZING the valuable technical co-operation activities undertaken in partnership with developing countries on ballast water management issues under the GEF/UNDP/IMO Global Ballast Water Management Programme (GloBallast) since 2000,

BEING CONVINCED that the promotion of technical co-operation will expedite the acceptance, uniform interpretation and enforcement of the Convention by States,

NOTING WITH APPRECIATION that, through the adoption of resolution A.901(21), the Assembly of the International Maritime Organization (IMO):

- (a) affirmed that IMO's work in developing global maritime standards and in providing technical co-operation for their effective implementation and enforcement can and does contribute to sustainable development; and
- (b) decided that IMO's mission statement, in relation to technical co-operation in the 2000s, is to help developing countries improve their ability to comply with international rules and standards relating to maritime safety and the prevention and control of marine pollution, giving priority to technical assistance programmes that focus on human resource development, particularly through training, and institutional capacity building;

1 REQUESTS Member States, in co-operation with IMO, other interested States and international bodies, competent international or regional organizations, and industry programmes, to promote and provide directly, or through IMO, support to States that request technical assistance for:

- (a) the assessment of the implications of ratifying, accepting, approving, or acceding to, as well as implementing and enforcing the Convention;
- (b) the development of national legislation and institutional arrangements to give effect to the Convention;

- (c) the training of scientific and technical personnel for research, monitoring and enforcement (e.g., ballast water risk assessments, invasive marine species surveys, monitoring and early warning systems, ballast water sampling and analysis), including as appropriate the supply of necessary equipment and facilities, with a view to strengthening national capabilities;
- (d) exchange of information and technical co-operation relating to minimization of risks to the environment and human health from transfer of harmful aquatic organisms and pathogens through the control and management of ships' ballast water and sediments;
- (e) research and development of improved ballast water management and treatment methods; and
- (f) establishment of special requirements in certain areas in accordance with Section C of the regulations of the Convention;

2 REQUESTS FURTHER international development agencies and organizations to support, including through the provision of necessary resources, technical co-operation programmes in the field of ballast water control and management, consistent with the Convention;

3 INVITES the Technical Co-operation Committee of IMO to continue providing for capacity-building activities on the control and management of ships' ballast water and sediments, within the Organization's Integrated Technical Co-operation Programme, in order to support the effective implementation and enforcement of the Convention by developing countries; and

4 URGES all States to initiate action in connection with the abovementioned technical co-operation measures without awaiting the entry into force of the Convention.

RESOLUTION 4**REVIEW OF THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
CONTROL AND MANAGEMENT OF SHIPS' BALLAST WATER AND SEDIMENTS**

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (Convention),

RECOGNIZING that review of the Annex to the Convention, and in particular but not restricted to regulations A-4, A-5, B-1, B-3, B-4, C-1, D-1, D-2, D-3 and D-5, may have to be considered prior to entry into force of the Convention, for instance, because of perceived impediments to entry into force or to address the standards set forth in regulation D-2 of the Annex to the Convention,

RECOMMENDS that the Marine Environment Protection Committee review the regulations of the Annex to the Convention as it considers appropriate, but not later than three years before the earliest effective date of the standards set forth in regulation D-2 of the Annex to the Convention, i.e., 2006.

**CONVENTION INTERNATIONALE DE 2004 POUR LE CONTRÔLE
ET LA GESTION DES EAUX DE BALLAST ET
SÉDIMENTS DES NAVIRES**

LES PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,

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",

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),

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,

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

SONT CONVENUES de ce qui suit :

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 organismes 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.

9 "Organisation" désigne l'Organisation maritime internationale.

10 "Secrétaire général" désigne le Secrétaire général de l'Organisation.

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

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.

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 oeuvre, 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.

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 oeuvre 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.

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 de 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;
 - 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.

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.

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.

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 :

- a) les mesures techniques et les programmes scientifiques et technologiques entrepris dans le domaine de la gestion des eaux de ballast; et
- b) l'efficacité de la gestion des eaux de ballast, telle qu'observée lors des programmes de surveillance et d'évaluation.

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 tenue 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 :

- a) faire en sorte que des poursuites soient engagées conformément à sa législation; ou
- 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.

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.

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.

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 la demande, 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 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 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 oeuvre 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 législation, réglementation et politique 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 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.

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 1er 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.

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 :
 - 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).
 - 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 :
 - 1) notifié son objection à l'amendement conformément à l'alinéa e) ii) et n'a pas retiré cette objection; ou
 - 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.
 - 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.
 - 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.
- 3 Amendement par une conférence :
- 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.
 - 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.
 - 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.
- 4 Toute Partie qui n'a pas accepté un amendement à l'Annexe est considérée comme non Partie aux seules fins de 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.

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.

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.

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.

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'affrètement coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte 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

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

- .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
- .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 oeuvre 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 oeuvre 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 oeuvre 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 B3.3 à B3.5 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 oeuvre 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 d'une taille minimale égale ou 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 B3.1 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 E2 ou E3 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

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.

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.

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).....

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).

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)

**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)

* Rayer les mentions inutiles.

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)

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)

* Rayer les mentions inutiles.

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

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).

- .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, et du volume restant, en mètres cubes
- .3 Le plan approuvé de gestion des eaux de ballast a-t-il été mis en oeuvre 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 oeuvre 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 oeuvre avant le rejet ?
 - .6 Signature de l'officier chargé de l'opération
- 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 :

DOCUMENT JOINT

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES PAR LA CONFÉRENCE

RÉSOLUTION 1

**TRAVAUX FUTURS DE L'ORGANISATION CONCERNANT LA CONVENTION
INTERNATIONALE POUR LE CONTRÔLE ET LA GESTION
DES EAUX DE BALLAST ET SÉDIMENTS DES NAVIRES**

LA CONFÉRENCE,

AYANT ADOPTÉ la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (ci-après dénommée "la Convention"),

NOTANT que les articles 5 et 9 et les règles A-4, A-5, B-1, B-3, B-4, B-5, C-1, D-3 et D-4 de l'Annexe de la Convention renvoient aux directives ou procédures qui doivent être élaborées par l'Organisation et qui doivent porter sur des questions spécifiques indiquées dans ces articles et règles,

RECONNAISSANT qu'il est nécessaire d'élaborer les directives en question afin de garantir l'application uniforme à l'échelle mondiale des prescriptions pertinentes de la Convention,

INVITE l'Organisation à élaborer de toute urgence :

- .1 des directives pour les installations de réception des sédiments en vertu de l'article 5 et de la règle B-5;
- .2 des directives pour l'échantillonnage des eaux de ballast en vertu de l'article 9;
- .3 des directives sur le respect de conditions équivalentes pour la gestion des eaux de ballast à l'intention des bateaux de plaisance et des engins de recherche et de sauvetage en vertu de la règle A-5;
- .4 des directives sur le plan de gestion des eaux de ballast en vertu de la règle B-1;
- .5 des directives pour les installations de réception des eaux de ballast en vertu de la règle B-3;
- .6 des directives pour le renouvellement des eaux de ballast en vertu de la règle B-4;
- .7 des directives concernant les mesures supplémentaires prises en vertu de la règle C-1 et l'évaluation des risques en vertu de la règle A-4;

- .8 des directives pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast en vertu de la règle D-3.1;
- .9 procédure d'approbation des substances actives en vertu de la règle D-3.2; et
- .10 des directives concernant les prototypes de technologies de traitement des eaux de ballast en vertu de la règle D-4,

et à les adopter le plus tôt possible et, en tout cas, avant l'entrée en vigueur de la Convention afin de faciliter l'application uniforme à l'échelle mondiale de la présente Convention.

RÉSOLUTION 2**UTILISATION D'OUTILS DÉCISIONNELS POUR L'EXAMEN DES NORMES
EN APPLICATION DE LA RÈGLE D-5**

LA CONFÉRENCE,

AYANT ADOPTÉ la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (ci-après dénommée "la Convention "),

NOTANT que la règle D-5 de la Convention exige que lors d'une réunion qu'il tiendra au plus tard trois ans avant la date la plus proche à laquelle la norme de la règle D-2 prendra effet, le Comité entreprenne un examen visant à déterminer s'il existe des technologies permettant de satisfaire à ladite norme, à évaluer les critères énoncés au paragraphe 2 de la règle D-5 et à analyser les effets socio-économiques eu égard, en particulier, aux besoins des pays en développement et notamment des petits États insulaires en développement,

RECONNAISSANT que des outils décisionnels sont utiles pour procéder à des évaluations complexes,

RECOMMANDE que l'Organisation utilise des outils décisionnels appropriés pour procéder à l'examen des normes conformément à la règle D-5 de la Convention; et

INVITE les États Membres à fournir des avis à l'Organisation sur les outils décisionnels utiles et fiables qui pourraient l'aider à procéder à cet examen.

RÉSOLUTION 3

PROMOTION DE LA COOPÉRATION ET DE L'ASSISTANCE TECHNIQUES

LA CONFÉRENCE,

AYANT ADOPTÉ la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (ci-après dénommée "la Convention"),

CONSCIENTE du fait que les Parties à la Convention seront appelées à donner pleinement et entièrement effet à ses dispositions de manière à prévenir, réduire au minimum et finalement, éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes au moyen du contrôle et de la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires,

NOTANT qu'en vertu des articles 13.1 et 13.2 de la Convention, les Parties sont tenues notamment de fournir un appui aux Parties qui demandent une assistance technique pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires,

RECONNAISSANT la valeur des activités de coopération technique menées dans le cadre d'un partenariat avec les pays en développement sur les questions relatives à la gestion des eaux de ballast en vertu du Programme mondial FEM/PNUD/OMI sur la gestion des eaux de ballast (Programme GloBallast) depuis 2000,

CONVAINCUE que la promotion de la coopération technique permettra d'accélérer l'acceptation, l'interprétation uniforme et l'application de la Convention par les États,

NOTANT AVEC SATISFACTION que, par l'adoption de la résolution A.901(21), l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale (OMI) :

- a) a affirmé que les travaux de l'OMI visant à élaborer des normes maritimes mondiales et à fournir une coopération technique en vue de garantir leur mise en œuvre et leur application efficaces peuvent contribuer et contribuent véritablement au développement durable; et
- b) a décidé que la mission de l'OMI, en ce qui concerne la coopération technique dans les années 2000, doit être d'aider les pays en développement à renforcer leur capacité à satisfaire aux règles et normes internationales relatives à la sécurité maritime ainsi qu'à la prévention de la pollution des mers et à la lutte contre celle-ci, en donnant la priorité aux programmes d'assistance technique axés sur la mise en valeur des ressources humaines, en particulier par le biais de la formation, et le renforcement des capacités institutionnelles,

1. PRIE les États Membres, en coopération avec l'OMI, d'autres États et organismes internationaux intéressés, les organisations internationales ou régionales compétentes et les programmes de l'industrie, d'encourager et de fournir directement, ou par l'intermédiaire de l'OMI, un appui aux États qui sollicitent une assistance technique pour :

- a) évaluer les incidences de la ratification, l'acceptation, l'approbation de la Convention ou de l'adhésion à celle-ci, ainsi que de sa mise en œuvre et de son application;
- b) mettre au point la législation nationale et les modalités institutionnelles pour donner effet à la Convention;
- c) former le personnel scientifique et technique à la recherche, la surveillance et la mise en application (par exemple, évaluation des risques liés aux eaux de ballast, études sur les espèces marines envahissantes, surveillance et systèmes d'alerte rapide, échantillonnage et analyse des eaux de ballast), y compris, le cas échéant, fournir le matériel et les installations nécessaires en vue de renforcer les capacités nationales;
- d) échanger des renseignements et des services de coopération technique en vue de réduire au minimum les risques pour l'environnement et la santé humaine dus au transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes, au moyen du contrôle et de la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires;
- e) encourager la recherche-développement sur les méthodes améliorées de gestion et de traitement des eaux de ballast; et
- f) établir des prescriptions spéciales dans certaines zones conformément à la section C des règles de la Convention;

2. PRIE EN OUTRE les agences et organismes internationaux d'aide au développement d'apporter leur appui, notamment en fournissant les ressources nécessaires, aux programmes de coopération technique dans le domaine du contrôle et de la gestion des eaux de ballast d'une manière qui soit compatible avec les dispositions de la Convention;

3. INVITE le Comité de la coopération technique de l'OMI à continuer à prévoir des activités pour le renforcement des capacités en matière de contrôle et de gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, dans le cadre du Programme intégré de coopération technique de l'Organisation, afin d'appuyer la mise en œuvre et l'application effectives de la Convention par les pays en développement; et

4. PRIE INSTAMMENT tous les États d'entreprendre une action répondant aux mesures de coopération technique susmentionnées sans attendre l'entrée en vigueur de la Convention.

RÉSOLUTION 4

**EXAMEN DE L'ANNEXE DE LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR LE
CONTRÔLE ET LA GESTION DES EAUX DE BALLAST
ET SÉDIMENTS DES NAVIRES**

LA CONFÉRENCE,

AYANT ADOPTÉ la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (la Convention),

RECONNAISSANT qu'il faudra peut-être envisager de revoir l'Annexe de la Convention et en particulier, sans toutefois s'y limiter, les règles A-4, A-5, B-1, B-3, B-4, C-1, D-1, D-2, D-3 et D-5, avant l'entrée en vigueur de la Convention, par exemple si des obstacles semblent entraver cette entrée en vigueur ou afin de passer en revue les normes décrites dans la règle D-2 de l'Annexe de la Convention,

RECOMMANDE que le Comité de la protection du milieu marin examine les règles de l'Annexe de la Convention lorsqu'il le jugera nécessaire, mais au plus tard trois ans avant la date la plus proche à laquelle les normes décrites dans la règle D-2 de l'Annexe de la Convention prendront effet, à savoir 2006.

**МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О КОНТРОЛЕ СУДОВЫХ
БАЛЛАСТНЫХ ВОД И ОСАДКОВ И УПРАВЛЕНИИ ИМИ 2004 ГОДА**

СТОРОНЫ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ,

ССЫЛАЯСЬ на пункт 1 статьи 196 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (ЮНКЛОС) 1982 года, который предусматривает, что "государства принимают все меры, необходимые для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды в результате такого использования технологии под их юрисдикцией или контролем либо такого преднамеренного или случайного введения видов организмов, чуждых или новых для какой-либо конкретной части морской среды, которые могут вызвать в ней значительные и вредные изменения",

ОТМЕЧАЯ цели Конвенции о биологическом разнообразии (КБР) 1992 года и тот факт, что перенос и введение вредных водных и патогенных организмов посредством судовых балластных вод угрожают сохранению и устойчивому использованию биологического разнообразия, а также отмечая решение IV/5 Конференции Сторон КБР 1998 года (КС-4), касающееся сохранения и устойчивого использования морских и прибрежных экосистем, и, кроме того, решение VI/23 Конференции Сторон КБР 2002 года (КС-6) о чужеродных видах, которые угрожают экосистемам, местам обитания или видам, включая руководящие принципы относительно инвазивных видов,

ОТМЕЧАЯ ДАЛЕЕ, что Конференция Организации Объединенных Наций по окружающей среде и развитию (ЮНСЕД) 1992 года предложила Международной морской организации (Организация) рассмотреть вопрос о принятии надлежащих правил сброса балластных вод,

УЧИТЫВАЯ принцип принятия мер предосторожности, изложенный в Принципе 15 Рио-де-Жанейрской декларации по окружающей среде и развитию и упомянутый в резолюции МЕРС.67(37), принятой Комитетом по защите морской среды Организации 15 сентября 1995 года,

ТАКЖЕ УЧИТЫВАЯ, что Всемирный саммит по устойчивому развитию 2002 года в пункте 34 b) своего Плана выполнения решений призывает к действиям на всех уровнях с целью ускорить разработку мер по решению проблемы инвазии чужеродных организмов, внедряющихся в балластную воду,

СОЗНАВАЯ, что неконтролируемый сброс с судов балластных вод и осадков приводит к переносу вредных водных и патогенных организмов, причиняя вред или ущерб окружающей среде, здоровью человека, имуществу и ресурсам,

ПРИЗНАВАЯ важность, которую Организация придает этому вопросу посредством принятия резолюций Ассамблеи – А.774(18) в 1993 году и А.868(20) в 1997 году – для решения проблемы переноса вредных водных и патогенных организмов,

ПРИЗНАВАЯ ДАЛЕЕ, что некоторые государства предпринимают односторонние действия с целью предотвращения, сведения к минимуму и окончательного устранения опасности введения вредных водных и патогенных организмов посредством судов, заходящих в их порты, а также то, что этот вопрос, будучи всемирной проблемой, требует действий, основанных на глобально применимых правилах вместе с руководством по их эффективному осуществлению и единообразному толкованию,

ЖЕЛАЯ продолжить разработку более безопасных и эффективных вариантов управления балластными водами, которые приведут к постоянному предотвращению, сведению к минимуму и окончательной ликвидации переноса вредных водных и патогенных организмов,

ПОЛНЫЕ РЕШИМОСТИ предотвратить, свести к минимуму и окончательно устранить опасность для окружающей среды, здоровья человека, имущества и ресурсов, связанную с переносом вредных водных и патогенных организмов, посредством контроля судовых балластных вод и осадков и управления ими, а также избежать нежелательного побочного воздействия этого контроля и поощрять разработки в соответствующих областях науки и технологии,

СЧИТАЯ, что наилучшим образом эти цели могут быть достигнуты путем заключения Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими,

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

Статья 1 *Определения*

Если специально не предусмотрено иное, для целей настоящей Конвенции:

- 1 "Администрация" означает правительство государства, по уполномочию которого эксплуатируется судно. В отношении судна, имеющего право плавать под флагом какого-либо государства, Администрацией является правительство этого государства. В отношении плавучих платформ, занятых разведкой и разработкой поверхности и недр примыкающего к берегу морского дна, над которыми прибрежное государство осуществляет суверенные права в целях разведки и разработки их природных ресурсов, включая плавучие установки для хранения и плавучие установки для производства, хранения и выгрузки, Администрацией является правительство соответствующего прибрежного государства.
- 2 "Балластные воды" означает воду со взвешенным в ней веществом, принятую на борт судна для контроля дифферента, крена, осадки, остойчивости или напряжений судна.
- 3 "Управление балластными водами" означает механические, физические, химические и биологические процессы, по отдельности или в сочетании, для удаления, обезвреживания вредных водных и патогенных организмов в балластных водах и осадках или для избежания их приема или сброса.
- 4 "Свидетельство" означает Международное свидетельство об управлении балластными водами.
- 5 "Комитет" означает Комитет по защите морской среды Организации.
- 6 "Конвенция" означает Международную конвенцию о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими.
- 7 "Валовая вместимость" означает валовую вместимость, рассчитанную в соответствии с правилами обмера судов, содержащимися в Приложении I к Международной конвенции по обмеру судов 1969 года или в любой заменяющей ее конвенции.

8 "Вредные водные и патогенные организмы" означает водные или патогенные организмы, которые, будучи внесены в море, включая эстуарии, или в пресноводные водотоки, могут создавать опасность для окружающей среды, здоровья человека, имущества или ресурсов, ухудшать биологическое разнообразие или препятствовать другим правомерным видам использования таких районов.

9 "Организация" означает Международную морскую организацию.

10 "Генеральный секретарь" означает Генерального секретаря Организации.

11 "Осадки" означает вещество, выпавшее из балластных вод внутри судна.

12 "Судно" означает эксплуатируемое в водной среде судно любого типа и включает подводные суда, плавучие средства, плавучие платформы, плавучие установки для хранения, а также плавучие установки для производства, хранения и выгрузки.

Статья 2

Общие обязательства

1 Стороны обязуются полностью осуществлять положения настоящей Конвенции и Приложения к ней с целью предотвращения, сведения к минимуму и окончательной ликвидации переноса вредных водных и патогенных организмов посредством контроля судовых балластных вод и осадков и управления ими.

2 Приложение составляет неотъемлемую часть настоящей Конвенции. Если специально не предусмотрено иное, ссылка на настоящую Конвенцию означает одновременно ссылку на Приложение.

3 Ничто в настоящей Конвенции не должно истолковываться как препятствующее Стороне принимать индивидуально или совместно с другими Сторонами более строгие меры, направленные на предотвращение, сокращение или ликвидацию переноса вредных водных и патогенных организмов посредством контроля судовых балластных вод и осадков и управления ими, в соответствии с международным правом.

4 Стороны стремятся сотрудничать в целях эффективного осуществления, соблюдения и обеспечения выполнения настоящей Конвенции.

5 Стороны обязуются поощрять постоянное усовершенствование управления балластными водами и стандартов для предотвращения, сведения к минимуму и окончательной ликвидации переноса вредных водных и патогенных организмов посредством контроля судовых балластных вод и осадков и управления ими.

6 Стороны, предпринимая действия в соответствии с настоящей Конвенцией, стремятся не ухудшать окружающую среду, здоровье человека, имущество или ресурсы – свои или других государств – или не причинять им ущерба.

7 Сторонам следует обеспечивать, чтобы методы управления балластными водами, используемые для соблюдения настоящей Конвенции, не причиняли вреда в степени, большей, чем вред, который они предотвращают в отношении окружающей среды, здоровья человека, имущества или ресурсов – своих или других государств.

8 Стороны поощряют суда, которые имеют право плавать под их флагами и к которым применяется настоящая Конвенция, избегать, насколько это практически возможно, приема балластных вод с потенциально вредными водными и патогенными организмами, а также осадков, которые могут содержать такие организмы, включая содействие надлежащему осуществлению рекомендаций, разработанных Организацией.

9 В контексте управления балластными водами Стороны стремятся сотрудничать под эгидой Организации в устранении угроз и опасностей для уязвимых или находящихся под угрозой морских экосистем и для биологического разнообразия в районах, находящихся за пределами национальной юрисдикции.

Статья 3 *Применение*

1 Если в настоящей Конвенции специально не предусмотрено иное, настоящая Конвенция применяется:

- a) к судам, которые имеют право плавать под флагом Стороны; и
- b) к судам, которые не имеют права плавать под флагом Стороны, но которые эксплуатируются по уполномочию Стороны.

2 Настоящая Конвенция не применяется:

- a) к судам, которые не спроектированы или не построены для перевозки балластных вод;
- b) к судам Стороны, которые эксплуатируются только в водах, находящихся под юрисдикцией этой Стороны, если Сторона не решит, что сброс балластных вод с таких судов ухудшит окружающую среду, здоровье человека, имущество или ресурсы – свои или прилегающих или других государств – либо причинит им ущерб;
- c) к судам Стороны, которые эксплуатируются только в водах, находящихся под юрисдикцией другой Стороны, если последняя Сторона разрешает такое исключение. Никакая Сторона не предоставляет такого разрешения, если это ухудшит окружающую среду, здоровье человека, имущество или ресурсы – свои или прилегающих или других государств – либо причинит им ущерб. Любая Сторона, не предоставляющая такого разрешения, уведомляет Администрацию соответствующего судна о том, что настоящая Конвенция применяется к этому судну;
- d) к судам, которые эксплуатируются только в водах, находящихся под юрисдикцией одной Стороны, и в открытом море, за исключением судов, которым не предоставлено разрешение в соответствии с подпунктом c), если эта Сторона не решит, что сброс балластных вод с таких судов ухудшит окружающую среду, здоровье человека, имущество или ресурсы – свои или прилегающих или других государств – либо причинит им ущерб;
- e) к военным кораблям, военно-вспомогательным судам или другим судам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им и используемым в данное время только для правительственной некоммерческой службы. Однако

каждая Сторона путем принятия соответствующих мер, не наносящих ущерба эксплуатации или эксплуатационным возможностям таких кораблей и судов, принадлежащих ей или эксплуатируемых ею, обеспечивает, чтобы эти корабли и суда действовали, насколько это целесообразно и практически возможно, таким образом, который совместим с настоящей Конвенцией; и

- f) к находящимся в закрытых танках на судах постоянным балластным водам, которые не подлежат сбросу.

3 В отношении судов государств, не являющихся Сторонами настоящей Конвенции, Стороны применяют требования настоящей Конвенции по мере необходимости для обеспечения того, чтобы таким судам не предоставлялся более благоприятный режим.

Статья 4

Меры контроля за переносом вредных водных и патогенных организмов посредством судовых балластных вод и осадков

1 Каждая Сторона требует, чтобы суда, к которым применяется настоящая Конвенция и которые имеют право плавать под ее флагом или эксплуатируются по ее уполномочию, отвечали требованиям, изложенным в настоящей Конвенции, включая применимые стандарты и требования, содержащиеся в Приложении, и принимает эффективные меры для обеспечения того, чтобы такие суда отвечали этим требованиям.

2 Каждая Сторона, с надлежащим учетом своих особых условий и возможностей, разрабатывает национальные политику, стратегии или программы в области управления балластными водами в своих портах и водах, находящихся под ее юрисдикцией, которые соответствуют целям настоящей Конвенции и способствуют их достижению.

Статья 5

Приемные сооружения для осадков

1 Каждая Сторона обязуется обеспечить, чтобы в портах и на терминалах, назначенных этой Стороной, где производится очистка или ремонт балластных танков, имелись достаточные сооружения для приема осадков, принимая во внимание Руководство, разработанное Организацией. Такие приемные сооружения должны эксплуатироваться, не вызывая необоснованных задержек судов, и должны обеспечивать безопасное удаление таких осадков, которое не причиняет ущерба окружающей среде, здоровью человека, имуществу или ресурсам – своим или других государств.

2 Каждая Сторона уведомляет Организацию для передачи другим заинтересованным Сторонам о всех случаях, когда предполагается, что сооружения, предусмотренные в пункте 1, являются недостаточными.

Статья 6

Научно-технические исследования и мониторинг

1 Стороны стремятся индивидуально или совместно:

- a) поощрять научно-технические исследования в области управления балластными водами и содействовать этим исследованиям; и

- b) осуществлять мониторинг последствий управления балластными водами в водах, находящихся под их юрисдикцией.

Такие исследования и мониторинг должны включать наблюдение, измерение, отбор проб, оценку и анализ эффективности и отрицательного воздействия любой технологии или методологии, а также любого отрицательного воздействия, оказываемого такими организмами и патогенами, которые, как установлено, были перенесены посредством судовых балластных вод.

2 С целью способствовать достижению целей настоящей Конвенции каждая Сторона содействует предоставлению соответствующей информации другим Сторонам, по их просьбе, относящейся к:

- a) научным и техническим программам, а также техническим мерам в области управления балластными водами; и
- b) эффективности управления балластными водами, установленной в результате выполнения любых программ мониторинга и оценок.

Статья 7

Освидетельствование и выдача свидетельств

1 Каждая Сторона обеспечивает, чтобы суда, плавающие под ее флагом или эксплуатирующиеся по ее уполномочию, которые подлежат освидетельствованиям и которым должны выдаваться свидетельства, проходили освидетельствования и получали свидетельства в соответствии с правилами, содержащимися в Приложении.

2 Сторона, осуществляющая меры в соответствии со статьей 2.3 и разделом С Приложения, не требует дополнительного освидетельствования судна другой Стороны и выдачи ему свидетельства, а Администрация судна не обязана подвергать его освидетельствованию и подтверждать, что оно отвечает дополнительным мерам, введенным другой Стороной. Контроль за выполнением таких дополнительных мер является обязанностью Стороны, осуществляющей эти меры, и не должен вызывать необоснованной задержки судна.

Статья 8

Нарушения

1 Любое нарушение требований настоящей Конвенции запрещается, и санкции за такое нарушение устанавливаются согласно законодательству Администрации соответствующего судна, независимо от того, где совершено такое нарушение. Если Администрация получит информацию о таком нарушении, она расследует данный вопрос и может обратиться с просьбой к сообщившей Стороне предоставить дополнительные доказательства предполагаемого нарушения. Если Администрация убедится в наличии достаточных доказательств, позволяющих возбудить преследование в отношении предполагаемого нарушения, она дает распоряжение о возбуждении такого преследования как можно скорее в соответствии со своим законодательством. Администрация без промедления информирует о принятых мерах Сторону, сообщившую о предполагаемом нарушении, а также Организацию. Если Администрация не приняла никаких мер в течение одного года после получения информации, она информирует об этом Сторону, которая сообщила о предполагаемом нарушении.

2 Любое нарушение требований настоящей Конвенции, совершенное в пределах юрисдикции любой Стороны, запрещается, и санкции за такое нарушение устанавливаются согласно законодательству этой Стороны. В случае совершения такого нарушения эта Сторона:

- a) дает распоряжение о возбуждении преследования в соответствии со своим законодательством; или
- b) направляет Администрации соответствующего судна такую информацию и такие доказательства в подтверждение факта нарушения, какими она может располагать.

3 Санкции, предусмотренные законодательством Стороны в соответствии с настоящей статьей, должны быть достаточно суровыми для предупреждения нарушений настоящей Конвенции, независимо от места их совершения.

Статья 9

Проверка судов

1 Судно, к которому применяется настоящая Конвенция, в любом порту или на удаленном от берега терминале другой Стороны может быть подвергнуто проверке должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этой Стороной, с тем чтобы установить, отвечает ли судно настоящей Конвенции. За исключением предусмотренного в пункте 2 настоящей статьи, любая такая проверка ограничивается:

- a) установлением того, что на судне имеется действительное Свидетельство, которое, если оно является действительным, должно приниматься; и
- b) проверкой Журнала операций с балластными водами; и/или
- c) отбором проб судовых балластных вод, производимым в соответствии с руководством, разработанным Организацией. Однако время, требуемое для анализа проб, не должно использоваться как основание для необоснованной задержки эксплуатации, передвижения или отхода судна.

2 В случае, если на судне нет действительного Свидетельства или имеются явные основания полагать, что:

- a) состояние судна или его оборудования в значительной степени не соответствует содержащимся в Свидетельстве сведениям; или
- b) капитан или члены экипажа не знают основных судовых процедур, относящихся к управлению балластными водами, или не выполняют такие процедуры,

может быть проведена тщательная проверка.

3 В обстоятельствах, приведенных в пункте 2 настоящей статьи, Сторона, выполняющая проверку, принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не сбрасывало балластные воды до тех пор, пока оно не сможет сделать это, не создавая угрозы окружающей среде, здоровью человека, имуществу или ресурсам.

Статья 10

Обнаружение нарушений и контроль судов

1 Стороны сотрудничают в обнаружении нарушений и обеспечении выполнения положений настоящей Конвенции.

2 Если обнаружено, что судно нарушило настоящую Конвенцию, Сторона, под флагом которой судно имеет право плавать, и/или Сторона, в порту или у удаленного от берега терминала которой судно эксплуатируется, в дополнение к санкциям, описанным в статье 8, или любым действиям, описанным в статье 9, может принять меры для предупреждения, задержания судна или недопущения его захода в свои порты. Однако Сторона, в порту или у удаленного от берега терминала которой судно эксплуатируется, может разрешить этому судну покинуть порт или удаленный от берега терминал для сброса балластных вод или следования к ближайшей подходящей судоремонтной верфи или имеющемуся приемному сооружению, при условии что это не создает угрозы окружающей среде, здоровью человека, имуществу или ресурсам.

3 Если отбор проб, описанный в статье 9.1 с), приводит к какому-либо результату или подтверждает информацию, полученную из другого порта или с другого удаленного от берега терминала, которые указывают, что судно представляет угрозу окружающей среде, здоровью человека, имуществу или ресурсам, Сторона, в водах которой эксплуатируется судно, запрещает такому судну сбрасывать балластные воды до устранения угрозы.

4 Сторона может также подвергнуть проверке судно, когда оно заходит в порты или на удаленные от берега терминалы, находящиеся под ее юрисдикцией, если от любой Стороны поступает просьба о расследовании вместе с достаточными доказательствами того, что судно эксплуатируется или эксплуатировалось в нарушение какого-либо положения настоящей Конвенции. Доклад о таком расследовании направляется Стороне, от которой поступила просьба об этом, и компетентному органу Администрации соответствующего судна, с тем чтобы могли быть приняты надлежащие меры.

Статья 11

Уведомление о мерах контроля

1 Если проверка, выполненная в соответствии со статьями 9 или 10, указывает на нарушение настоящей Конвенции, об этом уведомляется судно. Администрации направляется доклад, включая любые доказательства нарушения.

2 В случае, если в соответствии со статьями 9.3, 10.2 или 10.3 принимаются какие-либо меры, должностное лицо, выполняющее эти меры, информирует в письменной форме Администрацию соответствующего судна или, если это не представляется возможным, консула или дипломатического представителя, имеющих отношение к соответствующему судну, обо всех обстоятельствах, в которых эти меры считались необходимыми. Кроме того, уведомляется признанная организация, ответственная за выдачу свидетельств.

3 Надлежащий орган государства порта, помимо сторон, упомянутых в пункте 2, передает всю соответствующую информацию о нарушении следующему порту захода, если он не может принять меры, установленные в статье 9.3, 10.2 или 10.3, или если судну было разрешено проследовать в следующий порт захода.

Статья 12*Необоснованные задержки судов*

- 1 При применении статьи 7.2, 8, 9 или 10 принимаются все возможные меры для того, чтобы избежать необоснованного задержания судна или необоснованной отсрочки его отхода.
- 2 Судно, которое было необоснованно задержано или отход которого был необоснованно отсрочен на основании статьи 7.2, 8, 9 или 10, имеет право на возмещение любых понесенных в связи с этим убытков или ущерба.

Статья 13*Техническая помощь, сотрудничество и региональное сотрудничество*

- 1 Стороны обязуются непосредственно или через Организацию и другие международные органы, в зависимости от случая, в отношении контроля судовых балластных вод и осадков и управления ими оказывать поддержку тем Сторонам, которые запрашивают техническую помощь, в:
 - a) подготовке персонала;
 - b) обеспечении доступа к соответствующей технологии, оборудованию и средствам;
 - c) выполнении совместных программ исследований и разработок; и
 - d) принятии других мер, направленных на эффективное осуществление настоящей Конвенции и относящихся к ней руководящих указаний, разработанных Организацией.
- 2 Стороны обязуются активно сотрудничать, с учетом своих национальных законов, правил и политики, в передаче технологии в отношении контроля судовых балластных вод и осадков и управления ими.
- 3 Для содействия достижению целей настоящей Конвенции Стороны, имеющие общие интересы в защите окружающей среды, здоровья человека, имущества и ресурсов в данном географическом районе, в частности Стороны, расположенные на побережье замкнутых и полузамкнутых морей, стремятся, принимая во внимание характерные региональные особенности, расширять региональное сотрудничество, в том числе путем заключения региональных соглашений, соответствующих настоящей Конвенции. Стороны стремятся сотрудничать со сторонами региональных соглашений в разработке согласованных процедур.

