

Vlaams
Parlement

ingediend op **382** (2014-2015) – Nr. 1
1 juni 2015 (2014-2015)

Ontwerp van decreet

houdende instemming
met het Internationaal