Статья 14*Направление информации*

- 1 Каждая Сторона направляет Организации и, если это необходимо, предоставляет другим Сторонам следующую информацию:
 - a) любые требования и процедуры, относящиеся к управлению балластными водами, включая свои законы, правила и руководства по осуществлению настоящей Конвенции;

- b) сведения о наличии и местонахождении любых приемных сооружений для экологически безопасного удаления балластных вод и осадков; и
- c) любые требования относительно получения информации от судна, которое не может соответствовать положениям настоящей Конвенции по причинам, установленным в правилах А-3 и В-4 Приложения.

2 Организация уведомляет Стороны о получении любых сообщений согласно настоящей статье и рассылает всем Сторонам любую информацию, сообщенную ей согласно подпунктам 1 b) и c) настоящей статьи.

Статья 15

Урегулирование споров

Стороны урегулируют любые возникшие между ними споры относительно толкования или применения настоящей Конвенции путем переговоров, расследований, посредничества, примирения, арбитража, урегулирования в судебном порядке, обращения к региональным учреждениям или договоренностям либо другими мирными средствами по своему выбору.

Статья 16

Связь с международным правом и другими соглашениями

Ничто в настоящей Конвенции не наносит ущерба правам и обязанностям любого государства согласно обычному международному праву, как отражено в Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву.

Статья 17

Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение

1 Настоящая Конвенция открыта для подписания любым государством в штаб-квартире Организации с 1 июня 2004 года по 31 мая 2005 года и после этого остается открытой для присоединения любого государства.

2 Государства могут стать Сторонами Конвенции путем:

- a) подписания без оговорки относительно ратификации, принятия или утверждения; или
- b) подписания с оговоркой относительно ратификации, принятия или утверждения с последующей ратификацией, принятием или утверждением; или
- c) присоединения.

3 Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляются путем сдачи на хранение соответствующего документа Генеральному секретарю.

4 В случае, если государство включает две или несколько территориальных единиц, в которых применяются различные правовые системы в отношении вопросов, относящихся к настоящей Конвенции, оно может при подписании, ратификации, принятии, утверждении или присоединении сделать заявление о том, что настоящая Конвенция распространяется на все его территориальные единицы или только на одну или некоторые из них, и может в любое время вносить изменения в это заявление путем представления другого заявления.

5 О любом таком заявлении уведомляется в письменной форме Депозитарий, и в нем прямо указываются территориальные единица или единицы, к которым применяется настоящая Конвенция.

Статья 18

Вступление в силу

1 Настоящая Конвенция вступает в силу через двенадцать месяцев после даты, на которую не менее тридцати государств, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее тридцати пяти процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота, либо подписали ее без оговорки относительно ратификации, принятия или утверждения, либо сдали необходимый документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении в соответствии со статьей 17.

2 Для государств, сдавших на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении настоящей Конвенции или о присоединении к ней после выполнения условий, необходимых для ее вступления в силу, но до даты вступления в силу, ратификация, принятие, утверждение или присоединение приобретают силу в дату вступления в силу настоящей Конвенции или через три месяца после даты сдачи на хранение соответствующего документа, в зависимости от того, какая дата наступит позднее.

3 Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после даты вступления в силу настоящей Конвенции, приобретает силу через три месяца после даты сдачи на хранение соответствующего документа.

4 Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после даты, в которую поправка к настоящей Конвенции считается принятой в соответствии со статьей 19, относится к настоящей Конвенции с внесенной в нее поправкой.

Статья 19

Поправки

1 В настоящую Конвенцию могут быть внесены поправки в соответствии с одной из процедур, предусмотренных в нижеследующих пунктах.

2 Поправки после рассмотрения в Организации:

- a) Любая Сторона может предложить поправку к настоящей Конвенции. Предлагаемая поправка представляется Генеральному секретарю, который рассылает ее Сторонам и членам Организации не менее чем за шесть месяцев до ее рассмотрения.
- b) Предложенная и разосланная таким образом поправка передается на рассмотрение Комитета. Стороны, независимо от того, являются они членами Организации или нет, имеют право участвовать в работе Комитета по рассмотрению и одобрению поправки.
- c) Поправки одобряются большинством в две трети голосов Сторон, присутствующих и голосующих в Комитете, при условии что во время голосования присутствует по меньшей мере одна треть Сторон.

- d) Поправки, одобренные в соответствии с подпунктом с), направляются Генеральным секретарем Сторонам для принятия.
 - e) Поправка считается принятой в следующих случаях:
 - i) Поправка к статье настоящей Конвенции считается принятой в дату, на которую две трети Сторон уведомили Генерального секретаря о ее принятии.
 - ii) Поправка к Приложению считается принятой по истечении двенадцати месяцев после даты одобрения или такой другой даты, которую определит Комитет. Однако если к этой дате более одной трети Сторон уведомят Генерального секретаря о своих возражениях против поправки, она считается не принятой.
 - f) Поправка вступает в силу при соблюдении следующих условий:
 - i) Поправка к статье настоящей Конвенции вступает в силу для Сторон, заявивших о ее принятии, через шесть месяцев после даты, в которую она считается принятой в соответствии с подпунктом e) i).
 - ii) Поправка к Приложению вступает в силу для всех Сторон через шесть месяцев после даты, в которую она считается принятой, за исключением любой Стороны, которая:
 - 1) уведомила о своем возражении против поправки в соответствии с подпунктом e) ii) и не отозвала такое возражение; или
 - 2) до вступления в силу такой поправки уведомила Генерального секретаря о том, что поправка вступит для нее в силу только после дополнительного уведомления о ее принятии.
 - g)
 - i) Сторона, которая уведомила о возражении согласно подпункту f) ii) 1), впоследствии может уведомить Генерального секретаря о том, что она принимает поправку. Такая поправка вступает в силу для этой Стороны через шесть месяцев после даты уведомления о ее принятии или даты вступления поправки в силу, в зависимости от того, какая дата наступит позднее.
 - ii) Если Сторона, которая сделала уведомление, упомянутое в подпункте f) ii) 2), уведомит Генерального секретаря о принятии ею поправки, такая поправка вступает в силу для этой Стороны через шесть месяцев после даты уведомления о ее принятии или даты вступления поправки в силу, в зависимости от того, какая дата наступит позднее.
- 3) Поправка путем созыва Конференции:
- a) По просьбе Стороны, поддержанной не менее чем одной третью Сторон, Организация созывает Конференцию Сторон для рассмотрения поправок к настоящей Конвенции.

- b) Поправка, одобренная такой Конференцией большинством в две трети присутствующих и голосующих Сторон, направляется Генеральным секретарем всем Сторонам для ее принятия.
 - c) Если Конференция не примет иного решения, поправка считается принятой и вступает в силу в соответствии с процедурами, указанными в пунктах 2 e) и f) соответственно.
- 4 Сторона, отказавшаяся принять поправку к Приложению, не считается Стороной только для целей применения этой поправки.
- 5 Любое уведомление, сделанное на основании настоящей статьи, направляется в письменном виде Генеральному секретарю.
- 6 Генеральный секретарь информирует Стороны и членов Организации:
- a) о любой поправке, которая вступает в силу, и о дате ее вступления в силу в целом и для каждой Стороны; и
 - b) о любом уведомлении, сделанном на основании настоящей статьи.

Статья 20

Денонсация

- 1 Настоящая Конвенция может быть денонсирована любой Стороной в любое время по истечении двух лет с даты вступления настоящей Конвенции в силу для этой Стороны.
- 2 Денонсация осуществляется путем направления Депозитарию письменного уведомления и вступает в силу через год после получения уведомления о денонсации или по истечении любого большего срока, который может быть указан в этом уведомлении.

Статья 21

Депозитарий

- 1 Настоящая Конвенция сдается на хранение Генеральному секретарю, который направляет заверенные копии настоящей Конвенции всем государствам, которые подписали настоящую Конвенцию или присоединились к ней.
- 2 В дополнение к функциям, установленным где-либо в настоящей Конвенции, Генеральный секретарь:
- a) информирует все государства, подписавшие настоящую Конвенцию или присоединившиеся к ней, о:
 - i) каждом новом подписании или сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении с указанием их даты;
 - ii) дате вступления настоящей Конвенции в силу; и

- iii) сдаче на хранение любого документа о денонсации настоящей Конвенции с указанием даты его получения и даты вступления денонсации в силу; и
- b) как только настоящая Конвенция вступит в силу, направит ее текст Секретариату Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

Статья 22

Языки

Настоящая Конвенция составлена в одном подлинном экземпляре на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными.

СОВЕРШЕНО В ЛОНДОНЕ тринадцатого февраля две тысячи четвертого года.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные на то своими соответствующими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПРАВИЛА КОНТРОЛЯ СУДОВЫХ БАЛЛАСТНЫХ ВОД
И ОСАДКОВ И УПРАВЛЕНИЯ ИМИ

РАЗДЕЛ А – ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило А-1
Определения

Для целей настоящего Приложения:

- 1 "Ежегодная дата" означает день и месяц каждого года, соответствующие дате истечения срока действия Свидетельства.
- 2 "Объем балластных вод" означает общую объемную вместимость любых танков, помещений или отсеков судна, используемых для перевозки, приема или сброса балластных вод, включая любой танк, помещение или отсек универсального использования, в которых допускается перевозка балластных вод.
- 3 "Компания" означает собственника судна или любую другую организацию или лицо, такое как управляющий или фрахтователь по бербоут-чартеру, которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от собственника судна и которые при этом согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возлагаемые Международным кодексом по управлению безопасностью¹.
- 4 "Построенное" в отношении судна означает стадию постройки, на которой:
 - .1 заложен киль; или
 - .2 начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном; или
 - .3 начата сборка этого судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 тонн или один процент расчетной массы всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше; или
 - .4 судно подвергается значительному переоборудованию.
- 5 "Значительное переоборудование" означает переоборудование судна:
 - .1 которое изменяет объем балластных вод на 15 процентов или более; или
 - .2 которое изменяет тип судна; или
 - .3 цель которого, по мнению Администрации, заключается в продлении срока его службы на десять лет или более; или

¹ См. МКУБ, принятый Организацией резолюцией А.741(18), с поправками.

- .4 которое приводит к модификации его системы балластных вод, иной чем замена компонентов. Переоборудование судна для соответствия положениям правила D-1 не считается значительным переоборудованием для целей настоящего Приложения.

6 Выражение "от ближайшего берега" означает от исходной линии, от которой, согласно международному праву, отсчитываются территориальные воды соответствующей территории, за исключением того, что для целей Конвенции выражение "от ближайшего берега" у северо-восточного побережья Австралии следует понимать как от линии, проведенной от точки на побережье Австралии

с координатами 11°00' юж. широты и 142°08' вост. долготы
к точке 10°35' юж. широты и 141°55' вост. долготы,
затем к точке 10°00' юж. широты и 142°00' вост. долготы,
затем к точке 9°10' юж. широты и 143°52' вост. долготы,
затем к точке 9°00' юж. широты и 144°30' вост. долготы,
затем к точке 10°41' юж. широты и 145°00' вост. долготы,
затем к точке 13°00' юж. широты и 145°00' вост. долготы,
затем к точке 15°00' юж. широты и 146°00' вост. долготы,
затем к точке 17°30' юж. широты и 147°00' вост. долготы,
затем к точке 21°00' юж. широты и 152°55' вост. долготы,
затем к точке 24°30' юж. широты и 154°00' вост. долготы
и далее - к точке на побережье Австралии
с координатами 24°42' юж. широты и 153°15' вост. долготы.

7 "Активное вещество" означает вещество или организм, включая вирус или грибок, которые оказывают общее или специфическое действие на вредные водные и патогенные организмы.

Правило А-2 *Общее применение*

Если специально не предусмотрено иное, сброс балластных вод осуществляется только посредством управления балластными водами в соответствии с положениями настоящего Приложения.

Правило А-3 *Исключения*

Требования правила В-3 или любые меры, принятые Стороной в соответствии со статьей 2.3 и разделом С, не применяются:

- 1 к приему или сбросу балластных вод и осадков, необходимым в целях обеспечения безопасности судна в чрезвычайных ситуациях или спасения человеческой жизни на море; или
- 2 к аварийному сбросу или поступлению балластных вод и осадков в результате повреждения судна или его оборудования:

- .1 при условии, что до и после случившегося повреждения или обнаружения повреждения либо сброса были приняты все разумные меры предосторожности с целью предотвращения или сведения к минимуму такого сброса; и
 - .2 за исключением случаев, когда собственник, компания или ответственное лицо командного состава умышленно или по неосторожности причинили повреждение; или
- 3 к приему и сбросу балластных вод и осадков, когда эти операции используются с целью избежания или сведения к минимуму инцидентов, связанных с загрязнением с судна; или
 - 4 к приему и последующему сбросу в открытом море тех же балластных вод и осадков; или
 - 5 к сбросу балластных вод и осадков с судна в том же месте, в котором были приняты все эти балластные воды и осадки, и при условии, что не произошло смешивание с неуправляемыми балластными водами и осадками, принятыми в других районах. Если смешивание произошло, балластные воды, принятые в других районах, подлежат управлению в соответствии с настоящим Приложением.

Правило А-4

Изъятия

1 Сторона или Стороны в водах, находящихся под их юрисдикцией, могут предоставить изъятия из любых требований применять правило В-3 или С-1 в дополнение к изъятиям, содержащимся где-либо в настоящей Конвенции, но лишь тогда, когда они:

- .1 предоставляются судну или судам, выполняющим рейс или рейсы между конкретными портами или местами, или судну, которое эксплуатируется исключительно между конкретными портами или местами;
- .2 действуют в течение не более пяти лет при условии проведения промежуточного обзора;
- .3 предоставляются судам, которые не смешивают балластные воды или осадки в районах, иных чем между портами или местами, указанными в пункте 1.1; и
- .4 предоставляются в соответствии с Руководством по оценке риска, разработанным Организацией.

2 Предоставленные в соответствии с пунктом 1 изъятия будут действовать после того, как они будут направлены Организации и Сторонам будет разослана соответствующая информация.

3 Любые предоставленные в соответствии с настоящим правилом изъятия не должны ухудшать окружающую среду, здоровье человека, имущество или ресурсы прилегающих или других государств и не должны причинять им ущерб. С любым государством, на которое, как устанавливает Сторона, может быть оказано отрицательное воздействие, проводятся консультации с целью разрешения любых выявленных проблем.

4 Любые предоставленные в соответствии с настоящим правилом изъятия регистрируются в Журнале операций с балластными водами.

Правило А-5

Эквивалентное соответствие

Эквивалентное соответствие настоящему Приложению прогулочных судов, используемых исключительно для отдыха или соревнования, или судов, используемых главным образом для поиска и спасания, длиной менее 50 метров и с максимальным объемом балластных вод, составляющим 8 метрических тонн, устанавливается Администрацией, принимая во внимание Руководство, разработанное Организацией.

РАЗДЕЛ В – ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ СУДОВ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К УПРАВЛЕНИЮ И КОНТРОЛЮ

Правило В-1

План управления балластными водами

На каждом судне имеется и выполняется план управления балластными водами. Такой план одобряется Администрацией с учетом Руководства, разработанного Организацией. План управления балластными водами должен быть конкретным для каждого судна и по меньшей мере:

- 1 подробно излагать процедуры безопасности для судна и экипажа, относящиеся к управлению балластными водами в соответствии с требованиями настоящей Конвенции;
- 2 содержать подробное описание действий, которые должны предприниматься для выполнения требований к управлению балластными водами и дополнительной практики управления балластными водами, изложенной в настоящей Конвенции;
- 3 подробно излагать процедуры удаления осадков:
 - .1 в море; и
 - .2 на берег;
- 4 содержать процедуры по координации управления балластными водами на судне, связанного со сбросом в море, с властями государства, в водах которого будет произведен такой сброс;
- 5 назначать на судне лицо командного состава, ответственное за обеспечение надлежащего выполнения плана;
- 6 содержать применимые к судам требования относительно передачи сообщений, предусмотренных согласно настоящей Конвенции; и
- 7 составляться на рабочем языке судна. Если используемым языком не являются английский, испанский или французский, включается перевод на один из этих языков.

Правило В-2*Журнал операций с балластными водами*

- 1 На каждом судне имеется Журнал операций с балластными водами, который может быть системой электронной регистрации или являться частью другого журнала либо системы и который содержит по меньшей мере информацию, указанную в добавлении II.
- 2 Записи в Журнале операций с балластными водами хранятся на судне в течение минимального периода двух лет после внесения в него последней записи, а после этого – под контролем компании в течение минимального периода трех лет.
- 3 В случае сброса балластных вод в соответствии с правилом А-3, А-4 или В-3.6 либо в случае другого аварийного или исключительного сброса балластных вод, не подпадающего под изъятия, предусмотренные Конвенцией, в Журнал операций с балластными водами вносится запись, указывающая обстоятельства и причину сброса.
- 4 Журнал операций с балластными водами хранится на борту судна в месте, легкодоступном для проверки в любое разумное время, а в отношении буксируемого судна без экипажа может храниться на буксирующем судне.
- 5 Каждая операция, касающаяся балластных вод, полностью без промедления регистрируется в Журнале операций с балластными водами. Каждая запись подписывается лицом командного состава, ответственным за соответствующую операцию, и каждая заполненная страница подписывается капитаном. Записи в Журнале операций с балластными водами производятся на рабочем языке судна. Если этим языком не являются английский, испанский или французский, записи содержат перевод на один из этих языков. Если также используются записи на официальном национальном языке государства, под флагом которого судно имеет право плавать, то в случае спора или разночтения предпочтение отдается этим записям.
- 6 Должностные лица, надлежащим образом уполномоченные Стороной, могут проверить Журнал операций с балластными водами на любом судне, к которому применяется настоящее правило, когда это судно находится в ее порту или у удаленного от берега терминала, и могут снять копию с любой записи, а также потребовать, чтобы капитан заверил подлинность этой копии. Любая заверенная таким образом копия принимается в любом судебном разбирательстве в качестве доказательства фактов, изложенных в записи. Проверка Журнала операций с балластными водами и снятие заверенной копии выполняются как можно быстрее, чтобы не вызвать необоснованной отсрочки отхода судна.

Правило В-3*Управление судовыми балластными водами*

- 1 Судно, построенное до 2009 года:
 - .1 с объемом балластных вод от 1500 до 5000 кубических метров включительно осуществляет управление балластными водами, которое отвечает по меньшей мере стандарту, описанному в правиле D-1 или D-2, до 2014 года, а после этого оно отвечает по меньшей мере стандарту, описанному в правиле D-2;

- .2 с объемом балластных вод менее 1500 или более 5000 кубических метров осуществляет управление балластными водами, которое отвечает по меньшей мере стандарту, описанному в правиле D-1 или D-2, до 2016 года, а после этого оно отвечает по меньшей мере стандарту, описанному в правиле D-2.
- 2 Судно, к которому применяется пункт 1, должно отвечать пункту 1 не позднее чем при первом промежуточном освидетельствовании или освидетельствовании для возобновления свидетельства, в зависимости от того, что происходит раньше, после годовщины поставки судна в год соответствия стандарту, применимому к судну.
- 3 Судно, построенное в 2009 году или позднее, с объемом балластных вод менее 5000 кубических метров осуществляет управление балластными водами, которое отвечает по меньшей мере стандарту, описанному в правиле D-2.
- 4 Судно, построенное в 2009 году или позднее, но до 2012 года, с объемом балластных вод 5000 кубических метров или более осуществляет управление балластными водами в соответствии с пунктом 1.2.
- 5 Судно, построенное в 2012 году или позднее, с объемом балластных вод 5000 кубических метров или более осуществляет управление балластными водами, которое отвечает по меньшей мере стандарту, описанному в правиле D-2.
- 6 Требования настоящего правила не применяются к судам, которые сбрасывают балластные воды в приемное сооружение, спроектированное с учетом Руководства по таким сооружениям, разработанного Организацией.
- 7 В качестве альтернатив требованиям, описанным в пунктах 1-5, могут также приниматься другие методы управления балластными водами, при условии что такие методы обеспечивают по меньшей мере такой же уровень защиты окружающей среды, здоровья человека, имущества и ресурсов и одобрены в принципе Комитетом.

Правило В-4

Замена балластных вод

- 1 Судно, производящее замену балластных вод для выполнения стандарта, указанного в правиле D-1:
 - .1 насколько это возможно, производит такую замену балластных вод на расстоянии по меньшей мере 200 морских миль от ближайшего берега и в местах с глубиной воды по меньшей мере 200 метров, принимая во внимание Руководство, разработанное Организацией;
 - .2 в случаях, когда судно не может производить замену балластных вод в соответствии с пунктом 1.1, такая замена балластных вод производится с учетом Руководства, указанного в пункте 1.1, и настолько далеко от ближайшего берега, насколько это возможно, и во всех случаях на расстоянии по меньшей мере 50 морских миль от ближайшего берега и в местах с глубиной воды по меньшей мере 200 метров.

2 В морских районах, в которых расстояние от ближайшего берега или глубина не отвечают параметрам, описанным в пункте 1.1 или 1.2, государство порта может назначить районы, по консультации с прилегающими или другими государствами, в зависимости от обстоятельств, в которых судно может производить замену балластных вод с учетом Руководства, указанного в пункте 1.1.

3 От судна не требуется отклоняться от своего предполагаемого рейса или откладывать рейс для выполнения любого конкретного требования пункта 1.

4 От судна, производящего замену балластных вод, не требуется соблюдение пункта 1 или 2, в зависимости от обстоятельств, если капитан разумно решает, что такая замена будет угрожать безопасности или остойчивости судна, безопасности его экипажа или пассажиров вследствие неблагоприятных метеорологических условий, конструкции или напряжений судна, отказа оборудования или любого другого исключительного условия.

5 Когда от судна требуется произвести замену балластных вод, но эта операция не выполняется им в соответствии с настоящим правилом, причины должны быть внесены в Журнал операций с балластными водами.

Правило В-5

Управление судовыми осадками

1 На всех судах извлекаются и удаляются осадки из помещений, предназначенных для перевозки балластных вод, в соответствии с положениями судового плана управления балластными водами.

2 Суда, указанные в пунктах 3–5 правила В-3, должны, без ущерба для безопасности или эксплуатационной эффективности, проектироваться и строиться таким образом, чтобы сводить к минимуму прием и нежелательный захват осадков, облегчать удаление осадков и обеспечивать безопасный доступ с целью удаления осадков и отбора их проб с учетом Руководства, разработанного Организацией. Суда, указанные в правиле В-3.1, насколько это практически возможно, должны соответствовать настоящему пункту.

Правило В-6

Обязанности лиц командного состава и членов экипажа

Лица командного состава и члены экипажа должны знать свои обязанности по осуществлению управления балластными водами, конкретные для судна, на котором они служат, и в соответствии со своими обязанностями должны быть ознакомлены с судовым планом управления балластными водами.

РАЗДЕЛ С – СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ В ОПРЕДЕЛЕННЫХ РАЙОНАХ

Правило С-1

Дополнительные меры

1 Если Сторона, индивидуально или совместно с другими Сторонами, определяет, что меры, в дополнение к тем, которые указаны в разделе В, необходимы для предотвращения, сокращения или ликвидации переноса вредных водных и патогенных организмов посредством

судовых балластных вод и осадков, такие Сторона или Стороны могут требовать, в соответствии с международным правом, чтобы суда отвечали установленному стандарту или требованию.

2 До установления стандартов или требований согласно пункту 1 Сторона или Стороны должны проконсультироваться с прилегающими или другими государствами, которые могут быть затронуты такими стандартами или требованиями.

3 Сторона или Стороны, намеревающиеся вводить дополнительные меры в соответствии с пунктом 1:

- .1 принимают во внимание Руководство, разработанное Организацией;
- .2 сообщают Организации о своем намерении ввести дополнительную(ые) меру(ы) по меньшей мере за 6 месяцев, за исключением чрезвычайных ситуаций или эпидемий, до планируемой даты осуществления меры(мер). Такое сообщение включает:
 - .1 точные координаты района, в котором применяется (применяются) мера (меры);
 - .2 необходимость и обоснование применения дополнительной(ых) меры (мер) с указанием, по возможности, преимуществ;
 - .3 описание дополнительной(ых) меры(мер); и
 - .4 любые мероприятия, которые могут быть предусмотрены для облегчения соблюдения судами дополнительной(ых) меры(мер);
- .3 добиваются одобрения со стороны Организации в степени, требуемой обычным международным правом, как отражено в Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву.

4 При введении таких дополнительных мер Сторона или Стороны стремятся обеспечить все надлежащие службы, которые могут включать, не ограничиваясь этим, уведомление моряков о районах, имеющихся и альтернативных маршрутах или портах, насколько это практически возможно, с тем чтобы уменьшить лежащую на судне нагрузку.

5 Любые дополнительные меры, принятые Стороной или Сторонами, не должны снижать безопасность и охрану судна и ни при каких обстоятельствах не должны противоречить любой другой конвенции, которой должно соответствовать судно.

6 Сторона или Стороны, вводящие дополнительные меры, могут отложить эти меры на определенный период времени или в особых обстоятельствах, какие они сочтут подходящими.

Правило С-2

Предупреждения о приеме балластных вод в определенных районах и относящиеся к этому меры государства флага

1 Сторона стремится уведомлять мореплавателей о районах, находящихся под ее юрисдикцией, в которых суда не должны принимать балластные воды ввиду известных условий. Сторона включает в такие уведомления точные координаты района или районов и, если это возможно, сведения о расположении любого альтернативного района или районов для приема балластных вод. Предупреждения могут направляться в отношении районов:

- .1 в которых, как известно, отмечаются нашествия, инвазии или популяции вредных водных и патогенных организмов (например, токсичное "цветение" воды), которые могут иметь отношение к приему или сбросу балластных вод;
- .2 которые расположены рядом с местами выпуска сточных вод; или
- .3 в которых приливно-отливные потоки являются слабыми или в которых приливно-отливной поток является более мутным в течение известных периодов времени.

2 Помимо уведомления мореплавателей о районах в соответствии с положениями пункта 1, Сторона уведомляет Организацию и прибрежные государства, которые могут быть затронуты, о любых районах, указанных в пункте 1, и о периоде времени, в течение которого могут действовать такие предупреждения. Уведомление для Организации и прибрежных государств, которые могут быть затронуты, включает точные координаты района или районов и, если это возможно, сведения о расположении любого альтернативного района или районов для приема балластных вод. Уведомление включает информацию для судов, которым необходим прием балластных вод в районе, об альтернативных мерах в этом отношении. Сторона также уведомляет мореплавателей, Организацию и любые потенциально затронутые прибрежные государства о том, когда предупреждение более не применяется.

Правило С-3

Направление информации

Организация предоставляет с помощью надлежащих средств информацию, направленную ей согласно правилам С-1 и С-2.

РАЗДЕЛ D – СТАНДАРТЫ УПРАВЛЕНИЯ БАЛЛАСТНЫМИ ВОДАМИ**Правило D-1**

Стандарт замены балластных вод

1 Суда, производящие замену балластных вод в соответствии с настоящим правилом, выполняют это с эффективностью замены балластных вод, составляющей по меньшей мере 95 процентов по объему.

2 Для судов, производящих замену балластных вод методом прокачки, прокачка трехкратного объема каждого танка водяного балласта считается отвечающей стандарту, указанному в пункте 1. Прокачка меньше трехкратного объема может приниматься, если

судно может продемонстрировать, что производимая замена составляет по меньшей мере 95 процентов по объему.

Правило D-2

Стандарт качества балластных вод

1 Суда, осуществляющие управление балластными водами в соответствии с настоящим правилом, сбрасывают менее 10 жизнеспособных организмов на один кубический метр, минимальный размер которых равен 50 микрометрам или более, и менее 10 жизнеспособных организмов на один миллилитр, минимальный размер которых менее 50 микрометров и равен 10 микрометрам или более; при этом сброс индикаторных микробов не превышает установленных концентраций, описанных в пункте 2.

2 Индикаторные микробы, как стандарт здоровья человека, включают:

- .1 токсикогенный вибрион холеры (O1 и O139) с менее чем 1 колониеобразующей единицей (кое) на 100 миллилитров или менее 1 кое на 1 грамм (сырого веса) образцов зоопланктона;
- .2 кишечную палочку – менее 250 кое на 100 миллилитров;
- .3 кишечные энтерококки – менее 100 кое на 100 миллилитров.

Правило D-3

Требования к одобрению систем управления балластными водами

1 За исключением установленного в пункте 2, системы управления балластными водами, используемые для соответствия настоящей Конвенции, должны одобряться Администрацией с учетом Руководства, разработанного Организацией.

2 Системы управления балластными водами, в которых используются активные вещества или препараты, содержащие одно или более активных веществ, для соответствия настоящей Конвенции, одобряются Организацией на основе процедуры, разработанной Организацией. Эта процедура должна описывать одобрение активных веществ и отмену такого одобрения, а также предлагаемый способ их применения. В случае отмены одобрения использование соответствующего активного вещества или веществ запрещается в течение одного года после даты такой отмены.

3 Системы управления балластными водами, используемые для соответствия настоящей Конвенции, должны быть безопасными с точки зрения судна, его оборудования и экипажа.

Правило D-4

Прототип технологий обработки балластных вод

1 Если судно, до даты, в которую указанный в правиле D-2 стандарт начал бы для него действовать, участвует в одобренной Администрацией программе испытания и оценки перспективных технологий обработки балластных вод, то стандарт, указанный в правиле D-2, не применяется в течение пяти лет с даты, в которую судно должно было бы отвечать такому стандарту.

2 Если судно, после даты, в которую указанный в правиле D-2 стандарт начал для него действовать, участвует в одобренной Администрацией, с учетом Руководства, разработанного Организацией, программе испытания и оценки перспективных технологий обработки балластных вод, которые могут привести к появлению технологий обработки, позволяющих достичь более высокого стандарта, чем тот, который указан в правиле D-2, то стандарт, указанный в правиле D-2, не применяется в течение пяти лет с даты установки такой технологии.

3 При составлении и выполнении любой программы испытания и оценки перспективных технологий обработки балластных вод Стороны:

- .1 принимают во внимание Руководство, разработанное Организацией; и
- .2 допускают участие лишь минимального количества судов, необходимого для эффективного испытания таких технологий.

4 В течение периода испытания и оценки система обработки должна эксплуатироваться последовательно и в соответствии с проектом.

Правило D-5

Обзор стандартов Организацией

1 На заседании Комитета, проводимом не позднее чем за три года до самой ранней даты, в которую начинает действовать стандарт, установленный в правиле D-2, Комитет проводит обзор с целью установить, имеются ли надлежащие технологии, позволяющие достичь стандарта, и оценить критерии, указанные в пункте 2, а также социально-экономические последствия, особенно в отношении потребностей развивающихся стран, в частности малых островных развивающихся государств, в развитии. Комитет также проводит периодические обзоры, если это необходимо, для изучения применимых требований к судам, указанным в правиле B-3.1, а также любого другого аспекта управления балластными водами, рассматриваемого в настоящем Приложении, включая любое Руководство, разработанное Организацией.

2 При таких обзорах надлежащих технологий также учитываются:

- .1 соображения безопасности, относящиеся к судну и экипажу;
- .2 экологическая приемлемость, т.е. чтобы технологии не оказывали большего экологического воздействия, чем то, которое они устраняют;
- .3 практичность, т.е. совместимость с конструкцией и эксплуатацией судна;
- .4 эффективность по затратам, т.е. экономичность; и
- .5 биологическая эффективность с точки зрения удаления или лишения активности иным образом вредных и патогенных организмов в балластных водах.

3 Комитет может образовывать группу или группы для проведения обзора(ов), указанного(ых) в пункте 1. Комитет определяет состав, круг ведения и конкретные вопросы, которые должны рассматриваться любой образованной таким образом группой. Такие

группы могут разрабатывать и рекомендовать предложения о внесении поправок в настоящее Приложение для рассмотрения Сторонами. В разработке рекомендаций и принятии решений Комитетом о внесении поправок могут участвовать только Стороны.

4 Если на основании обзоров, указанных в настоящем правиле, Стороны решат принять поправки к настоящему Приложению, такие поправки одобряются и вступают в силу в соответствии с процедурами, содержащимися в статье 19 настоящей Конвенции.

РАЗДЕЛ E – ТРЕБОВАНИЯ К ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЮ И ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ В ОТНОШЕНИИ УПРАВЛЕНИЯ БАЛЛАСТНЫМИ ВОДАМИ

Правило E-1

Освидетельствования

1 Суда валовой вместимостью 400 и более, к которым применяется настоящая Конвенция, за исключением плавучих платформ, плавучих установок для хранения и плавучих установок для производства, хранения и выгрузки, подлежат указанным ниже освидетельствованиям:

- .1 первоначальному освидетельствованию перед вводом судна в эксплуатацию или перед первичной выдачей Свидетельства, требуемого согласно правилу E-2 или E-3. Это освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что план управления балластными водами, требуемый правилом B-1, а также конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы или процессы полностью отвечают применимым требованиям настоящей Конвенции;
- .2 освидетельствованию для возобновления свидетельства через промежутки времени, установленные Администрацией, но не превышающие пяти лет, за исключением случаев, когда применяется правило E-5.2, E-5.5, E-5.6 или E-5.7 настоящего Приложения. Это освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что план управления балластными водами, требуемый правилом B-1, а также конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы или процессы полностью отвечают применимым требованиям настоящей Конвенции;
- .3 промежуточному освидетельствованию в пределах трех месяцев до или после второй ежегодной даты или в пределах трех месяцев до или после третьей ежегодной даты Свидетельства, которое проводится вместо одного из ежегодных освидетельствований, указанных в пункте 1.4. Промежуточные освидетельствования проводятся, чтобы удостовериться, что оборудование, связанные с ним системы и процессы управления балластными водами полностью отвечают применимым требованиям настоящего Приложения и находятся в хорошем рабочем состоянии. Записи о таких промежуточных освидетельствованиях производятся в Свидетельстве, выданном согласно правилу E-2 или E-3;
- .4 ежегодному освидетельствованию в пределах трех месяцев до или после каждой ежегодной даты, включая общую проверку конструкции, оборудования,

систем, устройств, приспособлений и материалов или процессов, связанных с планом управления балластными водами, требуемым правилом В-1, чтобы удостовериться, что они содержатся в соответствии с пунктом 9 и продолжают удовлетворять условиям эксплуатации, для которых судно предназначено. Записи о таких ежегодных освидетельствованиях производятся в Свидетельстве, выданном согласно правилу Е-2 или Е-3;

- .5 дополнительное общему или частичному освидетельствованию, в зависимости от обстоятельств, которое проводится после изменения, замены или существенного ремонта конструкции, оборудования, систем, устройств, приспособлений и материалов, необходимых для обеспечения полного соответствия настоящей Конвенции. Освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что любые такие изменение, замена или существенный ремонт выполнены качественно, так что судно отвечает требованиям настоящей Конвенции. Записи о таких освидетельствованиях производятся в Свидетельстве, выданном согласно правилу Е-2 или Е-3.

2 Администрация принимает надлежащие меры для обеспечения выполнения на судах, к которым не применяются положения пункта 1, тех положений Конвенции, которые к ним применимы.

3 Освидетельствования судов с целью обеспечения выполнения положений настоящей Конвенции осуществляются должностными лицами Администрации. Однако Администрация может поручить проведение освидетельствований назначенным для этой цели инспекторам или признанным ею организациям.

4 Администрация, назначающая инспекторов или признающая организации для проведения освидетельствований, указанных в пункте 3, уполномочивает таких назначенных инспекторов или признанные организации², как минимум:

- .1 требовать, чтобы судно, которое они освидетельствуют, отвечало положениям настоящей Конвенции; и
- .2 проводить освидетельствования и проверки по просьбе соответствующих властей государства порта, которое является Стороной настоящей Конвенции.

5 Администрация уведомляет Организацию о конкретных обязанностях и условиях полномочий, предоставленных назначенным инспекторам или признанным организациям, для рассылки Сторонам с целью информирования их должностных лиц.

6 Если Администрация, назначенный инспектор или признанная организация устанавливают, что управление судовыми балластными водами не соответствует данным Свидетельства, требуемого согласно правилу Е-2 или Е-3, или таково, что судно не пригодно для выхода в море, не представляя чрезмерной угрозы окружающей среде, здоровью человека, имуществу или ресурсам, то такие инспектор или организация немедленно обеспечивают принятие мер по устранению недостатков, с тем чтобы привести судно в соответствие с требованиями. Инспектор или организация немедленно уведомляются и обеспечивают, чтобы

² См. Руководство, принятое Организацией резолюцией А.739(18), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, и спецификации, принятые Организацией резолюцией А.789(19), с поправками, которые могут быть внесены Организацией.

Свидетельство не выдавалось или изымалось, в зависимости от случая. Если судно находится в порту другой Стороны, то об этом немедленно уведомляются надлежащие власти государства порта. Если должностное лицо Администрации, назначенный инспектор или признанная организация уведомили надлежащие власти государства порта, то правительство соответствующего государства порта оказывает такому должностному лицу, инспектору или организации любую необходимую помощь в выполнении их обязанностей согласно настоящему правилу, включая любые действия, описанные в статье 9.

7 Всякий раз, когда с судном происходит авария или на нем обнаруживается неисправность, которая существенным образом влияет на способность судна осуществлять управление балластными водами в соответствии с настоящей Конвенцией, собственник, оператор или другое лицо, ответственное за судно, при первой же возможности сообщает об этом ответственным за выдачу соответствующего Свидетельства Администрации, признанной организации или назначенному инспектору, которые поручают провести обследование, чтобы определить, является ли необходимым освидетельствование, требуемое пунктом 1. Если судно находится в порту другой Стороны, то собственник, оператор или другое ответственное лицо также немедленно сообщает об этом надлежащим властям государства порта, а назначенный инспектор или признанная организация должны убедиться, что такое сообщение сделано.

8 В каждом случае заинтересованная Администрация полностью гарантирует полноту и тщательность освидетельствования и обеспечивает принятие необходимых мер для выполнения этого обязательства.

9 Состояние судна и его оборудования, систем и процессов должно поддерживаться в соответствии с положениями настоящей Конвенции с целью обеспечить, чтобы судно оставалось во всех отношениях подготовленным к выходу в море, не представляя чрезмерной угрозы окружающей среде, здоровью человека, имуществу или ресурсам.

10 После завершения любого освидетельствования судна согласно пункту 1 без разрешения Администрации не допускается производить никаких изменений в конструкции, оборудовании, устройствах, приспособлениях или материалах, связанных с планом управления балластными водами, требуемым правилом В-1, и охваченных освидетельствованием, за исключением прямой замены таких оборудования или устройств.

Правило Е-2

Выдача или подтверждение Свидетельства

1 Администрация обеспечивает, чтобы судну, к которому применяется правило Е-1, выдавалось Свидетельство после успешного завершения освидетельствования, проведенного в соответствии с правилом Е-1. Свидетельство, выданное по уполномочию какой-либо Стороны, принимается другими Сторонами и рассматривается для всех целей, охваченных Конвенцией, как имеющее такую же силу, что и Свидетельство, выданное ими.

2 Свидетельства выдаются или подтверждаются либо Администрацией, либо любым лицом или организацией, надлежащим образом ею уполномоченными. В каждом случае Администрация принимает на себя полную ответственность за Свидетельство.

Правило Е-3*Выдача или подтверждение Свидетельства другой Стороной*

- 1 По просьбе Администрации другая Сторона может принять к освидетельствованию судно и, удостоверившись, что на судне выполняются положения настоящей Конвенции, выдает или поручает выдать судну Свидетельство, а также, если это необходимо, подтверждает или поручает подтвердить это Свидетельство для судна в соответствии с настоящим Приложением.
- 2 Копия Свидетельства и копия акта об освидетельствовании передаются в возможно короткий срок Администрации, по просьбе которой осуществляется освидетельствование.
- 3 Выданное таким образом Свидетельство содержит запись о том, что оно выдано по просьбе Администрации и имеет такую же силу и получает такое же признание, как и Свидетельство, выданное Администрацией.
- 4 Свидетельство не выдается судну, которое имеет право плавать под флагом государства, не являющегося Стороной настоящей Конвенции.

Правило Е-4*Форма Свидетельства*

Свидетельство составляется на официальном языке выдающей его Стороны по форме, приведенной в добавлении I. Если используемый язык не является английским, испанским или французским, то текст должен содержать перевод на один из этих языков.

Правило Е-5*Срок действия и действительность Свидетельства*

- 1 Свидетельство выдается на срок, установленный Администрацией, но не превышающий пяти лет.
- 2 В отношении освидетельствований для возобновления свидетельства:
 - .1 Несмотря на требования пункта 1, когда освидетельствование для возобновления свидетельства закончено в пределах трех месяцев до даты истечения срока действия существующего Свидетельства, новое Свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего Свидетельства.
 - .2 Когда освидетельствование для возобновления свидетельства закончено после даты истечения срока действия существующего Свидетельства, новое Свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего Свидетельства.
 - .3 Когда освидетельствование для возобновления свидетельства закончено более чем за три месяца до даты истечения срока действия существующего Свидетельства, новое Свидетельство действительно с даты окончания

освидетельствования для возобновления свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства.

3 Если Свидетельство выдается на срок менее пяти лет, Администрация может продлить срок действия Свидетельства с даты истечения срока действия до максимального срока, установленного в пункте 1, при условии что проведены соответствующие освидетельствования, упомянутые в правиле E-1.1.3, применяемые, когда Свидетельство выдается на пятилетний срок.

4 Если освидетельствование для возобновления свидетельства было закончено, а новое Свидетельство не может быть выдано или передано на судно до даты истечения срока действия существующего Свидетельства, то лицо или организация, уполномоченные Администрацией, могут подтвердить существующее Свидетельство, и такое Свидетельство должно признаваться действительным на дальнейший срок, который не должен превышать пяти месяцев с даты истечения срока его действия.

5 Если в момент истечения срока действия Свидетельства судно не находится в порту, в котором оно должно быть освидетельствовано, Администрация может продлить срок действия Свидетельства, но такое продление предоставляется только для того, чтобы дать возможность судну закончить свой рейс в порту, в котором оно должно быть освидетельствовано, и только в тех случаях, когда такое продление окажется необходимым и целесообразным. Никакое Свидетельство не должно продлеваться на срок, превышающий три месяца, и судно, которому предоставляется такое продление, по прибытии в порт, в котором оно должно быть освидетельствовано, не имеет права в силу такого продления покинуть этот порт без нового Свидетельства. Когда закончено освидетельствование для возобновления свидетельства, новое Свидетельство действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего Свидетельства, установленной до предоставления продления.

6 Свидетельство, выданное судну, совершающему короткие рейсы, которое не было продлено в соответствии с вышеупомянутыми положениями настоящего правила, может быть продлено Администрацией на льготный срок до одного месяца с даты истечения указанного в нем срока действия. Когда закончено освидетельствование для возобновления свидетельства, новое Свидетельство действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего Свидетельства, установленной до предоставления продления.

7 В особых случаях, определенных Администрацией, новое Свидетельство может не выдаваться с даты истечения срока действия существующего Свидетельства, как требуется пунктами 2.2, 5 или 6 настоящего правила. В этих особых случаях новое Свидетельство действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства.

8 Если ежегодное освидетельствование закончено до срока, установленного в правиле E-1, то:

- .1 ежегодная дата, указанная в Свидетельстве, изменяется внесением записи на дату, которая должна быть не позднее трех месяцев после даты, на которую было закончено освидетельствование;

- .2 последующие ежегодное или промежуточное освидетельствования, требуемые правилом E-1, должны быть закончены в периоды, предписанные этим правилом, используя новую ежегодную дату;
 - .3 дата истечения срока действия может оставаться без изменений, при условии что одно или более ежегодных освидетельствований, в зависимости от случая, проводятся так, чтобы не были превышены максимальные периоды между освидетельствованиями, предписанными правилом E-1.
- 9 Свидетельство, выданное согласно правилу E-2 или E-3, теряет силу в любом из следующих случаев:
- .1 если конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы, необходимые для обеспечения полного соответствия настоящей Конвенции, изменяются, заменяются или подвергаются существенному ремонту, а Свидетельство не подтверждается в соответствии с настоящим Приложением;
 - .2 при передаче судна под флаг другого государства. Новое Свидетельство выдается только тогда, когда Страна, выдающая новое Свидетельство, полностью убеждена, что судно отвечает требованиям правила E-1. В случае передачи судна между Странами, если в течение трех месяцев после такой передачи будет сделан запрос, Страна, под флагом которой судно ранее имело право плавать, в возможно короткий срок передает Администрации копии свидетельств, имевшихся на судне до его передачи, и копии соответствующих актов об освидетельствовании, если они имеются;
 - .3 если соответствующие освидетельствования не закончены в сроки, указанные в правиле E-1.1; или
 - .4 если Свидетельство не подтверждено в соответствии с правилом E-1.1.

ДОБАВЛЕНИЕ I

ФОРМА МЕЖДУНАРОДНОГО СВИДЕТЕЛЬСТВА ОБ УПРАВЛЕНИИ
БАЛЛАСТНЫМИ ВОДАМИ

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ УПРАВЛЕНИИ
БАЛЛАСТНЫМИ ВОДАМИ

Выдано на основании положений Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими (далее именуемой "Конвенция") по уполномочию правительства

.....
(полное название страны)

.....
(полное наименование компетентного лица или
организации, уполномоченных в соответствии
с положениями Конвенции)

Сведения о судне¹

Название судна

Отличительный номер или позывной сигнал

Порт регистрации

Валовая вместимость

Номер ИМО²

Дата постройки

Объем балластных вод (в кубических метрах)

Сведения об используемом(ых) методе(ах) управления балластными водами

Используемый метод управления балластными водами

Дата установки (если применимо)

Название завода-изготовителя (если применимо)

¹ По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

² Система опознавательных номеров судов ИМО, принятая резолюцией А.600(15).

Основной(ые) метод(ы) управления балластными водами, используемый(ые) на судне:

- ☐ в соответствии с правилом D-1
- ☐ в соответствии с правилом D-2
(описать)
- ☐ судно подпадает по действие правила D-4

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, ЧТО:

- 1 судно освидетельствовано в соответствии с правилом E-1 Приложения к Конвенции; и
- 2 освидетельствованием установлено, что управление балластными водами на судне соответствует Приложению к Конвенции.

Настоящее свидетельство действительно до при условии проведения освидетельствований в соответствии с правилом E-1 Приложения к Конвенции.

Дата завершения освидетельствования, на котором основано настоящее свидетельство:
день/месяц/год

Выдано
(Место выдачи свидетельства)

.....
(Дата выдачи) (Подпись уполномоченного должностного лица,
выдавшего свидетельство)

(Печать или штамп организации)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что освидетельствованием, требуемым в соответствии с правилом Е-1 Приложения к Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим положениям Конвенции:

Ежегодное освидетельствование: _____

Подписано
(Подпись надлежащим образом
уполномоченного должностного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп полномочной организации)

Ежегодное/Промежуточное*
освидетельствование:

Подписано
(Подпись надлежащим образом
уполномоченного должностного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп полномочной организации)

Ежегодное/Промежуточное^{*}
освидетельствование:

Подписано
(Подпись надлежащим образом
уполномоченного должностного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп полномочной организации)

Ежегодное освидетельствование: _____

Подписано
(Подпись надлежащим образом
уполномоченного должностного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп полномочной организации)

* Ненужное зачеркнуть.

**ЕЖЕГОДНОЕ/ПРОМЕЖУТОЧНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ
В СООТВЕТСТВИИ С ПУНКТОМ 8.3 ПРАВИЛА Е-5**

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при ежегодном/промежуточном^{*} освидетельствовании в соответствии с пунктом 8.3 правила Е-5 Приложения к Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим положениям Конвенции:

Подписано
(Подпись уполномоченного должностного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп полномочной организации)

**ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРОДЛЕНИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА, ЕСЛИ СРОК
ЕГО ДЕЙСТВИЯ МЕНЕЕ 5 ЛЕТ, В СЛУЧАЕ ПРИМЕНЕНИЯ
ПУНКТА 3 ПРАВИЛА Е-5**

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с пунктом 3 правила Е-5 Приложения к Конвенции признается действительным до

Подписано
(Подпись уполномоченного должностного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп полномочной организации)

**ПОДТВЕРЖДЕНИЕ В СЛУЧАЕ ПРОВЕДЕНИЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ
ДЛЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА И ПРИМЕНЕНИЯ
ПУНКТА 4 ПРАВИЛА Е-5**

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с пунктом 4 правила Е-5 Приложения к Конвенции признается действительным до

Подписано
(Подпись уполномоченного должностного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп полномочной организации)

* Ненужное зачеркнуть.

**ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРОДЛЕНИЯ СРОКА ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА
ДО ПРИБЫТИЯ В ПОРТ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ ИЛИ НА ЛЬГОТНЫЙ
СРОК В СЛУЧАЕ ПРИМЕНЕНИЯ ПУНКТА 5 ИЛИ 6 ПРАВИЛА E-5**

Настоящее Свидетельство в соответствии с пунктом 5 или 6^{*} правила E-5 Приложения к Конвенции признается действительным до

Подписано
(Подпись уполномоченного должностного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп полномочной организации)

**ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПЕРЕПОСА ЕЖЕГОДНОЙ ДАТЫ В СЛУЧАЕ
ПРИМЕНЕНИЯ ПУНКТА 8 ПРАВИЛА E-5**

В соответствии с пунктом 8 правила E-5 Приложения к Конвенции новой ежегодной датой является

Подписано
(Подпись уполномоченного должностного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп полномочной организации)

В соответствии с пунктом 8 правила E-5 Приложения к Конвенции новой ежегодной датой является

Подписано
(Подпись уполномоченного должностного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп полномочной организации)

^{*} Ненужное зачеркнуть.

ДОБАВЛЕНИЕ II
ФОРМА ЖУРНАЛА ОПЕРАЦИЙ С БАЛЛАСТНЫМИ ВОДАМИ
МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О КОНТРОЛЕ СУДОВЫХ
БАЛЛАСТНЫХ ВОД И ОСАДКОВ И УПРАВЛЕНИИ ИМИ

Период с: по:

Название судна

Номер ИМО

Валовая вместимость

Флаг

Общий объем балластных вод (в кубических метрах)

На судне имеется план управления балластными водами ☐

Схема судна с указанием балластных танков:

1 Введение

В соответствии с правилом В-2 Приложения к Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими должна регистрироваться каждая операция с балластными водами. К этому относятся сбросы в море и в приемные сооружения.

2 Балластные воды и управление балластными водами

"Балластные воды" означает воду со взвешенным в ней веществом, принятую на борт судна для контроля дифферента, крена, осадки, остойчивости или напряжений судна. Управление балластными водами должно осуществляться в соответствии с одобренным планом управления балластными водами и с учетом руководства³, разработанного Организацией.

3 Записи в Журнале операций с балластными водами

Записи в Журнале операций с балластными водами производятся в каждом из следующих случаев:

- 3.1 При приеме балластной воды на борт судна:
- .1 дата, время и местоположение порта или сооружения, где принят балласт (порт или шир./долг.), глубина, если операция производится за пределами порта

³ См. Руководство по контролю водяного балласта судов и управлению им для сведения к минимуму переноса вредных водных и патогенных организмов, принятое Организацией резолюцией А.868(20).

- .2 предполагаемый объем принятого балласта в кубических метрах
 - .3 подпись лица командного состава, ответственного за операцию
- 3.2 Когда балластные воды циркулируются или обрабатываются для целей управления балластными водами:
- .1 дата и время операции
 - .2 предполагаемый объем циркулируемого или обрабатываемого балласта (в кубических метрах)
 - .3 выполняется ли операция в соответствии с планом управления балластными водами
 - .4 подпись лица командного состава, ответственного за операцию
- 3.3 При сбросе балластных вод в море:
- .1 дата, время и местоположение порта или сооружения, где происходит сброс (порт или шир./долг.)
 - .2 предполагаемый объем сброшенного балласта в кубических метрах плюс остающийся объем в кубических метрах
 - .3 выполнялся ли до сброса одобренный план управления балластными водами
 - .4 подпись лица командного состава, ответственного за операцию
- 3.4 При сбросе балластных вод в приемное сооружение:
- .1 дата, время и место приема балласта
 - .2 дата, время и место сброса балласта
 - .3 порт или сооружение
 - .4 предполагаемый объем сброшенного или принятого балласта в кубических метрах
 - .5 выполнялся ли до сброса одобренный план управления балластными водами
 - .6 подпись лица командного состава, ответственного за операцию
- 3.5 Аварийный или иной исключительный прием или сброс балластных вод:
- .1 дата и время происшествия
 - .2 порт или местоположение судна во время происшествия
 - .3 предполагаемый объем сброшенных балластных вод

- .4 обстоятельства приема, сброса, утечки или потери, их причина и общие замечания
 - .5 выполнялся ли до сброса одобренный план управления балластными водами
 - .6 подпись лица командного состава, ответственного за операцию
- 3.6 Дополнительная эксплуатационная процедура и общие замечания
- 4 Объем балластных вод**

Объем балластных вод на судне должен рассчитываться в кубических метрах. Журнал операций с балластными водами содержит много ссылок на предполагаемый объем балластных вод. Признается, что точность расчета объемов балласта зависит от толкования.

РЕГИСТРАЦИЯ ОПЕРАЦИЙ С БАЛЛАСТНЫМИ ВОДАМИ

ОБРАЗЕЦ СТРАНИЦЫ ЖУРНАЛА ОПЕРАЦИЙ С БАЛЛАСТНЫМИ ВОДАМИ

Название судна:

Отличительный номер или позывной сигнал:

Дата	Пункт (номер)	Регистрация операций/подпись ответственных лиц командного состава

Подпись капитана

ПРИЛОЖЕНИЕ

РЕЗОЛЮЦИИ, ПРИНЯТЫЕ КОНФЕРЕНЦИЕЙ

РЕЗОЛЮЦИЯ 1

**БУДУЩАЯ РАБОТА ОРГАНИЗАЦИИ, ОТНОСЯЩАЯСЯ К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ О КОНТРОЛЕ СУДОВЫХ БАЛЛАСТНЫХ ВОД И ОСАДКОВ
И УПРАВЛЕНИИ ИМИ**

КОНФЕРЕНЦИЯ,

ПРИНЯВ Международную конвенцию о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими (Конвенция),

ОТМЕЧАЯ, что в статьях 5 и 9 и правилах А-4, А-5, В-1, В-3, В-4, В-5, С-1, D-3 и D-4 Приложения к Конвенции упоминаются руководства или процедуры, которые должны быть разработаны Организацией для конкретных упомянутых в них целей,

ПРИЗНАВАЯ необходимость разработки этих руководств с целью обеспечить глобальное и единообразное применение соответствующих требований Конвенции,

ПРЕДЛАГАЕТ Организации в срочном порядке разработать:

- .1 Руководство по приемным сооружениям для осадков согласно статье 5 и правилу В-5;
- .2 Руководство по отбору проб балластных вод согласно статье 9;
- .3 Руководство по эквивалентному соответствию управлению балластными водами для прогулочных и поисково-спасательных судов согласно правилу А-5;
- .4 Руководство относительно плана управления балластными водами согласно правилу В-1;
- .5 Руководство по приемным сооружениям для балластных вод согласно правилу В-3;
- .6 Руководство по замене балластных вод согласно правилу В-4;
- .7 Руководство по дополнительным мерам согласно правилу С-1 и по оценке риска согласно правилу А-4;
- .8 Руководство по одобрению систем управления балластными водами согласно правилу D-3.1;
- .9 Процедуру одобрения активных веществ согласно правилу D-3.2; и
- .10 Руководство относительно прототипа технологий для обработки балластных вод согласно правилу D-4,

и принять их как можно скорее и в любом случае до вступления в силу Конвенции с целью облегчить глобальное и единообразное осуществление Конвенции.

РЕЗОЛЮЦИЯ 2**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МЕХАНИЗМОВ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ
ПРИ ОБЗОРЕ СТАНДАРТОВ СОГЛАСНО ПРАВИЛУ D-5**

КОНФЕРЕНЦИЯ,

ПРИНЯВ Международную конвенцию о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими (Конвенция),

ОТМЕЧАЯ, что в правиле D-5 Конвенции требуется, чтобы на заседании Комитета по защите морской среды, проводимом не позднее чем за три года до самой ранней даты, в которую начинает действовать стандарт, установленный в правиле D-2, Комитет проводил обзор с целью установить, имеются ли надлежащие технологии, позволяющие достичь стандарта, и оценить критерии, указанные в пункте 2 правила D-4, а также социально-экономические последствия, особенно в отношении потребностей развивающихся стран, в частности малых островных развивающихся государств, в развитии,

ПРИЗНАВАЯ важное значение механизмов принятия решений при подготовке сложных оценок,

РЕКОМЕНДУЕТ Организации применять подходящие механизмы принятия решений при проведении обзора стандартов в соответствии с правилом D-5 Конвенции; и

ПРЕДЛАГАЕТ государствам-членам информировать Организацию о любых относящихся к этому надежных механизмах принятия решений для оказания ей помощи в проведении такого обзора.

РЕЗОЛЮЦИЯ 3

СОДЕЙСТВИЕ ТЕХНИЧЕСКОМУ СОТРУДНИЧЕСТВУ И ПОМОЩИ

КОНФЕРЕНЦИЯ,

ПРИНЯВ Международную конвенцию о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими (Конвенция),

СОЗНАВАЯ, что Стороны Конвенции будут призваны полностью осуществлять ее положения с целью предотвращения, сведения к минимуму и окончательной ликвидации переноса вредных водных и патогенных организмов посредством контроля судовых балластных вод и осадков и управления ими,

ОТМЕЧАЯ, что в статьях 13.1 и 13.2 Конвенция предусматривает, что Стороны, среди прочего, оказывают поддержку тем Сторонам, которые обращаются за технической помощью в отношении контроля судовых балластных вод и осадков и управления ими,

ПРИЗНАВАЯ ценность мероприятий в области технического сотрудничества, проводимых с 2000 года в партнерстве с развивающимися странами, по вопросам управления балластными водами в рамках Глобальной программы ГЭФ/ПРООН/ИМО по управлению балластными водами (Глобалласт),

БУДУЧИ УБЕЖДЕНА, что содействие техническому сотрудничеству ускорит принятие, единообразное толкование и обеспечение выполнения Конвенции государствами,

ОТМЕЧАЯ С ПРИЗНАТЕЛЬНОСТЬЮ, что посредством принятия резолюции А.901(21) Ассамблея Международной морской организации (ИМО):

- a) подтвердила, что работа ИМО по разработке глобальных морских стандартов и обеспечению технического сотрудничества для их эффективного осуществления и обеспечения выполнения может внести и вносит вклад в устойчивое развитие; и
- b) постановила, что программное заявление ИМО в части, касающейся технического сотрудничества на период до 2010 года, состоит в том, чтобы помочь развивающимся странам повысить их способность отвечать международным нормам и стандартам, относящимся к безопасности на море и предотвращению загрязнения моря и борьбе с ним, отводя приоритетную роль программам технического сотрудничества, ориентированным на развитие людских ресурсов, в особенности путем подготовки кадров, и создание организационного потенциала,

1 ПРОСИТ государства-члены, в сотрудничестве с ИМО, другими заинтересованными государствами и международными органами, компетентными международными или региональными организациями и отраслевыми программами, содействовать оказанию поддержки государствам, которые обращаются за технической помощью, и, непосредственно или через ИМО, оказывать такую поддержку для:

- a) оценки значения ратификации, принятия, утверждения Конвенции или присоединения к ней, а также ее осуществления и обеспечения выполнения;
- b) разработки национального законодательства и организационных мероприятий для введения в действие Конвенции;
- c) подготовки научного и технического персонала для проведения исследований, мониторинга и обеспечения выполнения (например, оценка опасностей балластных вод, наблюдение за инвазивными морскими видами, системы мониторинга и раннего предупреждения, отбор проб балластных вод и их анализ), включая, при необходимости, поставку требуемого оборудования и средств, с целью укрепить национальные возможности;
- d) обмена информацией и технического сотрудничества в отношении сведения к минимуму опасностей для окружающей среды и здоровья людей в результате переноса вредных водных и патогенных организмов посредством контроля судовых балластных вод и осадков и управления ими;
- e) исследований и разработки усовершенствованных методов управления балластными водами и их обработки; и
- f) установления специальных требований в определенных районах в соответствии с разделом С правил Конвенции;

2 ПРОСИТ ДАЛЕЕ международные учреждения и организации по развитию поддерживать, в том числе путем предоставления необходимых ресурсов, программы технического сотрудничества в области контроля судовых балластных вод и осадков и управления ими в соответствии с Конвенцией;

3 ПРЕДЛАГАЕТ Комитету по техническому сотрудничеству ИМО продолжить осуществление деятельности по созданию потенциала в области контроля судовых балластных вод и осадков и управления ими в рамках Объединенной программы технического сотрудничества Организации для поддержки эффективного осуществления и обеспечения выполнения Конвенции развивающимися странами; и

4 НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ все государства предпринять действия в связи с вышеупомянутыми мерами в области технического сотрудничества, не дожидаясь вступления в силу Конвенции.

РЕЗОЛЮЦИЯ 4

**ОБЗОР ПРИЛОЖЕНИЯ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О КОНТРОЛЕ
СУДОВЫХ БАЛЛАСТНЫХ ВОД И ОСАДКОВ И УПРАВЛЕНИИ ИМИ**

КОНФЕРЕНЦИЯ,

ПРИНЯВ Международную конвенцию о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими (Конвенция),

ПРИЗНАВАЯ, что до вступления в силу Конвенции может возникнуть необходимость рассмотреть вопрос об обзоре Приложения к Конвенции, и в частности, не ограничиваясь этим, правил А-4, А-5, В-1, В-3, В-4, С-1, D-1, D-2, D-3 и D-5, например вследствие предполагаемых препятствий вступлению в силу или для рассмотрения стандартов, изложенных в правиле D-2 Приложения к Конвенции,

РЕКОМЕНДУЕТ Комитету по защите морской среды провести обзор правил Приложения к Конвенции, когда он сочтет это уместным, но не позднее чем за три года до самой ранней даты вступления в силу стандартов, изложенных в правиле D-2 Приложения к Конвенции, т.е. 2006 года.

**CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL
AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES, 2004**

LAS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO,

RECORDANDO el artículo 196 1) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR), que estipula que "los Estados tomarán todas las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por la utilización de tecnologías bajo su jurisdicción o control, o la introducción intencional o accidental en un sector determinado del medio marino de especies extrañas o nuevas que puedan causar en él cambios considerables y perjudiciales",

TOMANDO NOTA de los objetivos del Convenio sobre la Diversidad Biológica de 1992 y de que la transferencia e introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por conducto del agua de lastre de los buques suponen una amenaza para la conservación y la utilización sostenible de la diversidad biológica, así como de la decisión IV/5 de la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica de 1998 (COP 4), relativa a la conservación y utilización sostenible de los ecosistemas marinos y costeros, y de la decisión VI/23 de la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica de 2002 (COP 6), sobre las especies exóticas que amenazan los ecosistemas, los hábitats o las especies, incluidos los principios de orientación sobre especies invasoras,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de 1992 (CNUMAD) solicitó a la Organización Marítima Internacional (la Organización) que considerase la adopción de reglas apropiadas sobre la descarga del agua de lastre,

TENIENDO PRESENTE el planteamiento preventivo descrito en el principio 15 de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, y al que se hace referencia en la resolución MEPC.67(37), aprobada por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización el 15 de septiembre de 1995,

TENIENDO TAMBIÉN PRESENTE que la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible de 2002, en el párrafo 34 b) de su Plan de aplicación, insta a que en todos los niveles se acelere la elaboración de medidas para hacer frente al problema de las especies foráneas invasoras de las aguas de lastre,

CONSCIENTES de que la descarga no controlada del agua de lastre y los sedimentos desde los buques ha ocasionado la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos que han causado daños al medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes y los recursos,

RECONOCIENDO la importancia que la Organización concede a esta cuestión, puesta de manifiesto por las resoluciones de la Asamblea A.774(18), de 1993, y A.868(20), de 1997, adoptadas con el fin de tratar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos,

RECONOCIENDO ASIMISMO que varios Estados han adoptado medidas individuales con miras a prevenir, reducir al mínimo y, en último término, eliminar los riesgos de introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por los buques que entran en sus puertos, y que esta cuestión, al ser de interés mundial, exige medidas basadas en reglas aplicables a escala mundial, junto con directrices para su implantación efectiva y su interpretación uniforme,

DESEANDO seguir con la elaboración de opciones más seguras y eficaces para la gestión del agua de lastre, que redunden en la prevención, la reducción al mínimo y, en último término, la eliminación sostenida de la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos,

DECIDIDAS a prevenir, reducir al mínimo y, en último término, eliminar los riesgos para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes y los recursos resultantes de la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por medio del control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, así como a evitar los efectos secundarios ocasionados por dicho control y promover los avances de los conocimientos y la tecnología conexos,

CONSIDERANDO que tales objetivos pueden cumplirse más eficazmente mediante un convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques,

HAN CONVENIDO lo siguiente:

Artículo 1 *Definiciones*

Salvo indicación expresa en otro sentido, a los efectos del presente Convenio regirán las siguientes definiciones:

- 1 "Administración": el Gobierno del Estado bajo cuya autoridad opere el buque. Respecto de un buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado, la Administración es el Gobierno de ese Estado. Respecto de las plataformas flotantes dedicadas a la exploración y explotación del lecho marino y su subsuelo adyacente a la costa sobre la que el Estado ribereño ejerza derechos soberanos a efectos de exploración y explotación de sus recursos naturales, incluidas las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (unidades FPAD), la Administración es el Gobierno del Estado ribereño en cuestión.
- 2 "Agua de lastre": el agua, con las materias en suspensión que contenga, cargada a bordo de un buque para controlar el asiento, la escora, el calado, la estabilidad y los esfuerzos del buque.
- 3 "Gestión del agua de lastre": procedimientos mecánicos, físicos, químicos o biológicos, ya sean utilizados individualmente o en combinación, destinados a extraer o neutralizar los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos existentes en el agua de lastre y los sedimentos, o a evitar la toma o la descarga de los mismos.
- 4 "Certificado": el Certificado internacional de gestión del agua de lastre.
- 5 "Comité": el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización.

- 6 "Convenio": el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.
- 7 "Arqueo bruto": el arqueo bruto calculado de acuerdo con las reglas para la determinación del arqueo recogidas en el Anexo I del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, o en cualquier convenio que suceda a éste.
- 8 "Organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos": los organismos acuáticos y agentes patógenos cuya introducción en el mar, incluidos los estuarios, o en cursos de agua dulce pueda ocasionar riesgos para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, deteriorar la diversidad biológica o entorpecer otros usos legítimos de tales zonas.
- 9 "Organización": la Organización Marítima Internacional.
- 10 "Secretario General": el Secretario General de la Organización.
- 11 "Sedimentos": las materias que se depositen en el buque procedentes del agua de lastre.
- 12 "Buque": toda nave, del tipo que sea, que opere en el medio acuático, incluidos los sumergibles, los artefactos flotantes, las plataformas flotantes, las UFA y las unidades FPAD.

Artículo 2

Obligaciones de carácter general

- 1 Las Partes se comprometen a hacer plena y totalmente efectivas las disposiciones del presente Convenio y de su anexo con objeto de prevenir, reducir al mínimo y, en último término, eliminar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos mediante el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.
- 2 El anexo forma parte integrante del presente Convenio. Salvo indicación expresa en otro sentido, toda referencia al presente Convenio constituye también una referencia al anexo.
- 3 Nada de lo dispuesto en el presente Convenio se interpretará en el sentido de que se impide a una Parte adoptar, individualmente o junto con otras Partes, y de conformidad con el derecho internacional, medidas más rigurosas para la prevención, reducción o eliminación de la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos mediante el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.
- 4 Las Partes se esforzarán por colaborar en la implantación, aplicación y cumplimiento efectivos del presente Convenio.
- 5 Las Partes se comprometen a fomentar el desarrollo continuo de la gestión del agua de lastre y de normas para prevenir, reducir al mínimo y, en último término, eliminar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos mediante el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.
- 6 Las Partes que adopten medidas de conformidad con el presente Convenio se esforzarán por no dañar ni deteriorar el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios o de otros Estados.

7 Las Partes deberían garantizar que las prácticas de gestión del agua de lastre observadas para cumplir el presente Convenio no causan mayores daños al medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios o de otros Estados, que los que previenen.

8 Las Partes alentarán a los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón y a los que se aplique el presente Convenio a que eviten, en la medida de lo posible, la toma de agua de lastre que pueda contener organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos, así como los sedimentos que puedan contener dichos organismos, y para ello fomentarán la implantación adecuada de las recomendaciones elaboradas por la Organización.

9 Las Partes se esforzarán para cooperar bajo los auspicios de la Organización a fin de hacer frente a las amenazas y riesgos para la biodiversidad y los ecosistemas marinos sensibles, vulnerables o amenazados en las zonas situadas fuera de los límites de la jurisdicción nacional respecto de la gestión del agua de lastre.

Artículo 3

Ámbito de aplicación

1 Salvo indicación expresa en otro sentido, el presente Convenio se aplicará a:

- a) los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de una Parte; y
- b) los buques que, sin tener derecho a enarbolar el pabellón de una Parte, operen bajo la autoridad de una Parte.

2 El presente Convenio no se aplicará a:

- a) los buques que no estén proyectados o contruidos para llevar agua de lastre;
- b) los buques de una Parte que operen únicamente en aguas bajo la jurisdicción de esa Parte, salvo que ésta determine que la descarga del agua de lastre de los buques dañaría o deterioraría el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios, de los Estados adyacentes o de otros Estados;
- c) los buques de una Parte que operen únicamente en aguas bajo la jurisdicción de otra Parte, a reserva de que esta Parte autorice la exclusión. Ninguna Parte concederá tal autorización si, en virtud de la misma, se daña o deteriora el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios, de los Estados adyacentes o de otros Estados. Toda Parte que no conceda tal autorización notificará a la Administración del buque en cuestión que el presente Convenio se aplica a ese buque;
- d) los buques que operen únicamente en aguas situadas bajo la jurisdicción de una Parte y en alta mar, a excepción de los buques a los que no se haya concedido una autorización de conformidad con lo indicado en el apartado c), salvo que dicha Parte determine que la descarga del agua de lastre de los buques dañaría o deterioraría el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios, de los Estados adyacentes o de otros Estados;
- e) los buques de guerra, ni a los buques auxiliares de la armada, ni a los buques que, siendo propiedad de un Estado o estando explotados por él, estén exclusivamente dedicados en el momento de que se trate a servicios gubernamentales de carácter

no comercial. No obstante, cada Parte garantizará, mediante la adopción de medidas apropiadas que no menoscaben las operaciones o la capacidad operativa de tales buques, que éstos operen, dentro de lo razonable y factible, de forma compatible con lo prescrito en el presente Convenio; y

f) el agua de lastre permanente en tanques precintados que no se descarga.

3 Por lo que respecta a los buques de Estados que no sean Partes en el presente Convenio, las Partes aplicarán las prescripciones del presente Convenio según sea necesario para garantizar que no se dé un trato más favorable a tales buques.

Artículo 4

Control de la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por el agua de lastre y los sedimentos de los buques

1 Cada Parte prescribirá que los buques a los que sean aplicables las disposiciones del presente Convenio y que tengan derecho a enarbolar su pabellón o que operen bajo su autoridad cumplan las prescripciones del presente Convenio, incluidas las normas y prescripciones aplicables del anexo, y adoptará medidas efectivas para garantizar que tales buques cumplan dichas prescripciones.

2 Cada Parte elaborará, teniendo debidamente en cuenta sus propias condiciones y capacidades, políticas, estrategias o programas nacionales para la gestión del agua de lastre en sus puertos y en las aguas bajo su jurisdicción que sean acordes con los objetivos del presente Convenio y contribuyan a lograrlos.

Artículo 5

Instalaciones de recepción de sedimentos

1 Cada Parte se compromete a garantizar que en los puertos y terminales designados por ella en los que se efectúen trabajos de reparación o de limpieza de tanques de lastre se disponga de instalaciones adecuadas para la recepción de sedimentos, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización. Tales instalaciones de recepción funcionarán de forma que no ocasionen demoras innecesarias a los buques que las utilicen y dispondrán de los medios necesarios para la eliminación segura de tales sedimentos sin deteriorar ni dañar el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios o de otros Estados.

2 Cada Parte notificará a la Organización, para que ésta lo comunique a las demás Partes interesadas, todos los casos en que las instalaciones establecidas en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1 sean presuntamente inadecuadas.

Artículo 6

Investigación científica y técnica y labor de vigilancia

1 Las Partes se esforzarán, individual o conjuntamente, por:

- a) fomentar y facilitar la investigación científica y técnica sobre la gestión del agua de lastre; y
- b) vigilar los efectos de la gestión del agua de lastre en las aguas bajo su jurisdicción.

Dicha labor de investigación y vigilancia debería incluir la observación, la medición, el muestreo, la evaluación y el análisis de la eficacia y las repercusiones negativas de cualquier tecnología o metodología empleadas, así como de cualesquiera repercusiones negativas debidas a los organismos y agentes patógenos cuya transferencia por el agua de lastre de los buques se haya determinado.

2 A fin de promover los objetivos del presente Convenio, cada Parte facilitará a las demás Partes que lo soliciten la información pertinente sobre:

- a) los programas científicos y tecnológicos y las medidas de carácter técnico acometidas con respecto a la gestión del agua de lastre; y
- b) la eficacia de la gestión del agua de lastre deducida de los programas de evaluación y vigilancia.

Artículo 7

Reconocimiento y certificación

1 Cada Parte se cerciorará de que los buques que enarbolan su pabellón o que operen bajo su autoridad, y que estén sujetos a reconocimiento y certificación, se reconocen y certifican de conformidad con las reglas del anexo.

2 Toda Parte que implante medidas en virtud del artículo 2.3 y de la sección C del anexo no exigirá ningún reconocimiento ni certificación adicional a un buque de otra Parte, y la Administración del buque no estará obligada a efectuar ningún reconocimiento ni certificación respecto de las medidas adicionales impuestas por otra Parte. La verificación de tales medidas adicionales será responsabilidad de la Parte que las implante y no ocasionará demoras innecesarias al buque.

Artículo 8

Infracciones

1 Toda infracción de las disposiciones del presente Convenio estará penada con las sanciones que a tal efecto establecerá la legislación de la Administración del buque de que se trate, independientemente de donde ocurra la infracción. Cuando se notifique una infracción a una Administración, ésta investigará el asunto y podrá pedir a la Parte notificante que proporcione pruebas adicionales de la presunta infracción. Si la Administración estima que hay pruebas suficientes para incoar proceso respecto de la presunta infracción, hará que se incoe lo antes posible de conformidad con su legislación. La Administración comunicará inmediatamente a la Parte que le haya notificado la presunta infracción, así como a la Organización, las medidas que adopte. Si la Administración no ha tomado ninguna medida en el plazo de un año, informará al respecto a la Parte que le haya notificado la presunta infracción.

2 Toda infracción de las disposiciones del presente Convenio que se cometa dentro de la jurisdicción de una Parte estará penada con las sanciones que establecerá la legislación de esa Parte. Siempre que se cometa una infracción así, la Parte interesada:

- a) hará que se incoe proceso de conformidad con su legislación; o bien
- b) facilitará a la Administración del buque de que se trate toda la información y las pruebas que obren en su poder con respecto a la infracción cometida.

3 Las sanciones previstas por la legislación de una Parte conforme a lo dispuesto en el presente artículo serán suficientemente severas para disuadir a los eventuales infractores del presente Convenio, dondequiera que se encuentren.

Artículo 9

Inspección de buques

1 Todo buque al que sean aplicables las disposiciones del presente Convenio podrá ser objeto, en cualquier puerto o terminal mar adentro de otra Parte, de una inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte a los efectos de determinar si el buque cumple las disposiciones del presente Convenio. Salvo por lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo, dichas inspecciones se limitarán a:

- a) verificar que existe a bordo un Certificado válido, el cual será aceptado si se considera válido; y
- b) inspeccionar el Libro registro del agua de lastre; y/o
- c) realizar un muestreo del agua de lastre del buque de conformidad con las directrices que elabore la Organización. No obstante, el tiempo necesario para analizar las muestras no se utilizará como fundamento para retrasar innecesariamente las operaciones, el movimiento o la salida del buque.

2 Si el buque no lleva un Certificado válido o si existen motivos fundados para pensar que:

- a) el estado del buque o del equipo no se corresponden en lo esencial con los pormenores del Certificado; o
- b) el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos fundamentales de a bordo en relación con la gestión del agua de lastre, o no han implantado tales procedimientos,

podrá efectuarse una inspección pormenorizada.

3 Cuando se den las circunstancias indicadas en el párrafo 2 del presente artículo, la Parte que efectúe la inspección tomará las medidas necesarias para garantizar que el buque no descargará agua de lastre hasta que pueda hacerlo sin presentar un riesgo para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos.

Artículo 10

Detección de infracciones y control de buques

1 Las Partes cooperarán en la detección de infracciones y en el cumplimiento de las disposiciones del presente Convenio.

2 Si se detecta que un buque ha infringido el presente Convenio, la Parte cuyo pabellón el buque tenga derecho a enarbolar, y/o la Parte en cuyo puerto o terminal mar adentro esté operando el buque, podrá adoptar, además de cualquier sanción descrita en el artículo 8 o cualquier medida descrita en el artículo 9, medidas para amonestar, detener o excluir al buque. No obstante, la Parte en cuyo puerto o terminal mar adentro esté operando el buque podrá conceder al buque permiso para salir del puerto o terminal mar adentro con el fin de descargar agua de lastre o de dirigirse al astillero de reparaciones o la instalación de recepción más

próximos disponibles, a condición de que ello no represente un riesgo para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos.

3 Si el muestreo descrito en el artículo 9.1 c) arroja unos resultados, o respalda la información recibida de otro puerto o terminal mar adentro, que indiquen que el buque representa un riesgo para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, la Parte en cuyas aguas esté operando el buque prohibirá a dicho buque que descargue agua de lastre hasta que se elimine tal riesgo.

4 Una Parte también podrá inspeccionar un buque que entre en un puerto o terminal mar adentro bajo su jurisdicción si cualquier otra Parte presenta una solicitud de investigación, junto con pruebas suficientes de que el buque infringe o ha infringido lo dispuesto en el presente Convenio. El informe de dicha investigación se enviará a la Parte que la haya solicitado y a la autoridad competente de la Administración del buque en cuestión para que puedan adoptarse las medidas oportunas.

Artículo 11

Notificación de las medidas de control

1 Si una inspección efectuada en virtud de los artículos 9 ó 10 indica una infracción del presente Convenio, se informará de ello al buque, y se remitirá un informe a la Administración, incluida cualquier prueba de la infracción.

2 En caso de que se tomen medidas en virtud de los artículos 9.3, 10.2 ó 10.3, el funcionario que aplique tales medidas informará inmediatamente, por escrito, a la Administración del buque en cuestión o, si esto no es posible, al cónsul o representante diplomático del buque de que se trate, dando cuenta de todas las circunstancias por las cuales se estimó necesario adoptar medidas. Además, se informará a la organización reconocida responsable de la expedición de los certificados.

3 La autoridad del Estado rector del puerto de que se trate facilitará toda la información pertinente sobre la infracción al siguiente puerto de escala, además de a las partes a que se hace referencia en el párrafo 2, si no puede tomar las medidas especificadas en los artículos 9.3, 10.2 ó 10.3 o si ha autorizado al buque a dirigirse al próximo puerto de escala.

Artículo 12

Demoras innecesarias causadas a los buques

1 Se hará todo lo posible para evitar que un buque sufra una detención o demora innecesaria a causa de las medidas que se adopten de conformidad con los artículos 7.2, 8, 9 ó 10.

2 Cuando un buque haya sufrido una detención o demora innecesaria a causa de las medidas adoptadas de conformidad con los artículos 7.2, 8, 9 ó 10, dicho buque tendrá derecho a una indemnización por todo daño o perjuicio que haya sufrido.

Artículo 13

Asistencia técnica, cooperación y cooperación regional

1 Las Partes se comprometen, directamente o a través de la Organización y otros organismos internacionales, según proceda, en lo que respecta al control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, a facilitar a las Partes que soliciten asistencia técnica apoyo destinado a:

- a) formar personal;
- b) garantizar la disponibilidad de tecnologías, equipo e instalaciones pertinentes;
- c) iniciar programas conjuntos de investigación y desarrollo; y
- d) emprender otras medidas tendentes a la implantación efectiva del presente Convenio y de las orientaciones relativas a éste elaboradas por la Organización.

2 Las Partes se comprometen a cooperar activamente, con arreglo a sus legislaciones, reglamentos y políticas nacionales, en la transferencia de tecnología relacionada con el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.

3 Para la promoción de los objetivos del presente Convenio, las Partes con intereses comunes en la protección del medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes y los recursos en una zona geográfica determinada, y en especial las Partes que limiten con mares cerrados o semicerrados, procurarán, teniendo presentes las características regionales distintivas, ampliar la cooperación regional, también mediante la celebración de acuerdos regionales en consonancia con el presente Convenio. Las Partes tratarán de colaborar con las partes en acuerdos regionales para la elaboración de procedimientos armonizados.

Artículo 14

Comunicación de información

1 Cada Parte comunicará a la Organización y, cuando proceda, pondrá a disposición de las demás Partes la siguiente información:

- a) toda prescripción y procedimiento relativos a la gestión del agua de lastre, incluidas las leyes, reglamentos y directrices para la implantación del presente Convenio;
- b) la existencia y ubicación de toda instalación de recepción para la eliminación del agua de lastre y los sedimentos sin riesgos para el medio ambiente; y
- c) toda petición de información a un buque que no pueda cumplir las disposiciones del presente Convenio por las razones que se especifican en las reglas A-3 y B-4 del anexo.

2 La Organización notificará a las Partes toda comunicación que reciba en virtud del presente artículo y distribuirá a todas las Partes la información que le sea comunicada en virtud de lo dispuesto en los apartados 1 b) y 1 c) del presente artículo.

Artículo 15

Solución de controversias

Las Partes resolverán toda controversia que surja entre ellas respecto de la interpretación o aplicación del presente Convenio mediante negociación, investigación, mediación, conciliación, arbitraje, arreglo judicial, recurso a organismos o acuerdos regionales, o cualquier otro medio pacífico de su elección.

Artículo 16

Relación con el derecho internacional y con otros acuerdos

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio irá en perjuicio de los derechos y obligaciones de un Estado en virtud del derecho internacional consuetudinario recogido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Artículo 17

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1 El presente Convenio estará abierto a la firma de cualquier Estado en la sede de la Organización desde el 1 de junio de 2004 hasta el 31 de mayo de 2005 y después de ese plazo seguirá abierto a la adhesión de cualquier Estado.

2 Los Estados podrán constituirse en Partes en el presente Convenio mediante:

- a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
- b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- c) adhesión.

3 La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando el instrumento correspondiente ante el Secretario General.

4 Todo Estado integrado por dos o más unidades territoriales en las que sea aplicable un régimen jurídico distinto en relación con las cuestiones que son objeto del presente Convenio podrá declarar en el momento de la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que el presente Convenio será aplicable a todas sus unidades territoriales, o sólo a una o varias de ellas, y podrá en cualquier momento sustituir por otra su declaración original.

5 Esa declaración se notificará por escrito al depositario y en ella se hará constar expresamente a qué unidad o unidades territoriales será aplicable el presente Convenio.

Artículo 18

Entrada en vigor

1 El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que por lo menos treinta Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del treinta y cinco por ciento del tonelaje bruto de la marina mercante mundial, lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación o hayan depositado el pertinente instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17.

2 Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Convenio después de que se hayan cumplido las condiciones para su entrada en vigor pero antes de la fecha de entrada en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión surtirá efecto en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio o tres meses después de la fecha de depósito del instrumento, si ésta es posterior.

3 Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la fecha en que el presente Convenio entre en vigor surtirá efecto tres meses después de la fecha de su depósito.

4 Después de la fecha en que una enmienda al presente Convenio se considere aceptada en virtud del artículo 19, todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado se aplicará al presente Convenio enmendado.

Artículo 19

Enmiendas

1 El presente Convenio podrá enmendarse mediante cualquiera de los procedimientos especificados a continuación.

2 Enmienda previo examen por la Organización:

- a) Todas las Partes podrán proponer enmiendas al presente Convenio. Las propuestas de enmiendas se presentarán al Secretario General, que las distribuirá a las Partes y a los Miembros de la Organización por lo menos seis meses antes de su examen.
- b) Toda enmienda propuesta y distribuida de conformidad con este procedimiento se remitirá al Comité para su examen. Las Partes, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité a efectos del examen y adopción de la enmienda.
- c) Las enmiendas se adoptarán por una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité, a condición de que al menos un tercio de las Partes esté presente en el momento de la votación.
- d) El Secretario General comunicará a las Partes las enmiendas adoptadas de conformidad con el apartado c) para su aceptación.
- e) Una enmienda se considerará aceptada en las siguientes circunstancias:
 - i) Una enmienda a un artículo del presente Convenio se considerará aceptada en la fecha en que dos tercios de las Partes hayan notificado al Secretario General que la aceptan.
 - ii) Una enmienda al anexo se considerará aceptada cuando hayan transcurrido doce meses desde la fecha de su adopción o cualquier otra fecha que decida el Comité. No obstante, si antes de esa fecha más de un tercio de las Partes notifican al Secretario General objeciones a la enmienda, se considerará que ésta no ha sido aceptada.
- f) Una enmienda entrará en vigor en las siguientes condiciones:
 - i) Una enmienda a un artículo del presente Convenio entrará en vigor para aquellas Partes que hayan declarado que la aceptan seis meses después de la fecha en que se considere aceptada de conformidad con lo dispuesto en el inciso e) i).

- ii) Una enmienda al anexo entrará en vigor con respecto a todas las Partes seis meses después de la fecha en que se considere aceptada, excepto para las Partes que hayan:
 - 1) notificado su objeción a la enmienda de conformidad con lo dispuesto en el inciso e) ii) y no hayan retirado tal objeción; o
 - 2) notificado al Secretario General, antes de la entrada en vigor de dicha enmienda, que la enmienda sólo entrará en vigor para ellas una vez que hayan notificado que la aceptan.
 - g)
 - i) Una Parte que haya notificado una objeción con arreglo a lo dispuesto en el inciso f) ii) 1) puede notificar posteriormente al Secretario General que acepta la enmienda. Dicha enmienda entrará en vigor para la Parte en cuestión seis meses después de la fecha en que haya notificado su aceptación, o de la fecha en la que la enmienda entre en vigor, si ésta es posterior.
 - ii) En el caso de que una Parte que haya hecho una notificación en virtud de lo dispuesto en el inciso f) ii) 2) notifique al Secretario General que acepta una enmienda, dicha enmienda entrará en vigor para la Parte en cuestión seis meses después de la fecha en que haya notificado su aceptación, o de la fecha en la que la enmienda entre en vigor, si ésta es posterior.
- 3 Enmienda mediante Conferencia:
- a) A solicitud de cualquier Parte, y siempre que concuerde en ello un tercio cuando menos de las Partes, la Organización convocará una conferencia de las Partes para examinar enmiendas al presente Convenio.
 - b) Toda enmienda adoptada en tal conferencia por una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes será comunicada por el Secretario General a todas las Partes para su aceptación.
 - c) Salvo que la conferencia decida otra cosa, la enmienda se considerará aceptada y entrará en vigor de conformidad con los procedimientos especificados en los apartados 2 e) y 2 f), respectivamente.
- 4 Toda Parte que haya rehusado aceptar una enmienda al anexo no será considerada como Parte a los efectos de la aplicación de esa enmienda, exclusivamente.
- 5 Toda notificación que se haga en virtud del presente artículo se presentará por escrito al Secretario General.
- 6 El Secretario General informará a las Partes y a los Miembros de la Organización de:
- a) toda enmienda que entre en vigor, y de su fecha de entrada en vigor, en general y para cada Parte en particular; y
 - b) toda notificación hecha en virtud del presente artículo.

Artículo 20*Denuncia*

1 El presente Convenio podrá ser denunciado por cualquier Parte en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de dos años a contar desde la fecha en que el presente Convenio haya entrado en vigor para esa Parte.

2 La denuncia se efectuará mediante notificación por escrito al depositario para que surta efecto un año después de su recepción o al expirar cualquier otro plazo más largo que se indique en dicha notificación.

Artículo 21*Depositario*

1 El presente Convenio será depositado ante el Secretario General, quien remitirá copias certificadas del mismo a todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido a él.

2 Además de desempeñar las funciones especificadas en otras partes del presente Convenio, el Secretario General:

- a) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio o se hayan adherido al mismo de:
 - i) toda nueva firma o depósito de un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, así como de la fecha en que se produzca;
 - ii) la fecha de entrada en vigor del presente Convenio; y
 - iii) todo instrumento de denuncia del presente Convenio que se deposite, así como de la fecha en que se recibió dicho instrumento y la fecha en que la denuncia surtirá efecto; y
- b) tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, remitirá el texto del mismo a la Secretaría de las Naciones Unidas a efectos de registro y publicación de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 22*Idiomas*

El presente Convenio está redactado en un solo original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, siendo cada uno de esos textos igualmente auténtico.

HECHO EN LONDRES el día trece de febrero de dos mil cuatro.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

ANEXO

REGLAS PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE
Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES

SECCIÓN A - DISPOSICIONES GENERALES

Regla A-1
Definiciones

A los efectos del presente anexo:

1 Por "fecha de vencimiento anual" se entiende el día y el mes de cada año correspondientes a la fecha de expiración del Certificado.

2 Por "capacidad de agua de lastre" se entiende la capacidad volumétrica total de todo tanque, espacio o compartimiento de un buque que se utilice para el transporte, la carga o descarga del agua de lastre, incluido cualquier tanque, espacio o compartimiento multiusos proyectado para poder transportar agua de lastre.

3 Por "compañía" se entiende el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, tal como el gestor naval o el arrendatario a casco desnudo, que haya asumido la responsabilidad del propietario del buque de su funcionamiento y que, al asumir tal responsabilidad, ha aceptado asumir todas las funciones y responsabilidades impuestas por el Código Internacional de Gestión de la Seguridad.¹

4 Por "construido" con referencia a un buque se entiende una fase de construcción en la que:

- .1 la quilla ha sido colocada; o
- .2 comienza la construcción que puede identificarse como propia de un buque concreto; o
- .3 ha comenzado, respecto del buque de que se trate, el montaje que supone la utilización de cuando menos 50 toneladas del total estimado de material estructural o un uno por ciento de dicho total, si este segundo valor es menor; o
- .4 el buque es objeto de una transformación importante.

5 Por "transformación importante" se entiende la transformación de un buque que:

- .1 modifica su capacidad de transporte de agua de lastre en un porcentaje igual o superior al 15 por ciento; o
- .2 supone un cambio del tipo de buque; o

¹ Véase el Código IGS, adoptado por la Organización mediante la resolución A.714(18), en su forma enmendada.

- .3 a juicio de la Administración, está destinada a prolongar la vida del buque en diez años o más; o
- .4 tiene como resultado modificaciones de su sistema de agua de lastre no consistentes en una sustitución de componentes por otros del mismo tipo. No se considerará que la transformación de un buque existente para que cumpla las disposiciones de la regla D-1 constituye una transformación importante a efectos del presente anexo.

6 Por la expresión "de la tierra más próxima" se entiende desde la línea de base a partir de la cual queda establecido el mar territorial del territorio de que se trate de conformidad con el derecho internacional, con la salvedad de que, a los efectos del presente Convenio, a lo largo de la costa nordeste de Australia, "de la tierra más próxima" significará desde una línea trazada a partir de un punto de la costa australiana situado en latitud 11°00' S, longitud 142°08' E, hasta un punto de latitud 10°35' S, longitud 141°55' E, desde allí a un punto en latitud 10°00' S, longitud 142°00' E, y luego sucesivamente a

latitud 9°10' S,	longitud 143°52' E
latitud 9°00' S,	longitud 144°30' E
latitud 10°41' S,	longitud 145°00' E
latitud 13°00' S,	longitud 145°00' E
latitud 15°00' S,	longitud 146°00' E
latitud 17°30' S,	longitud 147°00' E
latitud 21°00' S,	longitud 152°55' E
latitud 24°30' S,	longitud 154°00' E

y finalmente, desde esta posición hasta un punto de la costa de Australia en latitud 24°42' S, longitud 153°15' E.

7 Por "sustancia activa" se entiende una sustancia u organismo, incluido un virus o un hongo, que ejerza una acción general o específica contra los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.

Regla A-2
Aplicación general

Salvo indicación expresa en otro sentido, la descarga del agua de lastre sólo se realizará mediante la gestión del agua de lastre de conformidad con las disposiciones del presente anexo.

Regla A-3
Excepciones

Las prescripciones de la regla B-3, o cualquier medida adoptada por una Parte en virtud del artículo 2.3 o de la sección C, no se aplicarán a:

- .1 la toma o descarga de agua de lastre y sedimentos necesaria para garantizar la seguridad del buque en situaciones de emergencia o salvar vidas humanas en el mar;
- .2 la descarga o entrada accidental de agua de lastre y sedimentos ocasionada por la avería de un buque o de su equipo;

- .1 siempre que antes y después de que haya tenido lugar la avería o se haya descubierto ésta o la descarga se hayan tomado todas las precauciones razonables para evitar o reducir al mínimo la descarga; y
- .2 a menos que el propietario, la compañía o el oficial a cargo hayan ocasionado la avería de forma intencionada o temeraria;
- .3 la toma o descarga de agua de lastre y sedimentos que se realice con el propósito de evitar sucesos de contaminación debidos al buque o reducir al mínimo las consecuencias de éstos;
- .4 la toma y posterior descarga en alta mar de la misma agua de lastre y sedimentos;
- .5 la descarga del agua de lastre y los sedimentos de un buque en el mismo lugar del que proceda la totalidad de esa agua de lastre y esos sedimentos, siempre que no haya habido mezcla con agua de lastre o sedimentos sin gestionar procedentes de otras zonas. Si ha habido mezcla, el agua de lastre tomada de otras zonas estará sujeta a la gestión del agua de lastre de conformidad con el presente anexo.

Regla A-4

Exenciones

1 Una Parte o Partes podrán conceder, en las aguas bajo su jurisdicción, exenciones con respecto a cualquier prescripción de aplicar las reglas B-3 o C-1, además de las que figuran en otras disposiciones del presente Convenio, pero sólo cuando tales exenciones:

- .1 se concedan a un buque o buques que realicen un viaje o viajes entre puertos o lugares específicos; o a un buque que opere exclusivamente entre puertos o lugares específicos;
- .2 sean efectivas por un periodo no superior a cinco años, a reserva de un examen intermedio;
- .3 se concedan a buques que no mezclen agua de lastre ni sedimentos excepto entre los puertos o lugares especificados en el párrafo 1.1; y
- .4 se concedan de conformidad con las directrices sobre la evaluación de riesgos elaboradas por la Organización.

2 Las exenciones concedidas en virtud del párrafo 1 no serán efectivas hasta después de haberlas comunicado a la Organización y haberse distribuido la información pertinente a las Partes.

3 Toda exención concedida en virtud de la presente regla no dañará ni deteriorará el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos de los Estados adyacentes o de otros Estados. Se mantendrán las pertinentes consultas con todo Estado que una Parte determine que puede resultar perjudicado con miras a resolver cualquier preocupación identificada.

4 Toda exención concedida en virtud de la presente regla se anotará en el Libro registro del agua de lastre.

Regla A-5*Cumplimiento equivalente*

En el caso de las embarcaciones de recreo utilizadas exclusivamente para ocio o competiciones o las embarcaciones utilizadas principalmente para búsqueda y salvamento, de eslora total inferior a 50 metros y con una capacidad máxima de agua de lastre de ocho metros cúbicos, el cumplimiento equivalente del presente anexo será determinado por la Administración, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

SECCIÓN B - PRESCRIPCIONES DE GESTIÓN Y CONTROL APLICABLES A LOS BUQUES**Regla B-1***Plan de gestión del agua de lastre*

Cada buque llevará a bordo y aplicará un plan de gestión del agua de lastre. Dicho plan estará aprobado por la Administración teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización. El plan de gestión del agua de lastre será específico de cada buque y, como mínimo:

- .1 indicará de forma detallada los procedimientos de seguridad para el buque y la tripulación relativos a la gestión del agua de lastre prescrita por el presente Convenio;
- .2 ofrecerá una descripción detallada de las medidas que han de adoptarse para implantar las prescripciones sobre gestión del agua de lastre y las respectivas prácticas complementarias indicadas en el presente Convenio;
- .3 indicará de forma detallada los procedimientos para la evacuación de los sedimentos:
 - .1 en el mar; y
 - .2 en tierra;
- .4 incluirá los procedimientos para coordinar la gestión del agua de lastre a bordo que incluya la descarga en el mar con las autoridades del Estado en cuyas aguas tengan lugar las descargas;
- .5 contendrá el nombre del oficial de a bordo encargado de velar por la aplicación correcta del plan;
- .6 incluirá las prescripciones de notificación previstas para los buques en el presente Convenio; y
- .7 estará redactado en el idioma de trabajo del buque. Si el idioma utilizado no es el español, el francés ni el inglés, se incluirá una traducción a uno de esos idiomas.

Regla B-2

Libro registro del agua de lastre

- 1 Cada buque llevará a bordo un Libro registro del agua de lastre, que podrá ser un sistema electrónico de registro, o que podrá estar integrado en otro libro o sistema de registro, y que contendrá como mínimo la información especificada en el apéndice II.
- 2 Los asientos del Libro registro del agua de lastre se mantendrán a bordo del buque durante dos años, como mínimo, después de efectuado el último asiento, y posteriormente permanecerán en poder de la compañía por un plazo mínimo de tres años.
- 3 En caso de efectuarse una descarga del agua de lastre de conformidad con las reglas A-3, A-4 o B-3.6, o de producirse una descarga accidental o excepcional cuya exención no esté contemplada en el presente Convenio, se hará una anotación en el Libro registro del agua de lastre que indicará las circunstancias de tal descarga y las razones que llevaron a la misma.
- 4 El Libro registro del agua de lastre se guardará de forma que sea posible su inspección en cualquier momento razonable y, en el caso de un buque sin dotación que esté siendo remolcado, podrá conservarse a bordo del remolcador.
- 5 Cada una de las operaciones relacionadas con la gestión del agua de lastre se anotará inmediatamente con todos sus pormenores en el Libro registro del agua de lastre. Cada asiento será firmado por el oficial o los oficiales a cargo de la operación de que se trate, y cada página debidamente cumplimentada será refrendada por el capitán. Los asientos del Libro registro del agua de lastre se harán en uno de los idiomas de trabajo del buque. Si el idioma utilizado no es el español, el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de esos idiomas. Cuando se utilicen también asientos redactados en un idioma nacional oficial del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque, dichos asientos darán fe en caso de controversia o discrepancia.
- 6 Los oficiales debidamente autorizados por una Parte estarán facultados para inspeccionar el Libro registro del agua de lastre a bordo de cualquier buque al que se aplique la presente regla mientras dicho buque esté en uno de sus puertos o terminales mar adentro, y podrán sacar copia de cualquier asiento y solicitar al capitán que certifique que es una copia auténtica. Toda copia certificada será admitida en cualquier procedimiento judicial como prueba de los hechos declarados en el asiento. La inspección del Libro registro del agua de lastre y la extracción de copias certificadas se harán con toda la diligencia posible y sin causar demoras innecesarias al buque.

Regla B-3

Gestión del agua de lastre de los buques

- 1 Los buques construidos antes de 2009:
 - .1 con una capacidad de agua de lastre comprendida entre 1 500 y 5 000 metros cúbicos, inclusive, habrán de llevar a cabo una gestión del agua de lastre que cumpla como mínimo la norma descrita en la regla D-1 o bien en la regla D-2 hasta 2014, fecha después de la cual habrá de cumplir como mínimo la norma descrita en la regla D-2;
 - .2 con una capacidad de agua de lastre inferior a 1 500 metros cúbicos o superior a 5 000 habrán de llevar a cabo una gestión del agua de lastre que cumpla como

mínimo la norma descrita en la regla D-1 o bien en la regla D-2 hasta 2016, fecha después de la cual habrá de cumplir como mínimo la norma descrita en la regla D-2.

- 2 Los buques a los que se aplique el párrafo 1 cumplirán lo dispuesto en el mismo a más tardar en el primer reconocimiento intermedio, o de renovación, si éste es anterior, tras la fecha de aniversario de la entrega del buque en el año de cumplimiento de la norma aplicable a dicho buque.
- 3 Los buques construidos en 2009 o posteriormente que tengan una capacidad de agua de lastre inferior a 5 000 metros cúbicos habrán de llevar a cabo una gestión del agua de lastre que cumpla como mínimo la norma descrita en la regla D-2.
- 4 Los buques construidos en 2009 o posteriormente, pero antes de 2012, que tengan una capacidad de agua de lastre igual o superior a 5 000 metros cúbicos habrán de llevar a cabo una gestión del agua de lastre conforme a lo dispuesto en el párrafo 1.2.
- 5 Los buques construidos en 2012 o posteriormente que tengan una capacidad de agua de lastre igual o superior a 5 000 metros cúbicos habrán de llevar a cabo una gestión del agua de lastre que cumpla como mínimo la norma descrita en la regla D-2.
- 6 Las prescripciones de la presente regla no son aplicables a los buques que descarguen el agua de lastre en instalaciones de recepción proyectadas teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización para tales instalaciones.
- 7 Podrán aceptarse también otros métodos de gestión del agua de lastre diferentes a los prescritos en los párrafos 1 a 5, siempre que dichos métodos garanticen como mínimo el mismo grado de protección del medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, y cuenten en principio con la aprobación del Comité.

Regla B-4

Cambio del agua de lastre

- 1 Los buques que lleven a cabo la gestión del agua de lastre para cumplir la norma de la regla D-1, habrán de atenerse a lo siguiente:
 - .1 siempre que sea posible, efectuarán el cambio del agua de lastre a por lo menos 200 millas marinas de la tierra más próxima y en aguas de 200 metros de profundidad como mínimo, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización;
 - .2 en los casos en que el buque no pueda efectuar el cambio del agua de lastre de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.1, tal cambio del agua de lastre se llevará a cabo teniendo en cuenta las directrices descritas en el párrafo 1.1 y tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, y en todos los casos por lo menos a 50 millas marinas de la tierra más próxima y en aguas de 200 metros de profundidad como mínimo;
- 2 En las zonas marítimas donde la distancia a la tierra más próxima o la profundidad no cumpla los parámetros descritos en los párrafos 1.1 ó 1.2, el Estado rector del puerto, en consulta con los Estados adyacentes o con otros Estados, según proceda, podrá designar zonas en las que

se permita al buque efectuar el cambio del agua de lastre teniendo en cuenta las directrices descritas en el párrafo 1.1.

3 No se exigirá a un buque que se desvíe de su viaje previsto, o lo retrase, con el fin de cumplir una determinada prescripción del párrafo 1.

4 Un buque que efectúe el cambio del agua de lastre no tendrá que cumplir lo dispuesto en los párrafos 1 ó 2, según proceda, si el capitán decide razonablemente que tal cambio podría poner en peligro la seguridad o estabilidad del buque, a la tripulación o a los pasajeros por las malas condiciones meteorológicas, el proyecto o esfuerzos del buque, un fallo del equipo, o cualquier otra circunstancia extraordinaria.

5 Cuando un buque tenga que efectuar la gestión del agua de lastre y no lo haga de conformidad con la presente regla, las razones se anotarán en el Libro registro del agua de lastre.

Regla B-5

Gestión de los sedimentos de los buques

1 Todos los buques extraerán y evacuarán los sedimentos de los espacios destinados a transportar agua de lastre de conformidad con las disposiciones del plan de gestión del agua de lastre del buque.

2 Los buques descritos en las reglas B-3.3 a B-3.5 deberían proyectarse y construirse, sin comprometer la seguridad ni la eficacia operacional, con miras a que se reduzca al mínimo la toma y retención no deseable de sedimentos, se facilite la remoción de éstos y se posibilite el acceso sin riesgos para la remoción de sedimentos y el muestreo de éstos, teniendo en cuenta en las directrices elaboradas por la Organización. En la medida de lo posible, los buques descritos en la regla B-3.1 deberían cumplir lo dispuesto en el presente párrafo.

Regla B-6

Funciones de los oficiales y tripulantes

Los oficiales y tripulantes estarán familiarizados con sus funciones en relación con la gestión del agua de lastre específica del buque en el que presten sus servicios y también estarán familiarizados, en la medida en que corresponda a sus funciones, con el plan de gestión del agua de lastre del buque.

SECCIÓN C - PRESCRIPCIONES ESPECIALES PARA CIERTAS ZONAS

Regla C-1

Medidas adicionales

1 Si una Parte, individualmente o junto con otras Partes, determina que es necesario que se tomen medidas adicionales a las incluidas en la sección B, para prevenir, reducir o eliminar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos a través del agua de lastre y los sedimentos de los buques a zonas de su jurisdicción, dicha Parte o Partes podrán disponer, de conformidad con el derecho internacional, que los buques cumplan una determinada norma o prescripción.

2 Antes de establecer normas o prescripciones en virtud del párrafo 1, la Parte o Partes deberían consultar a los Estados adyacentes o a otros Estados a los que puedan afectar tales normas o prescripciones.

3 La Parte o Partes que tengan la intención de introducir medidas adicionales de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1:

- .1 tendrán en cuenta las directrices elaboradas por la Organización;
- .2 comunicarán dicha intención de establecer una medida o medidas adicionales a la Organización al menos seis meses antes de la fecha prevista de implantación de tal o tales medidas, salvo en situaciones de emergencia o de epidemia. Dicha comunicación incluirá:
 - .1 las coordenadas exactas de la zona de aplicación de tal medida o medidas adicionales;
 - .2 la necesidad y las razones que justifican la aplicación de la medida o medidas adicionales, incluidos sus beneficios cuando sea posible;
 - .3 una descripción de la medida o medidas adicionales; y
 - .4 toda disposición que pudiera adoptarse para facilitar a los buques el cumplimiento de la medida o medidas adicionales;
- .3 obtendrán la aprobación de la Organización en la medida en que lo exija el derecho internacional consuetudinario recogido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, según proceda.

4 La Parte o Partes que introduzcan tales medidas adicionales procurarán facilitar todos los servicios correspondientes, lo que puede incluir, sin limitarse a ello, la notificación a los navegantes de las zonas disponibles y de las rutas o puertos alternativos, en la medida de lo posible, con el fin de aligerar la carga para el buque.

5 Cualquier medida adicional que adopten una Parte o Partes no comprometerá la seguridad ni la protección del buque y bajo ninguna circunstancia entrará en conflicto con otros convenios que el buque tenga que cumplir.

6 La Parte o Partes que introduzcan medidas adicionales podrán eximir del cumplimiento de tales medidas durante un determinado periodo de tiempo o en circunstancias concretas, según consideren oportuno.

Regla C-2

*Avisos sobre la toma de agua de lastre en ciertas zonas y medidas
conexas del Estado de abanderamiento*

1 Las Partes se esforzarán por notificar a los navegantes las zonas bajo su jurisdicción en las que los buques no deberían tomar agua de lastre por existir en ellas condiciones conocidas. Las Partes incluirán en tales avisos las coordenadas exactas de la zona o zonas en cuestión y, de ser posible, la situación de toda zona o zonas alternativas para la toma de agua de lastre. Se podrán emitir avisos para las zonas:

- .1 en las que se sepa que existen brotes, infestaciones o poblaciones de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (por ejemplo, proliferación de algas tóxicas) que probablemente afecten a la toma o descarga de agua de lastre;
- .2 en cuyas cercanías haya desagües de aguas residuales; o
- .3 en las que la dispersión mareal sea deficiente o en las que haya veces en que se sepa que una corriente mareal presenta más turbiedad.

2 Además de informar a los navegantes sobre estas zonas conforme a lo dispuesto en el párrafo 1, las Partes informarán a la Organización y a todo Estado ribereño que pudiera verse afectado de cualesquiera zonas identificadas en el párrafo 1, indicando el periodo de tiempo durante el cual tal aviso permanecerá probablemente en vigor. El aviso a la Organización y a todo Estado ribereño que pudiere verse afectado incluirá las coordenadas exactas de la zona o zonas y, allí donde sea posible, la situación de toda zona o zonas alternativas para la toma de agua de lastre. El aviso incluirá un asesoramiento para los buques que necesiten tomar agua de lastre en la zona y describirá las medidas alternativas para el suministro. Las Partes notificarán también a los navegantes, a la Organización y a todo Estado ribereño que pudiera verse afectado el momento a partir del cual un determinado aviso dejará de estar en vigor.

Regla C-3

Comunicación de información

La Organización dará a conocer, por los medios apropiados, la información que se le haya comunicado en virtud de las reglas C-1 y C-2.

SECCIÓN D - NORMAS PARA LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE

Regla D-1

Norma para el cambio del agua de lastre

1 Los buques que efectúen el cambio del agua de lastre de conformidad con la presente regla lo harán con una eficacia del 95%, como mínimo, de cambio volumétrico del agua de lastre.

2 En el caso de los buques que cambien el agua de lastre siguiendo el método del flujo continuo, el bombeo de tres veces el volumen de cada tanque de agua de lastre se considerará conforme a la norma descrita en el párrafo 1. Se podrá aceptar un bombeo inferior a tres veces ese volumen siempre y cuando el buque pueda demostrar que se ha alcanzado el 95% de cambio volumétrico del agua de lastre.

Regla D-2

Norma de eficacia de la gestión del agua de lastre

1 Los buques que efectúen la gestión del agua de lastre conforme a lo dispuesto en la presente regla descargarán menos de 10 organismos viables por metro cúbico cuyo tamaño mínimo sea igual o superior a 50 micras y menos de 10 organismos viables por mililitro cuyo tamaño mínimo sea inferior a 50 micras e igual o superior a 10 micras; además, la descarga de los microbios indicadores no excederá de las concentraciones especificadas en el párrafo 2.

2 Los microbios indicadores, a efectos de la salud de los seres humanos, comprenderán los siguientes organismos:

- .1 *Vibrio cholerae* toxicógeno (O1 y O139): menos de 1 unidad formadora de colonias (ufc) por 100 mililitros o menos de 1 ufc por gramo (peso húmedo) de muestras de zooplancton;
- .2 *Escherichia coli*: menos de 250 ufc por 100 mililitros;
- .3 Enterococos intestinales: menos de 100 ufc por 100 mililitros.

Regla D-3

Prescripciones relativas a la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre

1 Excepto por lo especificado en el párrafo 2, los sistemas de gestión del agua de lastre utilizados para cumplir lo dispuesto en el presente Convenio estarán aprobados por la Administración de conformidad con las directrices elaboradas por la Organización.

2 Los sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas o preparados que contengan una o varias sustancias activas para cumplir lo dispuesto en el presente Convenio deberán ser aprobados por la Organización con arreglo a un procedimiento elaborado por la propia Organización. Este procedimiento incluirá tanto la aprobación de sustancias activas como la revocación de dicha aprobación y la forma de aplicación prevista para tales sustancias. En los casos en que se revoque una aprobación, el uso de la sustancia o sustancias activas en cuestión quedará prohibido en el plazo de un año a contar desde la fecha de dicha revocación.

3 Los sistemas de gestión del agua de lastre utilizados para cumplir lo dispuesto en el presente Convenio deberán ser seguros para el buque, su equipo y su tripulación.

Regla D-4

Prototipos de tecnologías de tratamiento del agua de lastre

1 A los buques que con anterioridad a la fecha en que entraría en vigor para ellos la norma descrita en la regla D-2 participen en un programa aprobado por la Administración para poner a prueba y evaluar tecnologías de tratamiento del agua de lastre prometedoras, no les será aplicable dicha norma hasta que hayan transcurrido cinco años desde la fecha en la que, de no ser así, tendrían que haber empezado a cumplir tal norma.

2 A los buques que con posterioridad a la fecha de entrada en vigor para ellos de la norma descrita en la regla D-2 participen en un programa aprobado por la Administración, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización, para poner a prueba y evaluar tecnologías de tratamiento del agua de lastre prometedoras, y que tenga posibilidades de llegar a ofrecer tecnologías de un nivel superior al de la norma descrita en la regla D-2, se les dejará de aplicar esta norma durante cinco años, a contar desde la fecha de instalación de tal tecnología.

3 Para el establecimiento y ejecución de cualquier programa de prueba y evaluación de tecnologías de tratamiento del agua de lastre prometedoras, las Partes:

- .1 tendrán en cuenta las directrices elaboradas por la Organización, y
- .2 sólo permitirán participar al número mínimo de buques necesario para probar efectivamente tales tecnologías.

4 Durante todo el periodo de prueba y evaluación, el sistema de tratamiento se utilizará de manera regular y con arreglo a lo proyectado.

Regla D-5

Examen de normas por la Organización

1 En una reunión del Comité que se celebrará a más tardar tres años antes de la fecha más temprana de entrada en vigor de la norma descrita en la regla D-2, el Comité llevará a cabo un examen que, entre otras cosas, determine si se dispone de las tecnologías adecuadas para el cumplimiento de dicha norma y evalúe los criterios del párrafo 2 y las repercusiones socioeconómicas específicamente en relación con las necesidades de desarrollo de los países en desarrollo, especialmente de los pequeños Estados insulares en desarrollo. El Comité también realizará los exámenes periódicos que sean pertinentes sobre las prescripciones aplicables a los buques descritas en la regla B-3.1, así como sobre cualesquiera otros aspectos de la gestión del agua de lastre tratados en el presente anexo, incluidas las directrices elaboradas por la Organización.

2 En dichos exámenes de las tecnologías adecuadas deberán tenerse en cuenta asimismo:

- .1 los aspectos relacionados con la seguridad del buque y la tripulación;
- .2 su aceptabilidad desde el punto de vista ambiental, es decir, que no causen más o mayores problemas ambientales de los que resuelven;
- .3 su aspecto práctico, es decir que sean compatibles con el funcionamiento y el proyecto de los buques;
- .4 su eficacia en función de los costos, es decir, los aspectos económicos; y
- .5 su eficacia desde el punto de vista biológico para eliminar o hacer inviables los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos del agua de lastre.

3 El Comité podrá constituir un grupo o grupos para que lleven a cabo el examen o exámenes descritos en el párrafo 1. El Comité determinará la composición, el mandato y las cuestiones específicas que habrá de tratar cualquier grupo que se constituya. Tales grupos podrán elaborar y recomendar propuestas de enmienda del presente anexo para que las examinen las Partes. Sólo las Partes podrán participar en la formulación de recomendaciones y en las decisiones sobre enmiendas que adopte el Comité.

4 Si, basándose en los exámenes descritos en la presente regla, las Partes deciden adoptar enmiendas al presente anexo, tales enmiendas se adoptarán y entrarán en vigor de conformidad con los procedimientos que figuran en el artículo 19 del presente Convenio.

**SECCIÓN E - PRESCRIPCIONES SOBRE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN
PARA LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE**

Regla E-1

Reconocimientos

1 Los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 a los que se aplique el presente Convenio, excluidas las plataformas flotantes, las UFA y las unidades FPAD, serán objeto de los reconocimientos que se especifican a continuación:

- .1 un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o de que se expida por primera vez el Certificado prescrito en las reglas E-2 o E-3. Este reconocimiento verificará que el plan de gestión del agua de lastre exigido en la regla B-1 y la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales o procedimientos conexos cumplen plenamente las prescripciones del presente Convenio;
- .2 un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, salvo cuando sean aplicables las reglas E-5.2, E-5.5, E-5.6 o E-5.7. Este reconocimiento verificará que el plan de gestión del agua de lastre exigido en la regla B-1 y la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales o procedimientos conexos cumplen plenamente las prescripciones aplicables del presente Convenio;
- .3 un reconocimiento intermedio dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda fecha de vencimiento anual, o dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la tercera fecha de vencimiento anual del Certificado, que sustituirá a uno de los reconocimientos anuales especificados en el párrafo 1.4. El reconocimiento intermedio será tal que garantice que el equipo y los sistemas y procedimientos conexos de gestión del agua de lastre cumplen plenamente las prescripciones aplicables del presente anexo y funcionan debidamente. Tales reconocimientos intermedios se refrendarán en el Certificado expedido en virtud de las reglas E-2 o E-3;
- .4 un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la fecha de vencimiento anual del Certificado, incluida una inspección general de toda estructura, equipo, sistemas, accesorios, medios y materiales o procedimientos relacionados con el plan de gestión del agua de lastre exigido en la regla B-1, para garantizar que se han mantenido de conformidad con lo estipulado en el párrafo 9 y que siguen siendo satisfactorios para el servicio al que está destinado el buque. Tales reconocimientos anuales se refrendarán en el Certificado expedido en virtud de las reglas E-2 o E-3;
- .5 se efectuará un reconocimiento adicional, ya sea general o parcial, según dicten las circunstancias, después de haberse efectuado una modificación, una sustitución o una reparación importante en la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales, necesaria para lograr el pleno cumplimiento del presente Convenio. El reconocimiento será tal que garantice que tal modificación, sustitución o reparación importante se ha realizado efectivamente para que el buque cumpla las prescripciones del presente Convenio. Tales reconocimientos se refrendarán en el Certificado expedido en virtud de lo dispuesto en las reglas E-2 o E-3.

2 Respecto de los buques que no estén sujetos a lo dispuesto en el párrafo 1, la Administración dictará las medidas apropiadas para garantizar el cumplimiento de las disposiciones aplicables del presente Convenio.

3 Los reconocimientos de los buques para hacer cumplir las disposiciones del presente Convenio serán realizados por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá confiar los reconocimientos a inspectores designados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella.

4 Una Administración que, según se describe en el párrafo 3, designe inspectores o reconozca organizaciones para realizar los reconocimientos facultará a tales inspectores designados u organizaciones reconocidas² para que, como mínimo, puedan:

- .1 exigir a los buques que inspeccionen que cumplan las prescripciones del presente Convenio; y
- .2 realizar reconocimientos e inspecciones cuando se lo soliciten las autoridades competentes de un Estado rector de puerto que sea Parte.

5 La Administración notificará a la Organización las responsabilidades concretas y las condiciones de la autoridad delegada en los inspectores designados o las organizaciones reconocidas a fin de que se comuniquen a las Partes para información de sus funcionarios.

6 Cuando la Administración, un inspector designado o una organización reconocida determinen que la gestión del agua de lastre del buque no se ajusta a las especificaciones del Certificado exigido en virtud de las reglas E-2 o E-3, o es tal que el buque no es apto para hacerse a la mar sin que represente un riesgo para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, tal inspector u organización se asegurarán inmediatamente de que se adoptan medidas correctivas con objeto de que el buque cumpla lo dispuesto. Se informará inmediatamente a un inspector u organización, que se asegurará de que el Certificado se retira o no se expide, según sea el caso. Si el buque se encuentra en un puerto de otra Parte, el hecho se notificará inmediatamente a las autoridades competentes del Estado rector del puerto. Cuando un funcionario de la Administración, un inspector designado o una organización reconocida hayan notificado el hecho a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, el Gobierno de dicho Estado prestará al funcionario, inspector u organización toda la ayuda necesaria para que pueda cumplir sus obligaciones en virtud de la presente regla, incluidas las medidas descritas en el artículo 9.

7 Siempre que un buque sufra un accidente o se descubra en un buque algún defecto que afecte seriamente a su capacidad para realizar la gestión del agua de lastre de conformidad con lo prescrito en el presente Convenio, el propietario, el armador u otra persona que tenga el buque a su cargo informará lo antes posible a la Administración, a la organización reconocida o al inspector designado encargados de expedir el Certificado pertinente, quienes harán que se inicien las investigaciones necesarias para determinar si es preciso realizar el reconocimiento prescrito en el párrafo 1. Cuando el buque se encuentre en un puerto de otra Parte, el propietario, el armador u otra persona que tenga el buque a su cargo informarán también inmediatamente a las

² Véanse las directrices adoptadas por la Organización mediante la resolución A.739(18), según sean enmendadas por la Organización, y las especificaciones adoptadas por la Organización mediante la resolución A.789(18), según sean enmendadas por la Organización.

autoridades competentes del Estado rector del puerto, y el inspector designado o la organización reconocida comprobarán que se ha transmitido esa información.

8 En todos los casos, la Administración interesada garantizará plenamente la integridad y eficacia del reconocimiento y se comprometerá a hacer que se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación.

9 El buque y su equipo, sistemas y procedimientos se mantendrán en condiciones que cumplan lo dispuesto en el presente Convenio a fin de que el buque siga siendo apto, en todos los aspectos, para hacerse a la mar sin que ello represente un riesgo para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos.

10 Después de terminarse cualquier reconocimiento realizado en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1, el buque no sufrirá modificaciones de su estructura, equipo, accesorios, medios ni materiales relacionados con el plan de gestión del agua de lastre exigido en la regla B-1 e inspeccionados en ese reconocimiento, sin que la Administración haya expedido para ello la debida autorización, salvo que se trate de la sustitución de tales equipos o accesorios por otros iguales.

Regla E-2

Expedición o refrendo del Certificado

1 La Administración se asegurará de que a todo buque al que sea aplicable la regla E-1 se le expida un Certificado una vez que se haya completado satisfactoriamente un reconocimiento con arreglo a lo dispuesto en la regla E-1. Todo Certificado expedido bajo la autoridad de una Parte será aceptado por las otras Partes y tendrá, a todos los efectos del presente Convenio, la misma validez que un Certificado expedido por ellas.

2 Los Certificados serán expedidos o refrendados por la Administración, o por cualquier persona u organización debidamente autorizada por ella. En todos los casos, la Administración asume la plena responsabilidad de los Certificados.

Regla E-3

Expedición o refrendo del Certificado por otra Parte

1 A petición de la Administración, otra Parte podrá ordenar el reconocimiento de un buque y, si considera que éste cumple las disposiciones del presente Convenio, dicha Parte expedirá o autorizará la expedición de un Certificado al buque en cuestión y, cuando corresponda, refrendará o autorizará el refrendo de dicho Certificado, de conformidad con las disposiciones del presente anexo.

2 Se remitirá lo antes posible una copia del Certificado y del informe del reconocimiento a la Administración solicitante.

3 Los Certificados expedidos a petición de una Administración contendrán una declaración en la que se señale ese particular y tendrán igual validez y reconocimiento que los expedidos por esa Administración.

4 No se expedirá un Certificado a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte.

Regla E-4

Modelo del Certificado

El Certificado se extenderá en el idioma oficial de la Parte que lo expida, de forma que se ajuste al modelo que figura en el apéndice I. Si el idioma utilizado no es el español, el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de esos idiomas.

Regla E-5

Duración y validez del Certificado

1 El Certificado se expedirá para un periodo especificado por la Administración que no excederá de cinco años.

2 En el caso de los reconocimientos de renovación:

- .1 independientemente de lo dispuesto en el párrafo 1, si el reconocimiento de renovación se termina dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del Certificado existente, el nuevo Certificado será válido desde la fecha en que se termine el reconocimiento de renovación hasta una fecha que no sea posterior en más de cinco años a la fecha de expiración del Certificado existente;
- .2 si el reconocimiento de renovación se termina después de la fecha de expiración del Certificado existente, el nuevo Certificado será válido desde la fecha en que se termine el reconocimiento de renovación hasta una fecha que no sea posterior en más de cinco años a la fecha de expiración del Certificado existente; y
- .3 si el reconocimiento de renovación se termina más de tres meses antes de la fecha de expiración del Certificado existente, el nuevo Certificado será válido desde la fecha en que se termine el reconocimiento de renovación hasta una fecha que no sea posterior en más de cinco años a la fecha en que se haya concluido dicho reconocimiento de renovación.

3 Si se expide un Certificado para un periodo inferior a cinco años, la Administración podrá prorrogar la validez de dicho Certificado más allá de la fecha de expiración hasta cubrir el periodo máximo especificado en el párrafo 1, a condición de que se efectúen, según corresponda, los reconocimientos a que se hace referencia en la regla E-1.1.3, aplicables cuando un Certificado se expide por un periodo de cinco años

4 Si se ha concluido un reconocimiento de renovación y no se puede expedir o depositar a bordo del buque un nuevo Certificado antes de la fecha de expiración del Certificado existente, la persona u organización autorizada por la Administración podrá refrendar el Certificado existente, y dicho Certificado se aceptará como válido durante un periodo adicional que no exceda de cinco meses, contados desde la fecha de expiración.

5 Si en la fecha de expiración del Certificado un buque no se encuentra en el puerto en que haya de someterse a reconocimiento, la Administración podrá prorrogar el periodo de validez del Certificado, pero esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de efectuarse el reconocimiento, y aun así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún Certificado por un periodo superior a tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue al puerto en que haya de efectuarse el reconocimiento, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo Certificado.

Cuando se haya concluido el reconocimiento de renovación, el nuevo Certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años, contados desde la fecha de expiración del Certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

6 Todo Certificado expedido a un buque dedicado a viajes cortos que no haya sido prorrogado en virtud de las disposiciones precedentes de la presente regla podrá ser prorrogado por la Administración por un periodo de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de expiración indicada en el mismo. Cuando haya concluido el reconocimiento de renovación, el nuevo Certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años, contados desde la fecha de expiración del Certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

7 En circunstancias especiales, que determinará la Administración, la fecha de un nuevo Certificado no tiene por qué coincidir con la fecha de expiración del Certificado existente, según lo prescrito en los párrafos 2.2, 5 ó 6 de la presente regla. En tales circunstancias especiales, el nuevo Certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados desde la fecha de terminación del reconocimiento de renovación.

8 Si un reconocimiento anual se termina antes del periodo especificado en la regla E-1:

- .1 la fecha de vencimiento anual que conste en el Certificado se sustituirá mediante un refrendo por una fecha que no sea posterior en más de tres meses a la fecha en la que se concluyó el reconocimiento;
- .2 el siguiente reconocimiento anual o intermedio prescrito por la regla E-1 se terminará en los plazos estipulados por dicha regla, tomando como referencia la nueva fecha de vencimiento anual;
- .3 la fecha de expiración podrá permanecer inalterada, a condición de que se efectúen uno o más reconocimientos anuales, según proceda, de modo que no se excedan los intervalos máximos entre reconocimientos prescritos en la regla E-1.

9 Un Certificado expedido en virtud de lo dispuesto en las reglas E-2 o E-3 perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:

- .1 si la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios o los materiales necesarios para cumplir plenamente el presente Convenio son objeto de modificación, sustitución o reparación importante y el Certificado no se refrenda de conformidad con lo dispuesto en el presente anexo;
- .2 si el buque cambia su pabellón por el de otro Estado. Sólo se expedirá un nuevo Certificado cuando la Parte que lo expida tenga la certeza de que el buque cumple las prescripciones de la regla E-1. En caso de que el buque haya cambiado el pabellón de una Parte por el de otra, y si se solicita en los tres meses siguientes al cambio, la Parte cuyo pabellón tenía derecho a enarbolar el buque anteriormente remitirá lo antes posible a la Administración copias de los Certificados que llevara el buque antes del cambio y, si es posible, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes;
- .3 si los reconocimientos pertinentes no se concluyen en los plazos especificados en la regla E-1.1; o
- .4 si el Certificado no es refrendado de conformidad con lo dispuesto en la regla E-1.1.

APÉNDICE I

MODELO DE CERTIFICADO INTERNACIONAL DE
GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (en adelante denominado "el Convenio") con la autoridad conferida por el Gobierno de

.....
(nombre oficial completo del país)

por
(nombre completo de la persona u organización
competente autorizada en virtud de las disposiciones
del Convenio)

Datos relativos al buque¹

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Arqueo bruto

Número IMO²

Fecha de construcción

Capacidad de agua de lastre (en metros cúbicos)

Datos relativos al método o métodos utilizados en la gestión del agua de lastre

Método utilizado en la gestión del agua de lastre

Fecha de instalación (si procede)

Nombre del fabricante (si procede)

¹

Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

²

Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, adoptado por la Organización mediante la resolución A.600(15).

Los métodos principales utilizados en la gestión del agua de lastre son los siguientes:

- ☐ de conformidad con la regla D-1
- ☐ de conformidad con la regla D-2
(descripción)
- ☐ el buque está sujeto a la regla D-4

SE CERTIFICA:

- 1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en la regla E-1 del anexo del Convenio; y
- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que la gestión del agua de lastre del buque cumple las prescripciones del anexo del Convenio.

El presente certificado es válido hasta el a reserva de que se efectúen los pertinentes reconocimientos de conformidad con la regla E-1 del anexo del Convenio.

Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: dd/mm/aaaa

Expedido en
(lugar de expedición del certificado)

a
(fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado
que expide el certificado)

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla E-1 del anexo del Convenio se ha comprobado que el buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio:

Reconocimiento
anual/intermedio *

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento anual Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

* Táchese según proceda.

**RECONOCIMIENTO ANUAL/INTERMEDIO DE CONFORMIDAD
CON LO PRESCRITO EN LA REGLA E-5.8.3**

SE CERTIFICA que en el reconocimiento anual/intermedio* efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla E-5.8.3 del anexo del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio:

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

**REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO,
SI ÉSTA ES INFERIOR A CINCO AÑOS, CUANDO
LA REGLA E-5.3 SEA APLICABLE**

El buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla E-5.3 del anexo del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

**REFRENDO CUANDO, HABIÉNDOSE CONCLUIDO EL RECONOCIMIENTO
DE RENOVACIÓN, LA REGLA E-5.4 SEA APLICABLE**

El buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla E-5.4 del anexo del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

* Táchese según proceda.

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO HASTA LA LLEGADA AL PUERTO EN QUE HA DE HACERSE EL RECONOCIMIENTO, O POR UN PERIODO DE GRACIA, CUANDO LAS REGLAS E-5.5 O E-5.6 SEAN APLICABLES

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla E-5.5 o E-5.6* del anexo del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

REFRENDO PARA ADELANTAR LA FECHA DE VENCIMIENTO ANUAL CUANDO LA REGLA E-5.8 SEA APLICABLE

De conformidad con lo prescrito en la regla E-5.8 del anexo del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

De conformidad con lo prescrito en la regla E-5.8 del anexo del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

* Táchese según proceda.

APÉNDICE II
MODELO DE LIBRO REGISTRO DEL AGUA DE LASTRE
CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL
AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES

Periodo: de a

Nombre del buque
Número IMO
Arqueo bruto
Pabellón
Capacidad total de agua de lastre (en metros cúbicos)

El buque dispone de un plan de gestión del agua de lastre ☐

Diagrama del buque con indicación de la situación de los tanques de lastre:

1 Introducción

De conformidad con lo dispuesto en la regla B-2 del anexo del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques se llevará un registro de cada una de las operaciones que se realicen en relación con el agua de lastre, lo cual incluye tanto las descargas en el mar como las descargas en instalaciones de recepción.

2 El agua de lastre y su gestión

Por "agua de lastre" se entiende el agua, con las materias en suspensión que contenga, cargada a bordo de un buque para controlar el asiento, la escora, el calado, la estabilidad y los esfuerzos del buque. La gestión del agua de lastre se realizará de conformidad con lo dispuesto en un plan de gestión del agua de lastre aprobado y teniendo en cuenta las Directrices³ elaboradas por la Organización.

3 Anotaciones en el Libro registro del agua de lastre

Se efectuarán las siguientes anotaciones en el Libro registro del agua de lastre en cada una de las ocasiones que se indican a continuación:

3.1 Cuando se tome agua de lastre a bordo:

- .1 Fecha, hora y lugar del puerto o instalación donde se efectúa la toma (puerto o latitud/longitud), profundidad (si es fuera del puerto)

³ Véanse las Directrices para el control y la gestión del agua de lastre de los buques a fin de reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.868(20).

.2 Volumen aproximado de la toma en metros cúbicos

.3 Firma del oficial encargado de la operación.

3.2 Cuando se haga circular o se trate agua de lastre a los efectos de la gestión del agua de lastre:

.1 Fecha y hora de la operación

.2 Volumen aproximado circulado o tratado (en metros cúbicos)

.3 Indicación de si la operación se ha llevado a cabo de acuerdo con el plan de gestión del agua de lastre

.4 Firma del oficial encargado de la operación.

3.3 Cuando se descargue agua de lastre en el mar:

.1 Fecha, hora y lugar del puerto o instalación donde se efectúa la descarga (puerto o latitud/longitud)

.2 Volumen aproximado del agua descargada en metros cúbicos más volumen restante en metros cúbicos

.3 Indicación de si se había aplicado o no, antes de la descarga, el plan de gestión del agua de lastre aprobado

.4 Firma del oficial encargado de la operación.

3.4 Cuando se descargue agua de lastre en una instalación de recepción:

.1 Fecha, hora y lugar de la toma

.2 Fecha, hora y lugar de la descarga

.3 Puerto o instalación

.4 Volumen aproximado del agua descargada o tomada, en metros cúbicos

.5 Indicación de si se había aplicado o no, antes de la descarga, el plan de gestión del agua de lastre aprobado

.6 Firma del oficial encargado de la operación.

3.5 Cuando se produzca una descarga o toma accidental o excepcional de agua de lastre:

.1 Fecha y hora del acaecimiento

.2 Puerto o situación del buque en el momento del acaecimiento

.3 Volumen aproximado del agua de lastre descargada

- .4 Circunstancias de la toma, descarga, fuga o pérdida, razones de la misma y observaciones generales
 - .5 Indicación de si se había aplicado o no, antes de la descarga, el plan de gestión del agua de lastre aprobado
 - .6 Firma del oficial encargado de la operación.
- 3.6 Procedimientos operacionales adicionales y observaciones generales

4 Volumen del agua de lastre

El volumen de agua de lastre que haya a bordo debería calcularse en metros cúbicos. El Libro registro del agua de lastre contiene numerosas referencias al volumen aproximado de agua de lastre. Se admite que la precisión en el cálculo de esos volúmenes de agua de lastre es susceptible de interpretación.

REGISTRO DE LAS OPERACIONES RELACIONADAS CON EL AGUA DE LASTRE

PÁGINA DE MUESTRA DEL LIBRO REGISTRO DEL AGUA DE LASTRE

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Fecha	Dato (número)	Registro de las operaciones/firma de los oficiales a cargo

Firma del capitán

DOCUMENTO ADJUNTO

RESOLUCIONES ADOPTADAS POR LA CONFERENCIA

RESOLUCIÓN 1

**LABOR FUTURA DE LA ORGANIZACIÓN RESPECTO DEL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA
DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES**

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (el Convenio),

TOMANDO NOTA de que los artículos 5 y 9 y las reglas A-4, A-5, B-1, B-3, B-4, B-5, C-1, D-3 y D-4 del anexo del Convenio remiten a las directrices o procedimientos que elaborará la Organización para los fines concretos en ellos indicados,

RECONOCIENDO la necesidad de elaborar esas directrices con el fin de garantizar una aplicación uniforme a escala mundial de las correspondientes prescripciones del Convenio,

INVITA a la Organización a que elabore con carácter de urgencia:

- .1 las directrices sobre las instalaciones de recepción de sedimentos previstas en el artículo 5 y en la regla B-5;
- .2 las directrices para el muestreo del agua de lastre previstas en el artículo 9;
- .3 las directrices sobre el cumplimiento equivalente de la gestión del agua de lastre para las embarcaciones de recreo y de búsqueda y salvamento previstas en la regla A-5;
- .4 las directrices sobre el plan de gestión del agua de lastre previstas en la regla B-1;
- .5 las directrices sobre las instalaciones de recepción del agua de lastre previstas en la regla B-3;
- .6 las directrices para el cambio de agua de lastre previstas en la regla B-4;
- .7 las directrices sobre las medidas adicionales previstas en la regla C-1 y sobre la evaluación de riesgos previstas en la regla A-4;
- .8 las directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre previstas en la regla D-3.1;
- .9 el procedimiento para la aprobación de sustancias activas previsto en la regla D 3.2; y
- .10 las directrices sobre los prototipos de tecnologías para el tratamiento del agua de lastre previstas en la regla D-4,

y las adopte tan pronto como sea posible, y en cualquier caso antes de la entrada en vigor del Convenio, con miras a facilitar una implantación uniforme a escala mundial del mismo.

RESOLUCIÓN 2**USO DE INSTRUMENTOS DE DECISIÓN PARA EXAMINAR
LAS NORMAS DE CONFORMIDAD CON LA REGLA D-5**

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (el Convenio),

TOMANDO NOTA de que la regla D-5 del Convenio estipula que en una reunión del Comité de Protección del Medio Marino que se celebrará a más tardar tres años antes de la fecha más temprana de entrada en vigor de la norma descrita en la regla D-2, el Comité llevará a cabo un examen que, entre otras cosas, determine si se dispone de las tecnologías adecuadas para el cumplimiento de dicha norma y evalúe los criterios del párrafo 2 de la regla D-5 y las repercusiones socioeconómicas específicamente en relación con las necesidades de desarrollo de los países en desarrollo, especialmente de los pequeños Estados insulares en desarrollo,

RECONOCIENDO el valor que tienen los instrumentos de decisión cuando se realizan evaluaciones complejas,

RECOMIENDA a la Organización que use instrumentos de decisión apropiados cuando efectúe el examen de las normas prescrito por la regla D-5 del Convenio; y

INVITA a los Estados Miembros a que informen a la Organización de cualquier instrumento de decisión eficaz que pueda facilitarle tal examen.

RESOLUCIÓN 3

FOMENTO DE LA COOPERACIÓN Y LA ASISTENCIA TÉCNICA

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (el Convenio),

CONSCIENTE de que las Partes en el Convenio tendrán que dar plena y completa efectividad a las disposiciones de éste, a fin de prevenir, reducir al mínimo y, en último término, eliminar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos mediante el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques,

TOMANDO NOTA de que el Convenio, en sus artículos 13.1 y 13.2, estipula que las Partes, entre otras cosas, facilitarán apoyo a las Partes que soliciten asistencia técnica respecto del control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques,

RECONOCIENDO el valor de las actividades de cooperación técnica llevadas a cabo desde 2000 en asociación con países en desarrollo sobre cuestiones relativas a la gestión del agua de lastre en el marco del Programa mundial de gestión del agua de lastre FMAM/PNUD/OMI (GloBallast),

CONVENCIDA de que el fomento de la cooperación técnica acelerará la aceptación, interpretación uniforme y ejecución del Convenio por los Estados,

TOMANDO NOTA CON AGRADECIMIENTO de que, mediante la aprobación de la resolución A.901(21), la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI):

- a) afirmó que la labor de la OMI en la elaboración de normas marítimas a escala mundial y en la facilitación de cooperación técnica a fin de implantar y hacer cumplir de manera eficaz dichas normas puede contribuir, y de hecho contribuye, al desarrollo sostenible; y
- b) decidió que la misión de la OMI por lo que respecta a la cooperación técnica a partir del año 2000 es ayudar a los países en desarrollo a reforzar su capacidad para cumplir las reglas y normas internacionales relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar, otorgando prioridad a los programas de asistencia técnica que se centran en el desarrollo de los recursos humanos, particularmente a través de la formación, y la creación de capacidad institucional,

1. PIDE a los Estados Miembros que, en colaboración con la OMI, otros Estados y órganos internacionales interesados, las organizaciones internacionales o regionales competentes y los programas del sector, fomenten y faciliten, directamente o a través de la OMI, el apoyo necesario a los Estados que soliciten asistencia técnica para:

- a) la evaluación de las repercusiones de la ratificación, aceptación o aprobación del Convenio, o de la adhesión al mismo, así como de la implantación y ejecución de éste;

- b) la elaboración de la legislación nacional y las disposiciones institucionales necesarias para dar efecto al Convenio;
 - c) la formación de personal científico y técnico para tareas de investigación, vigilancia y ejecución (por ejemplo, evaluaciones de los riesgos del agua de lastre, estudios de especies marinas invasoras, sistemas de vigilancia y alerta temprana, y muestreo y análisis del agua de lastre), que incluya, según proceda, el suministro de las instalaciones y el equipo necesarios, con miras a fortalecer las capacidades nacionales;
 - d) el intercambio de información y cooperación técnica respecto de la reducción al mínimo de los riesgos para el medio ambiente y la salud de los seres humanos debidos a la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos mediante el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques;
 - e) la investigación y el desarrollo de mejores métodos de gestión y tratamiento del agua de lastre; y
 - f) el establecimiento de prescripciones especiales en determinadas zonas de conformidad con la sección C de las reglas del Convenio;
2. PIDE ADEMÁS a los organismos y organizaciones internacionales de desarrollo que brinden apoyo, incluida la provisión de los recursos necesarios, a los programas de cooperación técnica en el ámbito del control y la gestión del agua de lastre, en consonancia con lo dispuesto en el Convenio;
3. INVITA al Comité de Cooperación Técnica de la OMI a que siga previendo actividades de creación de capacidad para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques en el Programa integrado de cooperación técnica de la Organización, con el fin de apoyar la implantación y el cumplimiento efectivos del Convenio por los países en desarrollo; y
4. INSTA a todos los Estados a que inicien las actividades relacionadas con las medidas de cooperación técnica antes mencionadas sin esperar a que el Convenio entre en vigor.

RESOLUCIÓN 4

EXAMEN DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (el Convenio),

RECONOCIENDO que el examen del anexo del Convenio, y en particular, aunque esta relación no sea exhaustiva, el de las reglas A-4, A-5, B-1, B-3, B-4, C-1, D-1, D-2, D-3 y D-5, tal vez tenga que estudiarse antes de la entrada en vigor del Convenio, por ejemplo porque se perciban impedimentos para la entrada en vigor o para tratar las normas descritas en la regla D-2 del anexo del Convenio,

RECOMIENDA que el Comité de Protección del Medio Marino examine las reglas del anexo del Convenio según estime oportuno, pero a más tardar tres años antes de la fecha más temprana de entrada en vigor de las normas descritas en la regla D-2 del anexo del Convenio, es decir el año 2006.

الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن لعام 2004

إن الأطراف في الاتفاقية ،

إذ تستذكر المادة 196(أ) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي تنص على أن " تتخذ الدول جميع ما يلزم من التدابير لمنع وخفض تلوث البيئة البحرية والسيطرة على هذا التلوث الناتج عن استخدام التكنولوجيات الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها أو عن ادخال أنواع غريبة أو جديدة ، قصداً أو عرضاً ، على جزء معين من البيئة البحرية يمكن أن تسبب فيها تغييرات كبيرة وضارة بتلك البيئة ، "

وإذ تأخذ علماً بأهداف اتفاقية التنوع البيولوجي لعام 1992 وبأن ادخال العضويات المائية الضارة والكائنات المُمرضة عبر مياه الصابورة في السفن يهدد الحفاظ على التنوع البيولوجي واستخدامه بصورة مستدامة ، وكذلك القرار IV/5 الصادر عن مؤتمر الأطراف في اتفاقية التنوع البيولوجي لعام 1998 بشأن الحفاظ على النظم الايكولوجية البحرية والشاطئية واستخدامها على نوع سليم ، وبالقرار IV/28 لمؤتمر الأطراف في اتفاقية التنوع البيولوجي لعام 2002 بشأن الأنواع الغريبة التي تهدد النظم الايكولوجية أو الموائل أو الأنواع ، بما في ذلك المبادئ التوجيهية بشأن الأنواع الغازية ،

وإذ تأخذ علماً كذلك بأن مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية لعام 1992 قد طلب إلى المنظمة البحرية الدولية (المنظمة) أن تنظر في اعتماد النظم الملائمة بشأن تصريف مياه الصابورة ،

وإذ تراعي النهج الوقائي الوارد في المبدأ 15 من اعلان ريو بشأن البيئة والتنمية والمشار إليه في القرار MEPC.67(37) ، الذي اعتمدته لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة في 15 أيلول/سبتمبر 1995 ،

وإذ تراعي أيضاً أن مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالتنمية المستدامة لعام 2002 قد دعا ، في الفقرة 34(ب) من خطته للتنفيذ ، إلى اتخاذ تدابير على جميع المستويات للاسراع باعداد اجراءات تعالج مسألة الأنواع الغريبة الغازية في مياه الصابورة ،

وإذ تدرك أن تصريف مياه الصابورة والرواسب من السفن دون ضوابط قد أدى إلى نقل عضويات مائية ضارة وكائنات مُمرضة، مما أدى إلى إلحاق الأذى أو الضرر بالبيئة وبصحة الانسان وبالممتلكات والموارد ،

وإذ تقر بالأهمية التي أولتها المنظمة لهذه المسألة من خلال قرار الجمعية A.774(18) الصادر في عام 1993 وA.868(20) الصادر في عام 1997 ، واللذين تم اعتمادهما بقصد معالجة مسألة نقل العضويات المائية الضارة والكائنات المُمرضة ،

وإذ تدرك كذلك أن دولاً عدة قد اتخذت فرادى تدابير ترمي إلى منع الأخطار الناتجة عن ادخال العضويات المائية الضارة والكائنات المُمرضة عبر السفن التي تدخل موانئها وإلى تقليل هذه الأخطار إلى أقصى حد وإزالتها في نهاية المطاف ، وأن هذه المسألة التي تشغل بال العالم بأسره تقتضي اتخاذ تدابير مستمدة من لوائح قابلة للتطبيق على النطاق العالمي مقترنة بخطط توجيهية تكفل تنفيذها تنفيذاً فعالاً وتفسيرها بصورة موحدة ،

وإذ تبدي رغبتها في مواصلة اعداد خيارات تتسم بقدر أكبر من السلامة والفعالية لإدارة مياه الصابورة من شأنها أن تؤدي إلى منع نقل العضويات المائية الضارة والكائنات المُمرضة وتقليله إلى أقصى حد وإنهائه في نهاية المطاف ،

وقد عقدت العزم على أن تمنع وتقلل إلى أقصى حد وتزيل في نهاية المطاف الأخطار الناجمة عن نقل العضويات المائية

والرواسب في السفن ، وعلى أن تتفادى التأثيرات الجانبية غير المرغوب فيها الناشئة عن عملية الضبط هذه وأن تُشجع تطور المعارف والتكنولوجيا ذات الصلة ،

وإن ترى أن هذه الأهداف قد تتحقق على أفضل الوجوه بإبرام اتفاقية دولية لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن ،

قد اتفقت على ما يلي :

المادة 1

تعريفات

لأغراض هذه الاتفاقية ، وما لم ينص صراحة على خلاف ذلك :

1 "الإدارة" تعني حكومة الدولة التي تعمل السفينة تحت سلطتها . وفي حالة السفينة التي يحق لها رفع علم أية دولة ، تكون الإدارة هي حكومة تلك الدولة . أما في حالة المنصات العائمة التي تقوم باستكشاف واستغلال قاع البحار وترتبطها التحتية المتأخمة للساحل الذي تمارس عليه الدولة الساحلية حقوق السيادة فيما يتعلق باستكشاف واستغلال موارده الطبيعية ، بما في ذلك وحدات الانتاج والتخزين والتفريغ العائمة ، تكون الإدارة هي حكومة الدولة الساحلية المعنية .

2 "مياه الصابورة" تعني المياه والمواد العالقة بها المحمولة على متن السفينة لضبط الاستواء والميلان والغطاس والانزان أو اجهادات السفينة .

3 "إدارة مياه الصابورة" تعني العمليات الآلية والبدنية والكيميائية والبيولوجية ، فرادى أو مجتمعة ، الرامية إلى إزالة العضويات المائية الضارة والكائنات المُمرضة الموجودة في مياه الصابورة والرواسب أو جعلها غير ضارة أو تفادي حملها أو تصريفها

4 "شهادة" تعني الشهادة الدولية لإدارة مياه الصابورة .

5 "اللجنة" تعني لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة .

6 "الاتفاقية" تعني الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن .

7 "الحمولة الاجمالية" تعني الحمولة الاجمالية المحسوبة وفقاً للوائح قياس الحمولة الواردة في المرفق 1 من الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام 1969 أو أي اتفاقية لاحقة .

8 "العضويات المائية الضارة والكائنات المُمرضة" تعني العضويات المائية أو الكائنات المُمرضة التي قد تشكل أخطاراً على البيئة أو صحة الانسان أو الممتلكات أو الموارد أو قد تزعزع التنوع البيولوجي أو تتدخل في الاستخدامات الأخرى المشروعة لهذه المجالات ، إذا أدخلت إلى البحار ، بما في ذلك مصبات الأنهار ، أو في مجاري المياه العذبة .

9 "المنظمة" تعني المنظمة البحرية الدولية .

10 "الأمين العام" يعني الأمين العام للمنظمة ؟

11 "الرواسب" تعني المواد المترسبة من مياه الصابورة في السفينة .

12 " السفينة " تعني سفينة من أي نوع كان تعمل في البيئة المائية وتشمل الوحدات القابلة للغمر والقوارب العائمة والمنصات العائمة ووحدات التخزين العائمة ووحدات الإنتاج والتخزين والتفريغ العائمة .

المادة 2

التزامات عامة

1 تتعهد الأطراف بالتنفيذ التام والكامل لأحكام هذه الاتفاقية ومرفقها بغية منع نقل العضويات المائية الضارة والكائنات المُمرضة وتقليله إلى أقصى حد وانتهائه في نهاية المطاف من خلال ضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن .

2 يُعد المرفق جزءًا لا يتجزأ من هذه الاتفاقية . وما لم يرد ما ينص على خلاف ذلك صراحة ، تشكل الإشارة إلى هذه الاتفاقية إشارة في الوقت نفسه إلى المرفق .

3 لا يجوز أن يُفسر أي شيء يرد في هذه الاتفاقية على أنه يمنع طرف من الأطراف من أن يتخذ ، بمفرده أو بالتضامن مع أطراف أخرى ، تدابير أكثر صرامة تتسق والقانون الدولي بشأن منع نقل العضويات المائية الضارة والكائنات المُمرضة وتقليله أو انتهائه من خلال ضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن ،

4 على الأطراف أن تسعى إلى التعاون بغية تنفيذ هذه الاتفاقية والامتثال لأحكامها وإعمالها بصورة فعلية .

5 تتعهد الأطراف بالبحث على مواصلة تحسين إدارة مياه الصابورة والمعايير الرامية إلى منع نقل العضويات المائية الضارة والكائنات المُمرضة وتقليله إلى أقصى حد وانتهائه في نهاية المطاف من خلال ضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن .

6 على الأطراف التي تقوم باتخاذ تدابير عملاً بهذه الاتفاقية أن تسعى إلى عدم إفساد أو إلحاق الضرر ببيئتها وبصحة الإنسان والممتلكات والموارد فيها أو بالبيئة وصحة الإنسان والممتلكات والموارد في الدول الأخرى .

7 على الأطراف أن تستوثق من أن الممارسات المتبعة في إدارة مياه الصابورة إمتثالاً لأحكام هذه الاتفاقية لا تلحق ببيئتها وبصحة الإنسان والممتلكات أو الموارد فيها أو في دول أخرى من الأضرار ما يفوق تلك التي تحاول دون حدوثها .

8 ينبغي على الأطراف أن تحت السفن التي يحق لها رفع علمها وتطبق عليها هذه الاتفاقية على أن تتجنب ، بقدر ما يكون ذلك مستطاعاً ، التزود بمياه الصابورة التي تحتوي على عضويات مائية وكائنات مُمرضة قد تكون ضارة ورواسب قد تحتوي على هذه العضويات ، وذلك بوسائل من بينها الحث على تنفيذ التوصيات التي أعدتها المنظمة تنفيذاً مناسباً .

9 على الأطراف أن تسعى إلى التعاون تحت رعاية المنظمة لمواجهة التهديدات والأخطار التي تُحدق بالنظم الأيكولوجية البحرية الحساسة أو الهشة أو المهددة والتنوع البيولوجي في المناطق الواقعة خارج نطاق الولاية القانونية الوطنية فيما يتعلق بإدارة مياه الصابورة .

المادة 3

الانطباق

1 ما لم يرد نص صريح بخلاف ذلك في هذه الاتفاقية ، فإنها تنطبق على :

(أ) السفن التي يحق لها أن ترفع علم أحد الأطراف ؛

(ب) السفن التي لا يحق لها رفع علم أحد الأطراف ولكنها تعمل تحت سلطة أحد الأطراف .

2 لا تنطبق هذه الاتفاقية على :

- (أ) السفن التي لم تُصمم أو تُبنى لحمل مياه الصابورة ؛
- (ب) السفن التابعة لأحد الأطراف وتعمل في المياه الخاضعة للولاية القانونية لذلك الطرف دون سواها ، ما لم يقرر ذلك الطرف أن تصريف مياه الصابورة من تلك السفن من شأنه أن يفسد أو يلحق الضرر ببيئتها أو بصحة الانسان أو بالملكيات أو بالموارد فيها ، أو بتلك التابعة لدول متاخمة أو لدول أخرى ؛
- (ج) السفن التابعة لأحد الأطراف والتي تعمل في المياه الخاضعة للولاية القانونية لطرف آخر دون سواها ، على أن يكون هذا الحصر خاضعاً لأن هذا الطرف . ولا يجوز لأي طرف منح هذا الانذار إذا كان ذلك سيسفر عن إفساد أو إلحاق الضرر بالبيئة أو بصحة الانسان أو بالملكيات أو بالموارد الموجودة فيه أو في الدول المتاخمة أو في دول أخرى . وعلى كل طرف لا يمنح هذا الانذار إبلاغ إدارة السفينة المعنية بأن هذه الاتفاقية تنطبق على تلك السفينة ؛
- (د) السفن التي تعمل فقط في المياه الخاضعة للولاية القانونية لأحد الأطراف وفي أعالي البحار ، باستثناء السفن التي لم تمنح إذنًا عملاً بالفقرة الفرعية (ج) ، ما لم يقرر ذلك الطرف أن تصريف مياه الصابورة من هذه السفن قد يفسد أو يلحق الضرر بالبيئة أو بصحة الانسان أو بالملكيات أو بالموارد فيه أو في دول متاخمة أو دول أخرى ؛
- (هـ) أي سفينة حربية أو سفينة مساعدة أو سفينة أخرى تملكها أو تشغيلها دولة وتستخدم ، في الوقت الحالي ، فقط في خدمات حكومية غير تجارية . بيد أنه ينبغي على كل طرف أن يستوثق من أن هذه السفن تتصرف ، بالقدر المعقول والعملي ، على نحو يتسق مع هذه الاتفاقية وذلك باعتماد التدابير المناسبة التي لا تعرقل العمليات أو القدرات التشغيلية للسفن التي يملكها ذلك الطرف أو يقوم بتشغيلها ؛
- (و) مياه الصابورة الدائمة الموجودة في صهاريج محكمة السداد على متن السفن وليست عرضة للتصريف .

3 أما بشأن السفن التابعة لجهات ليست طرفاً في هذه الاتفاقية ، فتقوم الأطراف بتطبيق مقتضيات هذه الاتفاقية على النحو اللازم للتأكد من عدم حصول هذه السفن على معاملة أفضل .

المادة 4

ضبط نقل العضويات المائبة الضارة والكائنات المُمرضة
عبر مياه الصابورة والرواسب في السفن

- 1 على كل طرف أن يقتضي أن تمتلك السفن التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية ويحق لها رفع علمه أو تعمل تحت سلطته بالمتطلبات المبينة في هذه الاتفاقية ، بما في ذلك، المعايير والمتطلبات المنطبقة الواردة في المرفق ، وأن يتخذ تدابير فعالة للتأكد من أن هذه السفن تمتلك لهذه المتطلبات .
- 2 يُعَدُّ كل طرف ، مع المراعاة الواجبة لظروفه وقدراته الخاصة ، سياسات أو استراتيجيات أو برامج وطنية لإدارة مياه الصابورة في موانئه وفي المياه الخاضعة لولايته القانونية تتسق مع أهداف هذه الاتفاقية وتشجع على تحقيقها .

المادة 5

منشآت استقبال رواسب

- 1 يتعهد كل طرف بالتأكد من وجود المنشآت الملائمة لاستقبال الرواسب في الموانئ والفرص البحرية التي يحددها ذلك الطرف لتنظيف أو اصلاح صهاريج الصابورة ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي وضعتها المنظمة . وينبغي أن تعمل هذه المرافق على نحو لا يؤدي إلى تعطيل السفن دون مبرر ويكفل التصرف الآمن في هذه الرواسب على نحو لا

- 2 يقوم كل طرف بإخطار المنظمة بجميع الحالات التي يُظنُّ فيها أن المنشآت المنصوص عليها في الفقرة 1 غير ملائمة وذلك بغية إحاطة الأطراف المعنية الأخرى بها .

المادة 6

البحث العلمي والتقني والرصد

- 1 تسعى الأطراف ، فرادى أو مجتمعة ، لتحقيق ما يلي :
- (أ) تشجيع وتيسير البحث العلمي والتقني المتعلق بإدارة مياه الصابورة ؛
- (ب) رصد التأثيرات الناجمة عن إدارة مياه الصابورة في المياه الخاضعة لولاياتها القانونية .
- وينبغي أن يشمل هذا البحث أو الرصد عمليات المراقبة والقياس وأخذ العينات والتقييم وتحليل كفاءة أي تكنولوجيا أو منهجية والتأثيرات السلبية الناجمة عنها وكذلك أية تأثيرات سلبية ناجمة عن العضويات المائية الضارة والكائنات الممرضة التي تبين أن نقلها تم عبر مياه صابورة السفن .
- 2 يقوم كل طرف ، تعزيزاً لأهداف هذه الاتفاقية ، بزيادة توافر المعلومات المفيدة للأطراف الأخرى التي تطلبها بشأن ما يلي :

- (أ) البرامج العلمية والتكنولوجية والتدابير التقنية المتخذة بشأن إدارة مياه الصابورة ؛
- (ب) فعالية إدارة مياه الصابورة المستمدة من أية برامج للرصد والتقييم .

المادة 7

المعاينة والإجازة

- 1 ينبغي على كل طرف أن يستوثق من أن السفن التي ترفع علمه أو تعمل تحت سلطته وتكون خاضعة للمعاينة والإجازة قد تمت معاينتها وإجازتها وفقاً للوائح الواردة في المرفق .
- 2 لا يجوز لطرف ينفذ تدابير عملاً بالمادة 3.2 والجزء جيم من المرفق أن يطلب من سفينة تابعة لطرف آخر معاينة وإجازة إضافيتين كما لا يجوز أن تكون إدارة السفينة ملزمة بمعاينة وإجازة تدابير إضافية يفرضها طرف آخر . وتقع مسؤولية التحقق من هذه التدابير الإضافية على كاهل الطرف الذي ينفذ هذه التدابير التي لا يجوز أن تسفر عن تأخير السفينة على نحو لا مبرر له .

المادة 8

الانتهاكات

- 1 يحظر أي انتهاك لمتطلبات هذه الاتفاقية وتحدد عقوبات بموجب قوانين إدارة السفينة المعنية ، حيثما حدثت الانتهاكات . وإذا أبلغت الإدارة بانتهاك من هذا القبيل ، فعليها أن تحقق في الأمر ويجوز لها أن تطلب من الطرف المُبلغ تزويدها بأدلة إضافية عن الانتهاك المزعوم . وإذا اقتنعت الإدارة بتوافر القدر الكافي من الأدلة للشروع في إجراءات الملاحقة بشأن الانتهاك المزعوم ، فعليها أن تمهد السبيل لبدء هذه الإجراءات في أقرب وقت مستطاع وفقاً لقوانينها . وعلى الإدارة أن تبلغ فوراً الطرف الذي أبلغ عن الانتهاك المزعوم وكذلك المنظمة بأية إجراءات تتخذ . وإذا لم تتخذ الإدارة أي إجراء في غضون عام من تلقيها المعلومات ، فإن عليها أن تبلغ الطرف الذي أبلغ عن الانتهاك المزعوم بذلك .

2 يحظر أي انتهاك لمتطلبات هذه الاتفاقية في نطاق الولاية القانونية لأي طرف وتحدد عقوبات بموجب قانون ذلك الطرف . وحيثما وقعت هذه الانتهاكات ، فإن على الطرف أن يقوم بما يلي :

(أ) إما أن يمهّد السبيل للشروع في الإجراءات القانونية وفقاً لقوانينه ، أو

(ب) أن يزود إدارة السفينة بما قد يكون في حوزته من معلومات وأدلة تشير إلى وقوع الانتهاك .

3 ينبغي أن تكون العقوبات التي تنص عليها قوانين الطرف عملاً بهذه المادة صارمة بما يكفي لتثبيط ارتكاب انتهاكات الأحكام هذه الاتفاقية في الأماكن التي وقعت فيها انتهاكات .

المادة 9

تفتيش السفن

1 يجوز أن تكون السفينة التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية عرضة للتفتيش ، في أي ميناء أو فُرصة بحرية تابعة لطرف آخر ، من قبل موظفين مفوضين على النحو الواجب من ذلك الطرف بغية التأكد من امتثال السفينة لهذه الاتفاقية . وباستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرة 2 من هذه المادة ، يقتصر هذا التفتيش على ما يلي :

(أ) التأكد من وجود شهادة صالحة على متن السفينة وينبغي أن تقبل هذه الشهادة إذا كانت صالحة ؛

(ب) تفتيش سجل مياه الصابورة ، و/أو

(ج) أخذ عينة من مياه صابورة السفينة وفقاً للخطوط التوجيهية التي تعدّها المنظمة . بيد أنه لا يجوز اتخاذ الوقت اللازم لتحليل العينات ذريعة لتأخير تشغيل السفينة أو حركتها أو مغادرتها دون مبرر .

2 إذا لم تكن بحوزة السفينة شهادة صالحة أو إذا وجدت أسباب واضحة للاعتقاد بما يلي :

(أ) عدم تطابق حالة السفينة أو معداتها إلى حد كبير مع تفاصيل الشهادة ؛ أو

(ب) إذا لم يكن الرّبان أو الطاقم على إلمام بالإجراءات المتّنية الأساسية المتعلقة بإدارة مياه الصابورة أو إذا لم ينفذ هذه الإجراءات ؛

يجوز عندئذ إجراء تفتيش دقيق للسفينة .

3 في الظروف المشار إليها في الفقرة 2 من هذه المادة ، يتخذ الطرف الذي يقوم بالتفتيش الخطوات الكفيلة بآلا تقوم السفينة بتصريف مياه الصابورة إلى أن يكون بمقدورها أن تفعل ذلك دون تشكيل خطر على البيئة أو صحة الإنسان أو الممتلكات أو الموارد أو إلحاق ضرر بها .

المادة 10

اكتشاف الانتهاكات ومراقبة السفن

1 على الأطراف أن تتعاون في اكتشاف الانتهاكات وفي إعمال أحكام هذه الاتفاقية .

2 إذا تبين أن السفينة قد انتهكت أحكام هذه الاتفاقية ، يجوز للطرف الذي يحق للسفينة أن ترفع علمه ، و/أو الطرف الذي تعمل السفينة في مينائه أو فرضته البحرية ، أن يقوم ، إضافة إلى أية عقوبات واردة في المادة 8 أو أي إجراءات واردة في المادة 9 ، باتخاذ خطوات لتحذير السفينة أو حجزها أو إبعادها . بيد أنه يجوز للطرف الذي تعمل السفينة في مينائه أو فرضته البحرية أن يمنح هذه السفينة إذنًا بمغادرة الميناء أو الفُرصة البحرية بغرض تصريف مياه الصابورة أو التوجه إلى أقرب ترسانة للإصلاح أو منشأة استقبال مباحة بشرط ألا يشكل ذلك تهديدًا للبيئة أو صحة

3 إذا أسفر أخذ العينات الوارد في المادة 1.9 (ج) عن نتيجة أو أكد معلومات وردت من ميناء آخر أو فرضة بحرية أخرى مفادها أن السفينة تمثل تهديداً للبيئة أو صحة الإنسان أو الممتلكات أو الموارد ، وجب على الطرف الذي تعمل السفينة في مياهه أن يمنع تلك السفينة من تصريف مياه الصابورة إلى أن تتم إزالة التهديد .

4 ويجوز للطرف أن يفتش أيضاً السفينة عند دخولها موانئه أو الفرض البحرية الخاضعة لولايته القانونية إذا تلقى طلباً بالتحقيق من أي طرف آخر مقروناً بأدلة كافية على أن السفينة تعمل أو عملت في انتهاك لأحد أحكام هذه الاتفاقية . وينبغي إرسال تقرير هذا التحقيق إلى الطرف الذي طلب إجراؤه وإلى السلطة المختصة في إدارة السفينة المعنية حتى يتسنى اتخاذ التدابير المناسبة .

المادة 11

الإبلاغ بتدابير المراقبة

1 إذا أسفر التحقيق الذي يتم إجراؤه عملاً بالمادة 9 أو 10 عن وقوع انتهاك لهذه الاتفاقية ، ينبغي إبلاغ السفينة بذلك . ويرسل تقرير إلى الإدارة يتضمن ما يدل على هذا الانتهاك .

2 إذا إتخذ أي تدبير عملاً بالمواد 3.9 أو 10.2 أو 3.10 ، فإن على الموظف الذي يتخذ هذه التدابير أن يبلغ حالاً وكتابة إدارة السفينة المعنية . وإذا تعذر ذلك فعليه إبلاغ القنصل أو الممثل الدبلوماسي للسفينة المعنية بجميع الملابس التي اعتبرت الإجراءات الضرورية في ضوءها . وإضافة إلى ذلك ، ينبغي إخطار المنظمة المعترف بها والمسؤولة عن إصدار الشهادة بذلك .

3 وعلى الهيئة المعنية في دولة الميناء أن تخطر ، إضافة إلى الأطراف المذكورة في الفقرة 2 ، ميناء التوقف التالي بجميع المعلومات ذات الصلة بالانتهاك ، إذا لم تتمكن من اتخاذ التدابير المنصوص عليها في المواد 3.9 أو 2.10 أو 3.10 أو إذا كان قد سُمح للسفينة بالتوجه إلى ميناء التوقف التالي .

المادة 12

تأخير السفن دون مبرر

1 تُبذل جميع الجهود الممكنة لتفادي احتجاز أو تأخير السفينة دون مبرر بموجب المواد 2.7 أو 8 أو 9 أو 10 .

2 إذا احتجزت سفينة أو أخرت بموجب المواد 2.7 أو 8 أو 9 أو 10 ، إستحقت تعويضاً عن أي خسارة تتكبدها أو ضرر يلحق بها .

المادة 13

المساعدة التقنية والتعاون التقني والتعاون الاقليمي

1 تتعهد الأطراف ، مباشرة أو من خلال المنظمة أو هيئات دولية أخرى ، حسب مقتضى الحال ، بتقديم الدعم إلى الأطراف التي تطلب المساعدة التقنية فيما يتعلق بضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن في المجالات التالية :

(أ) تدريب العاملين ؛

(ب) ضمان توافر التكنولوجيا والمعدات والمنشآت المناسبة ؛

(ج) استهلال برامج مشتركة للبحوث والتطوير ؛

(د) إتخاذ تدابير أخرى ترمي إلى تنفيذ هذه الاتفاقية تنفيذاً فعالاً واتباع المشورة التي تقدمها المنظمة في هذا الصدد .

2 تتعهد الأطراف بالتعاون النشط ، رهناً بقوانينها ولوائحها وسياساتها الوطنية ، في نقل تكنولوجيا ضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن .

3 سعياً لتحقيق أهداف هذه الاتفاقية ، تسعى الأطراف ذات المصلحة المشتركة في حماية البيئة وصحة الإنسان والممتلكات والموارد في منطقة جغرافية بعينها ، ولا سيما الأطراف المتأخمة لبحار مغلقة أو شبه مغلقة ، إلى تعزيز التعاون الإقليمي ، مراعية في ذلك الخصائص الإقليمية المميزة ، بوسائل من ضمنها إبرام إتفاقات إقليمية تتسجم مع هذه الاتفاقية . وتسعى الأطراف على التعاون مع الأطراف في الاتفاقات الإقليمية في وضع إجراء آت متسقة .

المادة 14

إبلاغ المعلومات

- 1 على كل طرف أن يبلغ المنظمة وأن يزود ، عند الاقتضاء ، الأطراف الأخرى بالمعلومات التالية :
- (أ) أية متطلبات أو إجراءات تتصل بإدارة مياه الصابورة ، بما في ذلك قوانينه ولوائح وخطوطه التوجيهية لتنفيذ هذه الاتفاقية ؛
- (ب) توافر وموقع أية منشآت لاستقبال التصريف السليم بيئياً لمياه الصابورة والرواسب ؛
- (ج) أية متطلبات بتوفير المعلومات من سفينة تعجز عن الامتثال لأحكام هذه الاتفاقية لأسباب وردت في اللاتحتين ألف - 3 و باء - 4 من المرفق .
- 2 تخاطر المنظمة الأطراف بتلقي أية اتصالات بموجب هذه المادة وتعمم على جميع الأطراف أية معلومات تُبلغ بها بموجب الفقرتين 1(ب) و(ج) من هذه المادة

المادة 15

تسوية المنازعات

تُسوي الأطراف ما ينشأ بينها من منازعات بشأن تفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها بالتفاوض والتحري والوساطة والتوفيق والتحكيم والتسوية القضائية وباللجوء إلى الهيئات أو الترتيبات الإقليمية أو أي وسائل سلمية أخرى تختارها .

المادة 16

الصلة بالقانون الدولي وبالاتفاقات الأخرى

لا يمس أي شيء يرد في هذه الاتفاقية حقوق والتزامات أية دولة بموجب القانون الدولي المتعارف عليه المتمثل في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار .

المادة 17

التوقيع والتصديق والقبول والموافقة والانضمام

- 1 يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية من قبل أية دولة في مقر المنظمة من 1 حزيران/يونيه 2004 إلى 31 آيار/مايو 2005 . وبظل باب الانضمام مفتوحاً بعد ذلك لأية دولة .
- 2 يجوز للدول أن تصبح أطرافاً في الاتفاقية بما يلي :
- (أ) التوقيع غير المرتهن بالتصديق أو القبول أو الموافقة ؛ أو
- (ب) التوقيع المرتهن بالتصديق أو القبول أو الموافقة المتبوع بالتصديق أو القبول أو الموافقة ؛ أو

١ ٠ ٨ ١ ١ ١

- 3 يتم التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام بإيداع صك لهذا الغرض لدى الأمين العام .
- 4 إذا تألّفت دولة من وحدتين إقليميتين تنطبق فيها نظم قانونية مختلفة تتعلق بمسائل تتناولها هذه الاتفاقية ، جاز لها أن تعلن لدى التوقيع أو التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام أن هذه الاتفاقية تنطبق على جميع وحداتها الإقليمية أو على واحدة منها فقط أو أكثر ولها أن تعدل هذا الاعلان بتقديم إعلان آخر في أي وقت .
- 5 يُبلّغ هذا الاعلان إلى الوديع كتابة ويبيّن صراحة الوحدة أو الوحدات الإقليمية التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية .

المادة 18

بدء النفاذ

- 1 تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ بعد انقضاء اثني عشر شهرًا على التاريخ الذي يكون فيه ما لا يقل عن ثلاثين دولة ، تشكل أساطيلها التجارية مجتمعة ما لا يقل عن 35% من الحمولة الاجمالية للأسطول التجاري العالمي ، قد وقعت الاتفاقية دون تحفظ بشأن التصديق أو القبول أو الموافقة ، أو أودعت الصك المطلوب للتصديق أو الموافقة أو القبول أو الانضمام وفقًا للمادة 17 .
- 2 بالنسبة للدول التي أودعت صك التصديق على هذه الاتفاقية أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها بعد أن تكون متطلبات دخول الاتفاقية حيز النفاذ قد استوفيت ، ولكن قبل تاريخ دخولها حيز النفاذ ، يبدأ نفاذ التصديق أو الموافقة أو القبول أو الانضمام في تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ أو عند انقضاء ثلاثة أشهر على ايداع الصك ، أيهما حل تاليًا .
- 3 يصبح صك التصديق أو الموافقة أو القبول أو الانضمام المودع بعد تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ ساري المفعول بعد انقضاء ثلاثة أشهر على تاريخ الايداع .
- 4 بعد التاريخ الذي يُعتبر فيه أي تعديل على هذه الاتفاقية مقبولاً بموجب المادة 19 ، ينطبق أي صك يتعلق بالتصديق أو الموافقة أو القبول أو الانضمام يتم إيداعه على هذه الاتفاقية بصيغتها المعدلة .

المادة 19

التعديلات

- 1 يجوز تعديل هذه الاتفاقية بأي من الاجراءات المحددة في الفقرات التالية .
- 2 التعديلات بعد النظر داخل المنظمة :
- (أ) يجوز لأي طرف أن يقترح تعديلاً على هذه الاتفاقية . ويُقدّم التعديل المقترح إلى الأمين العام الذي يعممه على الأطراف والأعضاء في المنظمة قبل ستة أشهر من موعد النظر فيه .
- (ب) يحال التعديل المقترح والمعمم على النحو المبين أعلاه إلى اللجنة للنظر فيه . ويحق للأطراف ، سواء أكانت عضواً في المنظمة أو لم تكن ، المشاركة في مداولات اللجنة المتعلقة بالنظر في التعديل واعتماده .
- (ج) تُعتمد التعديلات بأغلبية ثلثي الأطراف الحاضرة والمصوتة في اللجنة بشرط أن يكون ثلث الأطراف على الأقل حاضراً وقت التصويت .
- (د) يُبلّغ الأمين العام الأطراف بالتعديلات المعتمدة وفقاً للفقرة الفرعية (ج) بُغية قبولها .

(هـ) يُعتبر التعديل مقبولا في الحالات التالية :

- (i) يُعتبر أي تعديل على مادة من مواد هذه الاتفاقية مقبولا في التاريخ الذي يقوم فيه ثلث الأطراف بإبلاغ الأمين العام قبولها به .
- (ii) يُعتبر أي تعديل على المرفق مقبولا بعد اثني عشر شهرا على تاريخ اعتماده أو في تاريخ آخر تحدده اللجنة . بيد أن التعديل لا يعتبر قد قُبِلَ إذا أبلغ ثلث الأطراف الأمين العام اعتراضه على التعديل بحلول ذلك التاريخ .

(و) يدخل التعديل حيز النفاذ في الأحوال التالية :

- (i) يدخل التعديل على مادة من مواد هذه الاتفاقية حيز النفاذ بالنسبة للأطراف التي تعلن أنها قد قبلته بعد انقضاء ستة أشهر على التاريخ الذي يُعتبر فيه مقبولا وفقاً للفقرة الفرعية (هـ)(i) .
- (ii) يدخل التعديل على المرفق حيز النفاذ بالنسبة لجميع الأطراف بعد ستة أشهر من التاريخ الذي يُعتبر فيه مقبولا ، باستثناء أي طرف يكون قد :

- (1) أبلغ اعتراضه على التعديل وفقاً للفقرة الفرعية (هـ)(ii) ولم يسحب هذا الاعتراض ؛ أو
- (2) أبلغ الأمين العام ، قبل دخول التعديل حيز النفاذ ، بأن التعديل سيدخل حيز النفاذ بالنسبة له فقط بعد اخطار بقبوله لاحقاً .

- (ز) (i) يجوز لطرف أبلغ اعتراضه بموجب الفقرة (و)(ii)(1) أن يبلغ الأمين العام لاحقاً بقبوله التعديل . ويدخل هذا التعديل حيز النفاذ بالنسبة لهذا الطرف بعد ستة أشهر من تاريخ اخطاره بالقبول ، أو في التاريخ الذي يدخل فيه التعديل حيز النفاذ ، أيهما أحل تالياً .
- (ii) إذا أخطر طرف قدم الاخطار المشار إليه في الفقرة الفرعية (و)(ii)(2) الأمين العام بقبوله تعديلاً ، يصبح هذا التعديل نافذاً بالنسبة لهذا الطرف بعد ستة أشهر من تاريخ اخطاره بالقبول أو في التاريخ الذي يدخل فيه التعديل حيز النفاذ أيهما حل تالياً .

3 تعديل من قبل مؤتمر :

- (أ) بناء على طلب يقدمه أحد الأطراف ويحظى بموافقة ثلث الأطراف على الأقل ، تدعو المنظمة إلى عقد مؤتمر للأطراف للنظر في التعديلات المتعلقة بهذه الاتفاقية .
- (ب) يُبلِّغ الأمين العام جميع الأطراف بالتعديل الذي يعتمده هذا المؤتمر بأغلبية ثلثي الأطراف الحاضرة والمصوتة وذلك بغية الموافقة عليه .
- (ج) ما لم يقرر المؤتمر خلاف ذلك ، يعتبر التعديل قد قُبِلَ ويدخل حيز النفاذ وفقاً للإجراءات المبينة في الفقرتين 2(هـ) و(و) على التوالي .

4 أي طرف يرفض قبول تعديل على المرفق يعامل بصفته ليس طرفاً ، على أن يقتصر ذلك على تطبيق ذلك التعديل .

6 يُبلغ الأمين العام الأطراف وأعضاء المنظمة بما يلي :

(أ) أي تعديل يدخل حيز النفاذ وتاريخ دخوله حيز النفاذ بصفة عامة وفيما يخص كل طرف ؛ و

(ب) أي اخطار يتم بموجب هذه المادة .

المادة 20

الانسحاب

1 يجوز لأي طرف الانسحاب من هذه الاتفاقية في أي وقت بعد انقضاء سنتين على التاريخ الذي تدخل فيه هذه الاتفاقية حيز النفاذ بالنسبة لذلك الطرف .

2 يتم الانسحاب باخطار مكتوب يوجه إلى الوديع يصبح نافذاً بعد عام من تلقيه أو بعد فترة أطول ، حسبما هو محدد في ذلك الاخطار .

المادة 21

الوديع

1 تودع هذه الاتفاقية لدى الأمين العام الذي يرسل نسخاً مصدقة منها إلى جميع الدول التي وقعت على الاتفاقية أو انضمت إليها .

2 إضافة إلى المهام المحددة في مواضع أخرى من هذه الاتفاقية ، يقوم الأمين العام بما يلي :

(أ) إخطار جميع الدول التي وقعت هذه الاتفاقية أو انضمت إليها بما يلي :

(i) كل توقيع جديد أو ايداع لصك تصديق أو قبول أو موافقة أو انضمام مشفوعاً بتاريخه ؛

(ii) تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ ؛ و

(iii) ايداع أي صك للانسحاب من الاتفاقية مشفوعاً بتاريخ تلقيه وتاريخ دخول الانسحاب حيز النفاذ ؛ و

(ب) حالما تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ ، إرسال نص هذه الاتفاقية إلى الأمين العام للأمم المتحدة لتسجيلها ونشرها وفقاً للمادة 102 من ميثاق الأمم المتحدة .

المادة 22

اللغات

حررت هذه الاتفاقية في نسخة واحدة باللغات الروسية والإسبانية والعربية والفرنسية والإنكليزية وتعتبر هذه النصوص متساوية في الحجية .

حرر في لندن في اليوم الثالث عشر من شباط/فبراير سنة 2004 .

٥١ ٥٠ ٤٩ ٤٨ ٤٧ ٤٦ ٤٥ ٤٤ ٤٣ ٤٢ ٤١ ٤٠ ٣٩ ٣٨ ٣٧ ٣٦ ٣٥ ٣٤ ٣٣ ٣٢ ٣١ ٣٠ ٢٩ ٢٨ ٢٧ ٢٦ ٢٥ ٢٤ ٢٣ ٢٢ ٢١ ٢٠ ١٩ ١٨ ١٧ ١٦ ١٥ ١٤ ١٣ ١٢ ١١ ١٠ ٩ ٨ ٧ ٦ ٥ ٤ ٣ ٢ ١ ٠

مرفق

لوائح ضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن

الجزء ألف - أحكام عامة

اللائحة ألف - 1

تعريف

لأغراض هذا المرفق :

- 1 "الذكرى السنوية" تعني اليوم والشهر من كل سنة اللذين يطابقان تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة .
- 2 "سعة مياه الصابورة" تعني السعة الحجمية الكلية لأي صهاريج أو أماكن أو حجيرات على السفينة تستخدم لنقل أو تحميل أو تصريف مياه الصابورة ، بما في ذلك أي صهريج أو مكان متعدد الاستخدام أو حجرة متعددة الاستخدام مصممة لنقل مياه الصابورة .
- 3 "الشركة" تعني مالك السفينة أو أية هيئة أخرى أو شخص آخر ، مثل المدير أو مستأجر السفينة عارية ، يتولى مسؤولية تشغيل السفينة من مالك السفينة ويكون قد وافق ، لدى تحمل هذه المسؤولية ، على تولي جميع الواجبات والمسؤوليات التي تفرضها المدونة الدولية لإدارة السلامة¹ .
- 4 "مبنية" تعني فيما يتعلق بالسفينة مرحلة بناء يكون فيها :
 1. الصالب قد مُد ، أو
 2. بدء البناء المتعلق بالسفينة المعنية ؛
 3. تجميع السفينة قد بدأ وشمل على الأقل 50 طناً أو 1% من الكتلة المقدرة لجميع المواد الهيكلية ، أيهما أقل ؛ أو
 4. تخضع السفينة لعملية تحويل أساسي
- 5 "تحويل أساسي" يعني تحويل السفينة الذي :
 1. يُحدث تغييرات في سعتها لنقل مياه الصابورة بمقدار 15% أو أكثر ، أو
 2. يُغيّر نوع السفينة ، أو
 3. يتوقع حسب ، رأي الإدارة ، أن يُطيل عمر السفينة بمقدار عشر سنوات أو أكثر ، أو
 4. يسفر عن تعديلات في نظام مياه الصابورة فيها بخلاف استبدال المكونات بمثلاتها . ولا يعتبر تحويل السفينة لاستيفاء أحكام اللائحة دال - 1 بمثابة تحويل رئيسي لأغراض هذا المرفق .

6 "من أقرب يابسة" تعني من خط الأساس الذي يحدد منه البحر الاقليمي للاقليم المعني وفقاً للقانون الدولي ، بيد أن تعبير "من أقرب يابسة" بمحاذاة الساحل الشمالي لأستراليا يعني ، لأغراض هذه الاتفاقية ، من خط يمتد من نقطة تقع على ساحل أستراليا في

خط العرض 11°00' جنوباً ، خط الطول 142°08 شرقاً ،
إلى نقطة تقع في خط العرض 10°35' جنوباً ، خط الطول 141°55' شرقاً ،
ثم إلى نقطة في خط العرض 10°00' جنوباً ، خط الطول 142°00' شرقاً ،
ثم إلى نقطة في خط العرض 9°10' جنوباً ، خط الطول 143°52' شرقاً ،
ثم إلى نقطة في خط العرض 9°00' جنوباً ، خط الطول 144°30' شرقاً ،
ثم إلى نقطة في خط العرض 10°41' جنوباً ، خط الطول 145°00' شرقاً ،
ثم إلى نقطة في خط العرض 13°00' جنوباً ، خط الطول 145°00' شرقاً ،
ثم إلى نقطة في خط العرض 15°00' جنوباً ، خط الطول 146°00' شرقاً ،
ثم إلى نقطة في خط العرض 17°30' جنوباً ، خط الطول 147°00' شرقاً ،
ثم إلى نقطة في خط العرض 21°00' جنوباً ، خط الطول 152°55' شرقاً ،
ثم إلى نقطة في خط العرض 24°30' جنوباً ، خط الطول 154°00' شرقاً
ثم إلى نقطة على ساحل أستراليا في خط العرض 24°42' جنوباً ، خط الطول 153°15' شرقاً .

7 "مادة نشطة" تعني مادة أو كائن حي ويشمل ذلك الفيروسات أو الفطر الذي يكون له مفعول عام أو محدد على العضويات المائية الضارة والكائنات الممرضة أو ضدها .

اللائحة ألف - 2

الانطباق العام

ما لم يرد نص صريح بخلاف ذلك ، يتم تصريف مياه الصابورة فقط عبر إدارة مياه الصابورة ، وفقاً للأحكام الواردة في هذا المرفق .

اللائحة ألف - 3

الاعفاءات

لا تنطبق مقتضيات اللائحة باء - 3 ، أو أية تدابير يتخذها طرف عملاً بالمادة 3.2 من الجزء جيم على ما يلي :

1 أخذ أو تصريف مياه الصابورة والرواسب الضرورية لأغراض كفالة سلامة السفينة في حالات الطوارئ أو انقاذ الأرواح في البحار ؛ أو

2 تصريف أو تسرب مياه الصابورة والرواسب عرضاً إثر ضرر يلحق بالسفينة أو بمعداتنا :

1. بشرط أن تكون جميع الاحتياطات المعقولة قد اتخذت ، قبل وبعد حدوث الضرر أو اكتشاف الضرر أو التصريف ، بُغية منع التصريف أو تقليله إلى أدنى حد ؛ و

2. ما لم يتسبب المالك أو الشركة أو الموظف المسؤول عمداً أو بسبب الإهمال في حدوث الضرر ؛ أو

3. عند استخدام التزود بمياه الصابورة والرواسب وتصريفها لغرض تقادي حوادث التلوث من السفينة أو تقليلها إلى أقصى حد ؛ أو

5. تصريف مياه الصابورة والرواسب من سفينة في نفس الموقع الذي استمدت منه مياه الصابورة والرواسب بأكملها وبشرط عدم اختلاطها بمياه صابورة ورواسب لم تتم ادارتها آتية من مناطق أخرى . وإذا حدث الاختلاط ، تخضع مياه الصابورة المأخوذة من مناطق أخرى لإدارة مياه الصابورة وفقاً لهذا المرفق .

اللائحة ألف - 4

الاعفاءات

1 يجوز لطرف واحد ، أو لأطراف عدة ، أن يمنح بشأن المياه الخاضعة لولايته القانونية اعفاءات من أية متطلبات لتطبيق اللائحتين باء - 3 أو جيم - 1 بالإضافة إلى الاعفاءات الواردة في مواقع أخرى من الاتفاقية ، فقط حين تكون هذه الاعفاءات :

- 1. قد مُنحت لسفينة أو سفن تقوم برحلة أو برحلات بين موانئ أو مواقع محددة ؛ أو لسفينة تعمل حصراً بين موانئ أو مواقع محددة ؛
- 2. سارية المفعول لفترة لا تتجاوز خمس سنوات ورهنًا بإجراء استعراض بيئي ؛
- 3. قد مُنحت لسفن لا تخلط مياه الصابورة أو الرواسب إلا بين الموانئ أو المواقع المحددة في الفقرة 1.1 ؛ و

5. قد مُنحت استناداً إلى الخطوط التوجيهية بشأن تقييم المخاطر التي أعدتها المنظمة .

2 لا تكون الاعفاءات الممنوحة وفقاً للفقرة 1 نافذة إلا بعد إخطار المنظمة بالمعلومات ذات الصلة وتعميم هذه المعلومات على الأطراف .

3 ينبغي ألا تؤدي أية اعفاءات ممنوحة بموجب هذه اللائحة إلى المساس بالبيئة أو صحة الانسان أو الممتلكات أو الموارد في الدول المتأخمة أو الدول الأخرى أو إلى إلحاق أضرار بها . وينبغي التشاور مع أية دولة يرى الطرف أنها قد تتأثر سلباً وذلك بغية معالجة أية مخاوف يتم تحديدها .

4 تُدوّن أية اعفاءات تُمنح بموجب هذه اللائحة في سجل مياه الصابورة .

اللائحة ألف - 5

الامتثال المكافئ

تُحدد الإدارة الامتثال المكافئ لهذا المرفق بالنسبة لسفن النزهة المستخدمة حصراً للترفيه أو التنافس أو بالنسبة للسفن المستخدمة في المقام الأول لأغراض البحث والانقاذ والتي يقل طولها الكلي عن 50 متراً وتبلغ سعة مياه الصابورة القصوى فيها 8 أمتار مكعبة ، مع الأخذ في الحسبان الخطوط التوجيهية التي أعدتها المنظمة .

الجزء باء - متطلبات الإدارة والضبط للسفن

اللائحة باء - 1

مخطط إدارة مياه الصابورة

تحمل كل سفينة على متنها مخططاً لإدارة مياه الصابورة وتقوم بتنفيذه . وينبغي أن يحظى هذا المخطط بموافقة الإدارة مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي أعدتها المنظمة . وينبغي أن يكون مخطط إدارة مياه الصابورة خاصاً بكل سفينة وأن يتضمن على الأقل ما يلي :

- 1 تفاصيل تدابير السلامة بالنسبة للسفينة والطاقم فيما يتعلق بإدارة مياه الصابورة على النحو الذي تقتضيه هذه الاتفاقية ؛
- 2 بياناً تفصيلياً بالتدابير الواجب اتخاذها لتنفيذ متطلبات إدارة مياه الصابورة والممارسات التكميلية لإدارة مياه الصابورة على النحو المبين في هذه الاتفاقية ؛
- 3 تفاصيل التدابير المتعلقة بتصريف الرواسب :
 1. في البحر ؛ و
 2. على الشاطئ ؛
- 4 الاجراءات الرامية إلى تنسيق إدارة مياه الصابورة المنتية التي تتطوي على التصريف في البحر مع سلطات الدولة التي يتم التصريف في مياهها ؛
- 5 تعيين الضابط الذي يتولى على متن السفينة مسؤولية تنفيذ المخطط على النحو المناسب ؛
- 6 مقتضيات الإبلاغ المتعلقة بالسفن المنصوص عليها في هذه الاتفاقية ؛ و
- 7 أن تكون مكتوبة بلغة عمل السفينة . وإذا كانت اللغة المستخدمة غير الإسبانية أو الفرنسية أو الانكليزية ينبغي ادراج ترجمة لها إلى إحدى هذه اللغات .

اللائحة باء - 2

سجل مياه الصابورة

- 1 على كل سفينة أن تحمل على متنها سجلاً لمياه الصابورة يجوز أن يكون سجلاً إلكترونياً أو سجلاً يمكن تضمينه في سجل أو نظام آخر ويحتوي على المعلومات المحددة في التذييل 2 على الأقل .
- 2 يُحتفظ ببيانات سجل مياه الصابورة على متن السفينة لمدة لا تقل عن سنتين بعد آخر بند تم ادراجه ومن ثم يوضع السجل في عهدة الشركة لمدة لا تقل عن ثلاث سنوات .
- 3 في حالة تصريف مياه الصابورة وفقاً للوائح ألف - 3 أو ألف - 4 أو باء - 6.3 أو إذا حدث تصريف عرضي أو استثنائي لمياه الصابورة لا يخضع لاعفاء آخر بموجب هذه الاتفاقية ، يُدرج بند في سجل مياه الصابورة يوضح ظروف التصريف وأسبابه .

4 ينبغي أن يكون سجل مياه الصابورة متاحاً للتفتيش في جميع الأوقات المعقولة ويجوز الاحتفاظ به في سفينة القطر إذا كانت السفينة مقطورة وبدون طاقم .

5 وتُدوّن كل عملية تخص مياه الصابورة في سجل مياه الصابورة كاملة ودون إبطاء . ويوقع الضابط المسؤول عن العملية المعنية كل بند يتم تقييده ويوقع الربان على كل صفحة مكتملة . وينبغي أن تقيّد البنود المدرجة في سجل مياه الصابورة بأحدى لغات عمل السفينة . وإذا لم تكن تلك اللغة الإسبانية أو الفرنسية أو الانكليزية ، ينبغي أن تضمن البنود المقيدة ترجمة إلى احدى تلك اللغات . وإذا دُوّنّت القيود أيضاً بلغة وطنية رسمية للدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علمها ، يكون لهذه القيود الحجية في حالة النزاع أو التناقض .

6 يجوز للموظفين المخولين أصولاً من قبل أحد الأطراف تفتيش سجل مياه الصابورة على متن أية سفينة تنطبق عليها هذه اللائحة عندما تكون هذه السفينة في ميناء هذا الطرف أو فرصته البحرية ولهم أن يستنسخوا أي بند مُقيّد وأن يطلبوا إلى الربان أن يشهد بأن تلك النسخة نسخة صادقة . وتكون أية نسخة مصدقة على هذا النحو مقبولة في أي إجراءات قضائية كدليل على الوقائع المذكورة في القيد . ويتم تفتيش سجل مياه الصابورة وإستخراج نسخة مصدقة في أسرع وقت مستطاع مع تفادي تأخير السفينة دون مبرر .

اللائحة باء - 3

إدارة مياه صابورة السفن

1 السفن المبنية قبل عام 2009 :

1. على السفن التي تتراوح سعة مياه الصابورة فيها بين 1500 و 5000 متر مكعب إدارة مياه الصابورة على نحو يستوفي على الأقل المعيار الوارد في اللائحة دال - 1 أو اللائحة دال - 2 حتى عام 2014 ، وعليها بعد ذلك التاريخ أن تستوفي على الأقل المعيار الوارد في اللائحة دال - 2 ؛

2. على السفن التي تقل سعة مياه الصابورة فيها عن 1500 متر مكعب أو تتجاوز 5000 متر مكعب إدارة مياه الصابورة على نحو يستوفي على الأقل المعيار الوارد في اللائحة دال - 1 أو اللائحة دال - 2 حتى عام 2016 ، وعليها بعد ذلك التاريخ أن تستوفي على الأقل المعيار الوارد في اللائحة دال - 2 .

2 تمثّل السفن التي تنطبق عليها الفقرة 1 للفقرة 1 في موعد لا يتجاوز المعاينة البينية أو المعاينة التجديدية الأولى ، أيهما حل أولاً ، التي تتم بعد الذكرى السنوية لتسليم السفينة في سنة الامتثال للمعيار المنطبق على السفينة .

3 تُجري السفن المبنية في أو بعد 2009 وتقل سعة مياه الصابورة فيها عن 5000 متر مكعب إدارة مياه الصابورة على نحو يستوفي على الأقل المعيار الوارد في اللائحة دال - 2 .

4 تقوم السفن المبنية في أو بعد عام 2009 ، ولكن قبل عام 2012 ، وتبلغ سعة مياه الصابورة فيها 5000 متر مكعب أو أكثر بإدارة مياه الصابورة وفقاً للفقرة 2.1 .

5 تقوم السفن المبنية في أو بعد عام 2012 وتبلغ سعة مياه الصابورة فيها 5000 متر مكعب أو أكثر بإدارة مياه الصابورة على نحو يستوفي على الأقل المعيار الوارد في اللائحة دال - 2 .

6 لا تنطبق متطلبات هذه اللائحة على السفن التي تصرف مياه الصابورة في منشأة استقبال مصممة على نحو يراعي الخطوط التوجيهية التي أعدتها المنظمة بشأن هذه المنشآت .

7 يجوز أيضًا قبول طرائق أخرى لإدارة مياه الصابورة كبديل عن المتطلبات الواردة في الفقرات 1 إلى 5 ، بشرط أن تكفل هذه الطرائق على الأقل مستوى مماثلًا من حماية البيئة وصحة الإنسان والممتلكات والموارد وأن تكون اللجنة قد اعتمدتها من حيث المبدأ .

اللائحة باء - 4

تبديل مياه الصابورة

1 على السفن التي تقوم بتبديل مياه الصابورة استيفاءً للمعيار الوارد في اللائحة دال - 1 أن :

1. تقوم ، حيثما أمكن ذلك ، بإجراء عملية تبديل مياه الصابورة هذه على بعد 200 ميل بحري على الأقل من أقرب يابسة وفي مياه لا يقل عمقها عن 200 متر ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي أعدتها المنظمة ؛

2. في الحالات التي يتعذر فيها على السفينة إجراء تبديل مياه الصابورة وفقًا للفقرة 1.1 ، يتم تبديل مياه الصابورة مع مراعاة الخطوط التوجيهية الواردة في الفقرة 1.1 وفي أبعد موقع مستطاع من أقرب يابسة ، وفي جميع الحالات على بعد 50 ميلًا بحريًا على الأقل من أقرب يابسة وفي مياه لا يقل عمقها عن 200 متر .

2 وفي المناطق البحرية التي لا تستوفي فيها المسافة من أقرب يابسة أو العمق المواصفات الواردة في الفقرة 1.1 أو 2.1 ، يجوز لدولة الميناء أن تحدد مناطق ، بالتشاور مع الدول المتأخمة أو الدول الأخرى ، حسب مقتضى الحال ، يمكن للسفينة أن تستبدل فيها مياه الصابورة ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية الواردة في الفقرة 1.1 .

3 لا يجوز أن يطلب من السفينة الانحراف عن رحلتها المزمعة أو تأخير رحلتها بغية استيفاء أي من المتطلبات الواردة في الفقرة 1 .

4 لا يطلب من السفن التي تستبدل مياه الصابورة الامتثال للفقرة 1 أو 2 ، حسب مقتضى الحال ، إذا قرر الربان لأسباب معقولة أن هذا الاستبدال يعرض سلامة السفينة أو أترانها أو طاقمها أو ركابها للخطر بسبب سوء الأحوال الجوية أو تصميم السفينة أو الاجهاد أو تعطل المعدات أو أي حالة استثنائية أخرى .

5 إذا كان على السفينة تبديل مياه الصابورة ولم تفعل ذلك وفقًا لهذه اللائحة ، تُقيد الأسباب في سجل مياه الصابورة .

اللائحة باء - 5

إدارة الرواسب في السفن

1 تقوم جميع السفن بإزالة الرواسب وتصريفها من الأماكن المخصصة لنقل مياه الصابورة وفقًا لأحكام مخطط إدارة مياه صابورة السفينة .

2 تصمم السفن الواردة في اللوائح باء - 3.3 إلى باء - 5.3 وتبنى ، دون المساس بالسلامة أو الكفاءة التشغيلية ، بحيث تقلص إلى أقصى حد تسرب الرواسب مع الماء وانحباسها غير المرغوب فيه وتيسر إزالة الرواسب وتوفير منفذًا آمنًا ينتج إزالة الرواسب وأخذ عينات منها ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي أعدتها المنظمة . وعلى السفن الوارد ذكرها في اللائحة باء - 1.3 أن تمتثل ، بالقدر الممكن عمليًا ، لهذه الفقرة .

اللائحة باء - 6

واجبات الضباط والطاقم

ينبغي أن يكون الضباط وأفراد الطاقم على دراية بواجباتهم في تنفيذ إدارة مياه الصابورة المتعلقة بالسفينة التي يعملون عليها وأن يكونوا ، بما يتناسب مع واجباتهم ، على إلمام بمخطط إدارة مياه صابورة السفينة .

الجزء جيم - متطلبات خاصة في بعض المناطق

اللائحة جيم - 1

تدابير إضافية

1 إذا قرر أحد الأطراف ، بمفرده أو بالاشتراك مع أطراف أخرى ، ضرورة اتخاذ تدابير إضافية علاوة على التدابير الواردة في الجزء باء لمنع نقل العضويات المائية والكائنات المُمرضة من مياه الصابورة والرواسب السفينية أو لتقليل هذا النقل أو إنهائه ، يجوز لهذا الطرف ، أو هذه الأطراف ، بما يتماشى مع القانون الدولي ، أن يطلب من السفن استيفاء معيار محدد أو مطلب معين .

2 قبل وضع معايير أو متطلبات بمقتضى الفقرة 1 ، على الطرف أو الأطراف المعنية التشاور مع الدول المتأخمة أو الدول الأخرى التي قد تتأثر بهذه المعايير أو المتطلبات .

3 على الطرف أو الأطراف التي تعتزم إدخال تدابير إضافية وفقاً للفقرة 1 أن تقوم بما يلي :

1. مراعاة الخطوط التوجيهية التي وضعتها المنظمة .
2. اخطار المنظمة بعزمها على وضع تدبير إضافي أو تدابير إضافية وذلك قبل 6 أشهر من التاريخ المفترض لتنفيذ التدبير أو التدابير ، باستثناء حالات الطوارئ أو الوباء . وينبغي أن يتضمن هذا الاخطار ما يلي :

1. الإحداثيات الدقيقة للموقع الذي سيطبق فيه التدبير الإضافي أو التدابير الإضافية ؛
2. الحاجة والأسباب الداعية إلى تطبيق التدبير الإضافي أو التدابير الإضافية على أن يتضمن ذلك قدر المستطاع ، الفوائد ؛
3. التدبير الإضافي أو التدابير الإضافية ، و
4. الترتيبات التي قد تتخذ لتيسير امتثال السفن للتدبير الإضافي أو التدابير الإضافية .

3. الحصول على موافقة المنظمة بالقدر الذي يقتضيه القانون الدولي المتعارف عليه كما ورد في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، حسب مقتضى الحال .

4 يسعى الطرف أو الأطراف عند استحداث تدابير إضافية إلى إتاحة جميع الخدمات الملائمة التي قد تشمل ، على سبيل المثال لا الحصر ، اخطار البحارة بالمناطق وبطرق الملاحة أو الموانئ المتاحة والبديلة بالقدر المستطاع تخفيفاً للعبء الواقع على عاتق السفينة .

5 ينبغي ألا تمس أية تدابير اضافية يتخذها طرف أو أطراف بسلامة السفينة وبأمنها وألا تتعارض بأي حال من الأحوال مع أية اتفاقية أخرى ينبغي على السفينة الالتزام بها .

6 يجوز للطرف أو الأطراف التي تستحدث تدابير اضافية التخلي عن تطبيق هذه التدابير لفترة ما أو في حالات محددة حسب ما تراه مناسباً .

اللائحة جيم - 2

تحذيرات بشأن التزود بمياه الصابورة في بعض المناطق
والتدابير ذات الصلة من قبل دولة العلم

1 يسعى الطرف المعني إلى إبلاغ البحارة بالمناطق الواقعة تحت ولايته القانونية حيث ينبغي على السفن ألا تتزود بمياه الصابورة وذلك لأسباب معروفة . وعلى الطرف المعني أن يضمن هذه البلاغات الاحداثيات الدقيقة للمنطقة أو المناطق وعند الامكان موقع أي منطقة أو مناطق بديلة للتزود بمياه مياه الصابورة . ويجوز اصدار انذارات بشأن المناطق التالية :

1. المعروفة بأنها مناطق تنفّس فيها العضويات المائية الضارة والكائنات المُمرضة أو تكون موبوءة بها أو توجد بها أصناف منها (مثل تكاثر الطحالب السامة) ، قد تكون ذات أهمية عند التزود بمياه الصابورة وتصريفها ؛

2. القريبة من مخارج تصريف المجاري ؛

3. المناطق التي يكون فيها الكسح بفعل المد والجزر ضعيفاً أو التي يكون فيها مجرى المد والجزر عكراً في أوقات معينة .

2 وإضافة إلى إبلاغ البحارة بالمناطق وفقاً لأحكام الفقرة 1 ، ينبغي على الطرف إبلاغ المنظمة وأية دول ساحلية عرضة للتأثر بأي من المناطق المحددة في الفقرة 1 وبالأوقات التي من المرجح أن يكون الانذار سارياً فيها . وينبغي أن يتضمن البلاغ الموجه إلى المنظمة وإلى أي دول ساحلية عرضة للتأثر الإحداثيات الدقيقة للمنطقة أو المناطق وموقع أي منطقة أو مناطق بديلة للتزود بمياه الصابورة ، قدر المستطاع . وينبغي أن يتضمن البلاغ ارشادات موجهة إلى السفن التي تكون بحاجة إلى التزود بمياه الصابورة في المنطقة تبين الترتيبات المتعلقة بالامدادات البديلة . وعلى الطرف أن يبلغ ايضاً البحارة والمنظمة وأية دول ساحلية عرضة للتأثر عند الكف عن تطبيق الانذار .

اللائحة جيم - 3

إبلاغ المعلومات

على المنظمة أن تجعل المعلومات المبلغة إليها بموجب اللائحتين جيم - 1 وجيم - 2 متاحة بالوسائل المناسبة .

الجزء دال - معايير إدارة مياه الصابورة

اللائحة دال - 1

معيّار تبديل مياه الصابورة

1 على السفن التي تقوم بتبديل مياه الصابورة وفقاً لهذه اللائحة أن تفعل ذلك بكفاية استبدال حجمي تعادل 95%

2 بالنسبة للسفن التي تستبدل مياه الصابورة بطريقة الضخ ، يعتبر ضخ ما يعادل ثلاثة أمثال حجم كل صهريج من صهاريج مياه الصابورة مستوفياً المعيار الوارد ذكره في الفقرة 1 . ويجوز قبول ضخ ما يقل عن ثلاثة أمثال الحجم بشرط أن تثبت السفينة استيفاء ما يعادل 95% من الاستبدال الحجمي على الأقل .

اللائحة دال - 2

معيّار نوعية مياه الصابورة

1 على السفن التي تقوم بإدارة مياه الصابورة وفقاً لهذه اللائحة أن تُصرّف أقل من 10 كائنات حية في المتر المكعب من تلك التي يعادل حجمها الأدنى 50 ميكرومتر أو أكثر ، وأقل من 10 كائنات حية في كل مليلتر يقل حجمها الأدنى عن 50 ميكرومتر ويعادل أو يفوق 10 ميكرومتر . وينبغي ألا يتجاوز تصريف الجراثيم الكشافة معدلات التركيز المحددة في الفقرة 2 .

2 ينبغي أن تتضمن الجراثيم الكشافة بوصفها معياراً للصحة البشرية ما يلي :

1. ضمات الكوليرات السمية (O1 و O139) المحتوية على ما لا يقل عن وحدة مشكلة للمستعمرة لكل مائة مليلتر أو أقل من وحدة مشكلة لمستعمرة لكل غرام (الوزن الرطب) من عينات البلانكتون الحيواني ؛

2. أقل من 250 وحدة مشكلة لمستعمرة من زحار العجول لكل مائة مليلتر ؛

3 أقل من 100 وحدة مشكلة لمستعمرة من الجراثيم الكروية المعوية لكل 100 مليلتر .

اللائحة دال - 3

متطلبات اعتماد أنظمة إدارة مياه الصابورة

1 باستثناء ما هو محدد في الفقرة 2 ، ينبغي أن تعتمد الإدارة نظم إدارة مياه الصابورة المستخدمة للامتثال لهذه الاتفاقية ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي أعدتها المنظمة .

2 يجب أن تعتمد المنظمة نظم إدارة مياه الصابورة التي تستخدم مواد نشطة أو مستحضرات تحتوي على مادة نشطة أو أكثر للامتثال لهذه الاتفاقية ، بناءً على إجراء تضعه المنظمة . وينبغي أن يحدد هذا الإجراء كيفية اعتماد المواد النشطة وسحب هذا الاعتماد والطريقة المقترحة لاستخدامها . ولدى سحب الاعتماد ، ينبغي حظر استخدام المادة النشطة أو المواد النشطة المعنية في غضون عام واحد من تاريخ سحب الاعتماد .

3 ينبغي أن تتسم نظم إدارة مياه الصابورة المستخدمة للامتثال لهذه الاتفاقية بالسلامة فيما يتعلق بالسفينة ومعدات وطاقمها .

اللائحة دال - 4

التكنولوجيات النموذجية لمعالجة مياه الصابورة

1 بالنسبة لأية سفينة تشارك ، قبل التاريخ الذي يصبح فيه المعيار الوارد في اللائحة دال - 2 نافذاً بالنسبة لها ، في برنامج توافّق عليه الإدارة لاختبار وتقييم تكنولوجيات وأعدة لمعالجة مياه الصابورة ، لا ينطبق المعيار الوارد في اللائحة دال - 2 على تلك السفينة حتى تنقضي خمسة أعوام من التاريخ الذي يتوجب على السفينة أن تمتثل فيه لهذا المعيار .

2 بالنسبة لأية سفينة تشارك ، بعد التاريخ الذي يصبح فيه المعيار الوارد في اللائحة دال - 2 نافذاً بالنسبة لها ، في برنامج توافق عليه الادارة ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي أعدتها المنظمة ، لاختبار وتقييم تكنولوجيات واعدة لإدارة مياه الصابورة من شأنها أن تسفر عن تكنولوجيات للمعالجة تستوفي معياراً أعلى من المعيار الوارد في اللائحة دال - 2 ، ينبغي أن يتوقف تطبيق المعيار الوارد في اللائحة دال - 2 على تلك السفينة لمدة خمس سنوات ابتداء من تاريخ تركيب هذه التكنولوجيا .

3 على الأطراف أن تقوم بما يلي عند وضع وتنفيذ أي برنامج لاختبار وتقييم تكنولوجيات مياه الصابورة الواعدة :

1. مراعاة الخطوط التوجيهية التي وضعتها المنظمة ، و
2. السماح بمشاركة أقل عدد لازم من السفن لاختبار هذه التكنولوجيات بفعالية .
- 4 ينبغي تشغيل نظام المعالجة بصورة منتظمة وبالطريقة المحددة طوال مدة الاختبار والتقييم .

اللائحة دال - 5

استعراض المعايير من قبل المنظمة

1 تجري اللجنة ، في اجتماع تعقده في موعد لا يتجاوز ثلاث سنوات قبل أقرب تاريخ لتنفيذ المعيار الوارد في اللائحة دال - 2 ، استعراضاً يشمل تحديد ما إذا كانت التكنولوجيات الملائمة متوافرة لتحقيق المعيار وتقيماً للمواصفات الواردة في الفقرة 2 ، وتقيماً للتأثير أو التأثيرات الاجتماعية والاقتصادية ، لاسيما بشأن الاحتياجات الانمائية للبلدان النامية ، وبصفة خاصة الدول النامية الجزرية الصغيرة . وعلى اللجنة أن تجري أيضاً استعراضات دورية ، حسب الاقتضاء ، لدراسة المتطلبات المنطبقة على السفن الوارد ذكرها في اللائحة باء - 1.3 بالإضافة إلى أي جانب آخر يتعلق بإدارة مياه الصابورة وارد في هذا المرفق ، بما في ذلك أية خطوط توجيهية أعدتها المنظمة .

2 وينبغي أن تراعي استعراضات التكنولوجيات الملائمة ما يلي :

1. اعتبارات السلامة المتعلقة بالسفينة وبطاقهما ؛
2. المقبولية البيئية ، أي عدم التسبب في تأثيرات بيئية أكثر عدداً أو أشد وقعاً من تلك التي تعالجها ؛
3. قابلية التطبيق ؛ أي توافقها مع تصميم السفينة وعملياتها ؛
4. فعالية التكاليف ؛ أي الوفورات ؛
5. النجاعة البيولوجية من حيث إزالة العضويات المائية الضارة والكائنات المُمرضة في مياه الصابورة أو جعلها غير قابلة للحياة .

3 ويجوز للجنة أن تنشأ مجموعة أو مجموعات تكلف بإجراء الاستعراض/الاستعراضات الواردة في الفقرة 1 . وعلى اللجنة أن تحدد تشكيل أية مجموعة تكون على هذا النحو واختصاصاتها والمسائل المحددة التي ستتولى دراستها . ولهذه المجموعات أن تضع وتوصي بمقترحات لتعديل هذا المرفق تقدم للأطراف لدراستها . وتقتصر المشاركة في إعداد التوصيات وقرارات التعديل التي تتخذها اللجنة على الأطراف فقط .

4 إذا قررت الأطراف ، بناء على الاستعراضات الواردة في هذه اللائحة ، اعتماد تعديلات على هذا المرفق ، ينبغي أن

الجزء هاء - متطلبات المعاينة والاجازة لإدارة مياه الصابورة

اللائحة هاء - 1

المعاينات

1 تخضع السفن التي تبلغ حمولتها الاجمالية 400 طن فأكثر وتطبق عليها هذه الاتفاقية ، باستثناء المنصات العائمة ووحدات التخزين العائمة ووحدات الانتاج والتخزين والتفريغ العائمة ، للمعاينات الواردة أدناه :

1. معاينة أولية قبل وضع السفينة في الخدمة أو قبل صدور الشهادة المطلوبة بموجب اللائحة هاء - 2 أو هاء - 3 لأول مرة . وينبغي أن تتحقق هذه المعاينة من أن مخطط إدارة مياه الصابورة المطلوب بموجب اللائحة باء - 1 وكل ما يقترن به من هياكل ومعدات وأنظمة وتركيبات وتجهيزات ومواد أو عمليات يمثل إمتثالاً تاماً لمتطلبات هذه الاتفاقية .

2. معاينة تجديدية تُجرى على فترات تحددها الإدارة ، على ألا تتجاوز خمس سنوات ، إلا في الحالات التي تنطبق عليها اللوائح هاء - 2.5 ، هاء - 5.5 ، هاء - 6.5 أو هاء - 7.5 . وينبغي أن تتحقق هذه المعاينة من أن مخطط مياه الصابورة المطلوب بموجب اللائحة باء - 1 وكل ما يقترن به من هياكل ومعدات وأنظمة وتركيبات وتجهيزات ومواد أو عمليات يمثل إمتثالاً تاماً للمتطلبات المنطبقة من هذه الاتفاقية .

3. معاينات ببنية تُجرى في غضون ثلاثة أشهر قبل أو بعد الذكرى السنوية الثانية أو في غضون ثلاثة أشهر قبل أو بعد الذكرى السنوية الثالثة للشهادة ، التي تحل محل إحدى المعاينات السنوية الواردة في الفقرة 4.1 . وتستوثق المعاينات البينية من أن المعدات والنظم والعمليات المرتبطة بإدارة مياه الصابورة تتمثل إمتثالاً كاملاً للمتطلبات المنطبقة من هذا المرفق وأنها تعمل بصورة سليمة . وتعتمد هذه المعاينات البينية في الشهادة الصادرة بموجب اللائحة هاء - 2 أو هاء - 3 .

4. معاينة سنوية تُجرى في غضون ثلاثة أشهر قبل أو بعد كل ذكرى سنوية ، تشمل تفتيشاً عاماً للهيكل وأي معدات أو نظم أو تركيبات أو تجهيزات أو مواد أو عمليات مقترنة بمخطط إدارة مياه الصابورة المطلوب بموجب اللائحة باء - 1 للتأكد من أن حالتها تتسجم مع الفقرة 9 وأنها مرضية بالنسبة للخدمة المزمعة للسفينة . وتعتمد هذه المعاينات السنوية في الشهادة الصادرة بموجب اللائحة هاء - 2 أو هاء - 3 .

5. تُجرى معاينة إضافية ، عامة أو جزئية ، وفقاً للظروف ، عند تغيير أو استبدال أو إجراء إصلاح كبير للهيكل أو المعدات أو النظم أو التركيبات أو التجهيزات والمواد اللازمة لتحقيق الامتثال الكامل لهذه الاتفاقية . وتُجرى هذه المعاينة على نحو يكفل أن أي تغيير أو استبدال أو إصلاح كبير قد تم بصورة فعالة تجعل السفينة تتمثل لمتطلبات هذه الاتفاقية . وتعتمد هذه المعاينات في الشهادة الصادرة بموجب اللائحة هاء - 2 أو هاء - 3 .

2 تتخذ الإدارة التدابير المناسبة للسفن التي لا تخضع لأحكام الفقرة 1 للتحقق من الامتثال للأحكام المنطبقة من هذه الاتفاقية .

3 يتولى موظفون تابعون للإدارة إجراء معاينات السفن لأغراض أعمال أحكام هذه الاتفاقية . غير أنه يجوز للإدارة أن تعهد بهذه المعاينات إما لمعاينين يعينون لهذا الغرض أو لهيئات تعترف بها الإدارة .

4 على الإدارة التي تتولى تعيين معايين أو تعترف بهيئات لأجراء المعاينات على النحو الوارد في الفقرة 3 أن تخول ، على الأقل ، للمعاينين المعينين أو الهيئات المعترف بها² ما يلي :

1. مطالبة السفينة التي يعاينونها بالامتثال لأحكام هذه الاتفاقية ؛ و

2. إجراء معاينات وتفتيشات إذا طلبتها هيئات مختصة تنتمي إلى دولة علم تكون طرفاً .

5 على الإدارة أن تبلغ المنظمة بالمسؤوليات والشروط المحددة للسلطة المخولة للمعاينين المعينين أو الهيئات المعترف بها وذلك لتعميمها على الأطراف لأخطار مسؤوليتها بها .

6 عندما تقرر الإدارة أو معاينون معينون أو هيئة مختصة أن إدارة مياه الصابورة في سفينة ما لا تمتثل لمواصفات الشهادة المطلوبة بموجب اللائحة هاء - 2 أو هاء - 3 ، أو أن حالتها تجعلها غير صالحة للإبحار دون أن تشكل تهديداً أو ضرراً على البيئة أو صحة الإنسان أو الممتلكات أو الموارد ، فعلى هذا المعايين أو الهيئة التحقق فوراً من أن التدابير التصحيحية الرامية إلى كفالة إمتثال السفينة قد أُتخذت . وينبغي إخطار المعايين أو المنظمة فوراً والتأكد من أن الشهادة لم تصدر أو تم سحبها ، حسب الاقتضاء . وإذا كانت السفينة في ميناء طرف آخر ، يتم إبلاغ السلطات المعنية في دولة الميناء فوراً . وعند قيام موظف من الإدارة أو معاين معين أو هيئة معترف بها بإبلاغ السلطات المختصة في دولة الميناء ، فعلى حكومة دولة الميناء المعنية أن تقدم إلى الموظف أو المعايين أو الهيئة أية مساعدة لازمة لأداء مهامهم بموجب هذه اللائحة ، بما في ذلك أي إجراء ورد في المادة 9 .

7 في حال وقوع حادث لسفينة أو اكتشاف عيب فيها يؤثر تأثيراً كبيراً على قدرتها على إدارة مياه الصابورة وفقاً لهذه الاتفاقية ، فعلى مالك السفينة أو مشغلها أو أي شخص آخر مسؤول عن السفينة أن يبلغ في أقرب وقت مستطاع الإدارة أو الهيئة المعترف بها أو المعايين المعين المسؤول عن إصدار الشهادة ذات الصلة ، الذي يمهّد السبيل للشروع في تحقيق لتحديد ما إذا كان من اللازم إجراء معاينة على النحو الذي تقتضيه الفقرة 1 . وإذا كانت السفينة موجودة في ميناء طرف آخر ، فعلى مالك السفينة أو مشغلها أو أي شخص آخر مسؤول عنها إبلاغ السلطات المعنية في دولة الميناء فوراً . وعلى المعايين المعين أو الهيئة المختصة التحقق من إعداد ذلك التقرير .

8 على الإدارة المعنية أن تكفل تماماً في كل حالة شمول المعاينة وكفاءتها وأن تتعهد باتخاذ الترتيبات اللازمة للوفاء بهذا الالتزام .

9 ينبغي الحفاظ على حالة السفينة ومعداتها وأنظمتها وعملياتها بحيث تتسق مع أحكام هذه الاتفاقية على نحو يكفل بقاء السفينة صالحة من جميع الجوانب للإبحار دون أن تشكل خطراً أو ضرراً للبيئة أو لصحة الإنسان أو الممتلكات أو الموارد .

10 بعد استكمال معاينة السفينة بموجب الفقرة 1 ، لا يجوز إدخال أي تغيير على الهيكل أو المعدات أو التركيبات أو التجهيزات أو المواد المرتبطة بمخطط إدارة مياه الصابورة الذي تقتضيه اللائحة باء - 1 والمشمول بالمعاينة دون موافقة الإدارة ، باستثناء الاستبدال المباشر لهذه المعدات أو التركيبات .

اللائحة هاء - 2

إصدار الشهادة أو اعتمادها

1 على الإدارة أن تستوثق من إصدار شهادة للسفينة التي تنطبق عليها اللائحة هاء - 1 بعد إكمال المعاينة المنصوص عليها في اللائحة هاء - 1 على نحو مرض . وينبغي أن تكون الشهادة الصادرة تحت سلطة أحد الأطراف مقبولة لدى الأطراف الأخرى وأن تكون لها نفس الصلاحية التي تتمتع بها شهادة صادرة عن هذه الأطراف فيما يتعلق بجميع الأهداف المشمولة بهذه الاتفاقية .

² أنظر الخطوط التوجيهية التي اعتمدها المنظمة بموجب القرار A.739(18) بالصيغة التي تُعدّلها المنظمة ، والمواصفات التي اعتمدها المنظمة

2 تصدر الشهادات أو تعتمد من قبل الإدارة أو شخص أو هيئة تخولها الإدارة بذلك أصولاً . وفي كل حالة تتحمل الإدارة المسؤولية كاملة عن الشهادة .

3 - اللائحة هاء

إصدار أو اعتماد شهادة من قبل طرف آخر

1 بناء على طلب من الإدارة ، يجوز لطرف آخر أن يخضع السفينة لمعاينة وأن يقوم ، إذا اقتنع باستيفاء أحكام هذه الإتفاقية ، بإصدار ، أو الإذن بإصدار ، شهادة للسفينة ، وحيثما كان ذلك ملائماً باعتماد ، أو الإذن باعتماد ، تلك الشهادة على متن السفينة وفقاً لهذا المرفق .

2 ترسل إلى الإدارة مقدمة الطلب نسخة من الشهادة ونسخة من تقرير المعاينة وذلك في أقرب وقت مستطاع .

3 ينبغي أن تتضمن الشهادة الصادرة على هذا النحو بياناً يوضح أن إصدارها تم بناء على طلب من الإدارة وأنها تتمتع بنفس الصلاحية التي تتمتع بها شهادة صادرة عن الإدارة وتحظى باعتراف مماثل لها .

4 لا يتم إصدار أية شهادة لسفينة يحق لها رفع علم دولة ليست طرفاً .

4 - اللائحة هاء

نموذج الشهادة

تعد الشهادة باللغة الرسمية للطرف الذي يصدرها وباستخدام النموذج المبين في التذييل 1 . وإذا لم تكن اللغة المستخدمة الإسبانية أو الفرنسية أو الانكليزية ، ينبغي أن يتضمن النص ترجمة إلى إحدى هذه اللغات .

5 - اللائحة هاء

مدة الشهادة وصلاحيتها

1 تصدر الشهادة لمدة تحددها ، الإدارة على ألا يتجاوز ذلك خمس سنوات .

2 بالنسبة للمعاينات التجديدية :

1. دون المساس بمتطلبات الفقرة 1 ، عند إكمال المعاينة التجديدية في غضون ثلاثة أشهر قبل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، تكون الشهادة الجديدة صالحة من تاريخ إكمال المعاينة التجديدية إلى موعد لا يتجاوز خمس سنوات إلى موعد انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة .

2. إذا اكتملت المعاينة التجديدية بعد تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، تكون الشهادة الجديدة صالحة من تاريخ إكمال المعاينة التجديدية إلى موعد لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة .

3. إذا اكتملت المعاينة التجديدية قبل أكثر من ثلاثة أشهر من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، تكون الشهادة الجديدة صالحة من تاريخ إكمال المعاينة التجديدية إلى تاريخ لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ إكمال المعاينة التجديدية .

3 إذا صدرت الشهادة لفترة نقل عن خمس سنوات ، يجوز للإدارة أن تمدد صلاحية الشهادة بعد تاريخ انتهاء الصلاحية ولمدة القصوى المحددة في الفقرة 1 ، بشرط أن تكون المعاينات الواردة في اللائحة هاء - 3.1.1 المطبقة عند

التذييل 1

نموذج الشهادة الدولية لإدارة مياه الصابورة

الشهادة الدولية لإدارة مياه الصابورة

الصادرة بموجب أحكام الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن (المشار إليها فيما يلي بـ"الاتفاقية") تحت سلطة حكومة

.....
(إسم البلد كاملاً)

من قبل
(الإسم الكامل للشخص المختص أو الهيئة المختصة المخول/المخولة بموجب أحكام الاتفاقية)

تفاصيل السفينة ¹

..... إسم السفينة

..... الرقم المميز أو الحروف المميزة

..... ميناء التسجيل

..... الحمولة الإجمالية

..... رقم المنظمة البحرية الدولية ²

..... تاريخ البناء

..... سعة مياه الصابورة (بالمتر المكعب)

تفاصيل طريقة/طرق إدارة مياه الصابورة المستخدمة

..... الطريقة المستخدمة في إدارة مياه الصابورة

..... تاريخ التركيب (إذا كان منطبقاً)

..... إسم الصانع (إذا كان منطبقاً)

¹ يجوز كبديل إيراد تفاصيل السفينة أفقياً في أطر .

طريقة/طرق إدارة مياه الصابورة الرئيسية المستخدمة في هذه السفينة هي :

- ☐ وفقاً للائحة دال - 1
- ☐ وفقاً للائحة دال - 2
(أذكر التفاصيل)
- ☐ السفينة خاضعة للائحة دال - 4

نشهد :

- 1 أن السفينة قد تمت معاينتها وفقاً للائحة هاء - 1 الواردة في مرفق الاتفاقية ؛ و
- 2 أن المعاينة تظهر أن إدارة مياه الصابورة في السفينة تمتثل لمرفق الاتفاقية .
- هذه الشهادة صالحة حتى رهناً بالمعاينات وفقاً للائحة هاء - 1 الواردة في مرفق الاتفاقية .

تاريخ اكتمال المعاينة الذي استندت إليه هذه الشهادة : يوم/شهر/عام

صدرت في
(مكان إصدار الشهادة)

.....
(تاريخ الإصدار)

.....
(توقيع الموظف المخول الذي أصدر الشهادة)

شعار أم خاتم السلطة المسؤولة ، حسب الاقتضاء

اعتماد المعاينة/المعاينات السنوية والبيئية

نشهد أن المعاينة المطلوبة بموجب اللائحة هاء - 1 الواردة في مرفق الاتفاقية أظهرت أن السفينة تمثل للأحكام ذات الصلة من الاتفاقية :

المعاينة السنوية :
التوقيع
(توقيع الموظف المخول أصولاً)

المكان

التاريخ

(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب الاقتضاء)

المعاينة السنوية * /البيئية * :
التوقيع
(توقيع الموظف المخول أصولاً)

المكان

التاريخ

(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب الاقتضاء)

المعاينة السنوية * /البيئية * :
التوقيع
(توقيع الموظف المخول أصولاً)

المكان

التاريخ

(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب الاقتضاء)

المعاينة السنوية :
التوقيع
(توقيع الموظف المخول أصولاً)

المكان

التاريخ

(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب الاقتضاء)

..... *

المعاينة السنوية/البينية وفقاً للائحة هاء - 3.5.8

نشهد أنّ المعاينة السنوية/البينية * التي أجريت وفقاً للائحة هاء - 3.5.8 من مرفق الاتفاقية تظهر أن السفينة تمتثل للأحكام ذات الصلة من الاتفاقية :

التوقيع
(توقيع الموظف المخول)

المكان

التاريخ

(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب الاقتضاء)

اعتماد تمديد الشهادة إذا كانت صالحة لمدة تقل عن خمس سنوات
في الحالات التي تنطبق فيها اللائحة هاء - 3.5

تمتثل السفينة للأحكام ذات الصلة من الاتفاقية وتقبل هذه الشهادة ، وفقاً للائحة هاء - 3.5. من مرفق الاتفاقية ، باعتبارها صالحة حتى

التوقيع
(توقيع الموظف المخول)

المكان

التاريخ

(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب الاقتضاء)

اعتماد الشهادة في حالة اكتمال المعاينة التجديدية وانطباق اللائحة هاء - 4.5

تمتثل السفينة للأحكام ذات الصلة من الاتفاقية وتقبل هذه الشهادة ، وفقاً للائحة هاء - 5.4 من مرفق الاتفاقية ، على أنها صالحة حتى

التوقيع
(توقيع الموظف المخول)

المكان

التاريخ

(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب الاقتضاء)

*

اعتماد تمديد صلاحية الشهادة حتى الوصول إلى ميناء المعاينة أو لفترة سماح
في حالة إنطباق اللائحة هاء - 5.5 أو هاء 6.5

تعتبر هذه الشهادة ، وفقاً لللائحة هاء - 5.5 أو هاء - 6.5 * من مرفق الاتفاقية ، صالحة حتى

التوقيع
(توقيع الموظف المخول)

المكان

التاريخ

(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب الاقتضاء)

اعتماد تقديم تاريخ الذكرى السنوية في حالة إنطباق اللائحة هاء - 8.5

وفقاً لللائحة هاء - 8.5 من مرفق الاتفاقية ، يكون تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو

التوقيع
(توقيع الموظف المخول)

المكان

التاريخ

(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب الاقتضاء)

وفقاً لللائحة هاء - 8.5 من مرفق الاتفاقية ، يكون تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو

التوقيع
(توقيع الموظف المخول)

المكان

التاريخ

(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب الاقتضاء)

التذييل II

نموذج سجل مياه الصابورة

الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن

الفترة من : إلى :

إسم السفينة

رقم المنظمة البحرية الدولية

الحمولة الإجمالية

العلم

السعة الاجمالية لمياه الصابورة (بالأمتار المكعبة)

السفينة مزودة بمخطط لإدارة مياه الصابورة ☐

رسم بياني يوضح صهاريج الصابورة :

1 مقدمة

وفقاً للأنحة باء - 2 من مرفق الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن ، يُحتفظ بسجل لكل عملية تتعلق بمياه الصابورة . ويشتمل السجل على عمليات التصريف في البحر وفي منشآت الاستقبال .

2 مياه الصابورة وإدارة مياه الصابورة

" مياه الصابورة " تعني المياه والمواد العالقة بها المحمولة على متن السفينة للتحكم في استوائها أو ميلانها أو غاطسها أو اتزانها أو أجهاداتها . وتدار مياه الصابورة وفقاً لمخطط معتمد لإدارة مياه الصابورة مع مراعاة الخطوط التوجيهية ³ التي أعدتها المنظمة .

3 القيود المدرجة في سجل مياه الصابورة

تدرج القيود التالية في سجل مياه الصابورة في كل من الحالات المبينة أدناه :

1.3 عند تحميل مياه الصابورة على متن السفينة :

1. تاريخ ووقت وموقع ميناء أو منشأة التحميل (الميناء أو خط الطول/خط العرض) ، والعمق إذا كان ذلك خارج الميناء .

³ أنظر الخطوط التوجيهية لضبط مياه صابورة السفن وإدارتها للحد من نقل العضويات المائية المؤذية والكائنات المُمرضة التي اعتمدتها

- 2. الحجم المقدر للتحميل بالأمطار المكعبة .
- 3. توقيع الموظف المسؤول عن العملية .
- 2.3 حيثما ما تتم مداولة مياه الصابورة أو معالجتها لأغراض مياه الصابورة :
 - 1. تاريخ ووقت العملية
 - 2. تقديرات الحجم المتداول أو المعالج (بالأمطار المكعبة)
 - 3. إذا كانت العملية قد تمت وفقاً لمخطط إدارة مياه الصابورة
 - 4. توقيع الموظف المسؤول عن العملية.
- 3.3 عند تصريف مياه الصابورة في البحر :
 - 1. تاريخ ووقت وموقع ميناء أو منشأة التصريف (الميناء أو خط الطول/خط العرض)
 - 2. الحجم المُصرَّف المقدر بالأمطار المكعبة ، زائداً الحجم المتبقي بالأمطار المكعبة
 - 3. ما إذا كانت خطة إدارة مياه الصابورة المعتمدة قد نفذت قبل التصريف
 - 4. توقيع الموظف المسؤول عن العملية .
- 4.3 عند تصريف مياه الصابورة في منشأة استقبال :
 - 1. تاريخ ووقت وموقع التحميل
 - 2. تاريخ ووقت وموقع التصريف
 - 3. الميناء أو المنشأة
 - 4. الحجم المُقدَّر المُصرَّف أو المُحمَّل ، بالأمطار المكعبة
 - 5. ما إذا كانت خطة إدارة مياه الصابورة المعتمدة قد نفذت قبل التصريف
 - 6. توقيع الموظف المسؤول عن العملية .
- 5.3 حالات تحميل أو تصريف مياه الصابورة عرضاً أو بصورة استثنائية :
 - 1. تاريخ ووقت حدوث العملية
 - 2. الميناء أو موقع السفينة وقت حدوث العملية

3. الحجم المقدر لمياه الصابورة المُصرفَة
4. الظروف التي تم فيها التّحميل أو التّصريف أو التسرب أو الفقدان وسبب ذلك والملاحظات العامة .
5. ما إذا كانت خطة إدارة مياه الصابورة المعتمدة قد نُفذت قبل التّصريف .
6. توقيع الموظف المسؤول عن العملية .
- 6.3 الاجراءات التشغيلية الاضافية والملاحظات العامة

4 حجم مياه الصابورة

يُقَدَّر حجم مياه الصابورة المحمول على متن السفينة بالأمتار المكعبة . ويحتوي سجل مياه الصابورة عدة اشارات إلى حجم مياه الصابورة المقدر . وهو من المسلم به أن دقة حجم مياه الصابورة قابلة للتفسير .

سجل عمليات مياه الصابورة

صفحة نموذجية من سجل مياه الصابورة

إسم السفينة :

الرقم المميز أو الحروف المميزة

التاريخ	البند (العدد)	سجل العمليات/توقيع الموظفين المسؤولين

ضميمة

القرارات التي اعتمدها المؤتمر

القرار 1

أعمال المنظمة المقبلة المتعلقة بالاتفاقية الدولية
لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن

إن المؤتمر ،

وقد اعتمد الاتفاقية الدولية لإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن (الاتفاقية) ،

وإذ يشير إلى أن المادتين 5 و9 واللوائح ألف - 4 وألف - 5 وباء - 1 وباء - 3 وباء - 4 وباء - 5 وجيم - 1 ودال - 3 ودال - 4 الواردة في مرفق الاتفاقية تشير إلى الخطوط التوجيهية أو الاجراءات التي ينبغي على المنظمة وضعها للأغراض المحددة المبينة فيها،

وإذ يدرك ضرورة إعداد هذه الخطوط التوجيهية لضمان تنفيذ المتطلبات ذات الصلة من الاتفاقية على نطاق عالمي وبصورة موحدة ،

يدعو المنظمة إلى أن تقوم بإعداد ما يلي على سبيل الاستعجال :

1. خطوط توجيهية بشأن منشآت استقبال الرواسب بموجب المادة 5 واللائحة باء - 5 ؛
2. خطوط توجيهية بشأن أخذ عينات مياه الصابورة بموجب المادة 9 ؛
3. خطوط توجيهية بشأن الامتثال المكافئ لإدارة مياه الصابورة من قبل سفن النزهة والبحث والانقاذ بموجب اللائحة ألف - 5 ؛
4. خطوط توجيهية بشأن مخطط إدارة مياه الصابورة بموجب اللائحة باء - 1 ؛
5. خطوط توجيهية بشأن منشآت استقبال مياه الصابورة بموجب اللائحة باء - 3 ؛
6. خطوط توجيهية بشأن تبديل مياه الصابورة بموجب اللائحة باء - 4 ؛
7. خطوط توجيهية بشأن التدابير الإضافية بموجب اللائحة جيم - 1 وتقدير المخاطر بموجب اللائحة ألف - 4 ؛
8. خطوط توجيهية لاعتماد أنظمة إدارة مياه الصابورة بموجب اللائحة دال - 1.3 ؛
9. إجراءات اعتماد المواد النشطة بموجب اللائحة دال - 2.3 ؛ و
10. خطوط توجيهية بشأن التكنولوجيات النموذجية لمعالجة مياه الصابورة بموجب اللائحة دال - 4 .

وأن تقوم باعتمادها ، في أقرب وقت مستطاع ، وعلى أي حال قبل دخول الاتفاقية حيز التنفيذ لتيسير التنفيذ للاتفاقية على

القرار 2

استخدام وسائل اتخاذ القرارات عند استعراض المعايير وفقاً لللائحة دال - 5

إن المؤتمر ،

وقد اعتمد الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن (الاتفاقية) ،

وإذ يشير إلى أن اللائحة دال - 5 من الاتفاقية تستوجب أن تقوم لجنة حماية البيئة البحرية ، في اجتماع تعقده في موعد لا يتجاوز ثلاث سنوات قبل أقرب تاريخ لنفاذ المعيار المبين في اللائحة دال - 2 ، بإجراء استعراض يوضح مدى توافر التكنولوجيات المناسبة لتنفيذ المعيار ، وتقييماً للمعايير الواردة في الفقرة 2 من اللائحة دال - 5 ، وتقييماً للتأثير/التأثيرات الاجتماعية الاقتصادية لا سيما بشأن الاحتياجات الانمائية للبلدان النامية ، وبصفة خاصة الدول النامية الجزرية الصغيرة ،

وإذ يدرك أهمية وسائل اتخاذ القرارات لدى اعداد عمليات التقييم المعقدة ،

يوصي المنظمة بتطبيق وسائل اتخاذات القرار المناسبة عند استعراض المعايير وفقاً لللائحة دال - 5 من الاتفاقية ؛ و

يدعو الدول الأعضاء إلى اخطار المنظمة بأية وسائل محكمة مناسبة لاتخاذ القرارات من شأنها مساعدتها في إجراء هذا الاستعراض .

القرار 3

تعزيز التعاون التقني والمساعدة التقنية

إن المؤتمر ،

وقد اعتمد الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن (الاتفاقية) ،

وإذ يدرك أن الأطراف في الاتفاقية سيطلب منها إعمال أحكامها على نحو كامل وتام بغية منع نقل العضويات المائية الضارة والكائنات الممرضة أو تقليله إلى أقصى حد وإنهائه في نهاية المطاف من خلال ضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن ،

وإذ يشير إلى أن الاتفاقية تنص ، في المادتين 1.13 و 2.13 ، في جملة ما تنص عليه ، على أن تقوم الأطراف بتقديم الدعم للأطراف التي تطلب المساعدة التقنية في مضممار ضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن ،

وإذ يُقدَّر أنشطة التعاون التقني القيمة المضطلع بها منذ عام 2000 في إطار الشراكة مع البلدان النامية بشأن المسائل المتعلقة بإدارة مياه الصابورة في نطاق البرنامج العالمي لإدارة مياه الصابورة المشترك بين مرفق البيئة العالمية وبرنامج الأمم المتحدة الانمائي والمنظمة البحرية الدولية ،

وإقتناعاً منه بأن تعزيز التعاون التقني سيؤدي إلى تسريع قبول لاتفاقية وتفسيرها بشكل موحد وإعمالها من قبل الدول ،

وإذ يلاحظ مبدئياً تقديره أن جمعية المنظمة البحرية الدولية قد قامت عبر اعتماد القرار A.901(21) بما يلي :

(أ) أكدت أن عمل المنظمة في وضع المعايير البحرية العالمية وفي توفير التعاون التقني في سبيل التنفيذ والإعمال الفعالين لها يمكن أن يسهم في التنمية المستدامة ، بل ويسهم فيها فعلاً ؛ و

(ب) قررت أن بيان مهمة المنظمة ، فيما يتعلق بالتعاون التقني في العقد الأول من الألفية الثالثة ، سيكون مساعدة البلدان النامية على النهوض بقدرتها على الامتثال للقواعد والمعايير الدولية المتصلة بالسلامة البحرية ومنع ومكافحة التلوث البحري ، مع اعطاء الأولوية لبرامج المساعدة التقنية التي تركز على تنمية الموارد البشرية ، ولا سيما من خلال التدريب وبناء القدرات المؤسسية ؛

1 يطلب إلى الدول الأعضاء ، بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية ، وإلى الدول الأخرى المهمة والهيئات الدولية والمنظمات الدولية والإقليمية المختصة وبرامج الصناعة ، تعزيز الدعم المقدم للدول التي تطلب المساعدة التقنية وتقديمه إما مباشرة أو من خلال المنظمة البحرية الدولية بغية :

(أ) تقييم النتائج المترتبة على تصديق الاتفاقية أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها وتنفيذها وإعمالها ؛

(ب) إعداد القوانين والترتيبات المؤسسية الوطنية الكفيلة بإعمال هذه الاتفاقية ؛

(ج) تدريب العاملين في المجالين العلمي والتقني على البحث والرصد والإعمال (على سبيل المثال تقييم مخاطر مياه الصابورة وعمليات مسح الأنواع البحرية الغازية ونظم الرصد والإنذار المبكر وأخذ عينات مياه صابورة وتحليلها) ، بما في ذلك توفير المعدات والمرافق اللازمة ، حسب الاقتضاء ، بغية تعزيز

(د) تبادل المعلومات والتعاون التقني بشأن تقليل الأخطار التي تهدد البيئة وصحة الإنسان من جراء نقل العضويات المائية الضارة والكائنات الممرضة من خلال ضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن ؛

(هـ) إجراء البحوث وإعداد الوسائل المحسنة لإدارة ومعالجة مياه الصابورة ؛ و

(و) وضع متطلبات خاصة في بعض المجالات وفقاً للجزء جيم من لوائح هذه الاتفاقية ؛

2 **يطلب كذلك** من الوكالات الانمائية والمنظمات الدولية دعم برامج التعاون التقني المتعلقة بضبط وإدارة مياه الصابورة ، بوسائل من ضمنها توفير الموارد وبرامج التعاون التقني اللازمة ، بما يتسق والاتفاقية ؛

3 **يدعو** لجنة التعاون التقني التابعة للمنظمة البحرية الدولية أن تواصل الاهتمام بأنشطة بناء القدرات في مجال ضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن ، وذلك في إطار برنامج المنظمة المتكامل للتعاون التقني ، دعماً لتنفيذ وإعمال الاتفاقية بصورة فعالة من قبل البلدان النامية ؛

5 **يحث** جميع الدول على الشروع في اتخاذ تدابير بشأن إجراءات التعاون التقني المذكورة آنفاً دون انتظار دخول الاتفاقية حيز النفاذ .

القرار 4

استعراض مرفق الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن

إن المؤتمر ،

وقد اعتمد الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن (الاتفاقية) ،

وإذ يعترف بأنه قد يكون من اللازم النظر في استعراض مرفق الاتفاقية ، وعلى وجه الخصوص لا الحصر اللوائح ألف - 4 وألف - 5 وباء - 1 وباء - 3 وباء - 4 وحجم - 1 ودال - 1 ودال - 2 ودال - 3 ودال - 5 ، وذلك بسبب المعوقات المنظورة لدخول الاتفاقية حيز النفاذ أو لدراسة المعايير المبينة في اللائحة دال - 2 الواردة في مرفق الاتفاقية ،

يوصي بأن تستعرض لجنة حماية البيئة البحرية اللوائح الواردة في مرفق الاتفاقية حسب ما تراه مناسباً ، على أن يتم ذلك في موعد لا يتجاوز ثلاث سنوات قبل أقرب تاريخ لتنفيذ المعايير المبينة في اللائحة دال - 2 الواردة في مرفق الاتفاقية ، أي عام 2006 .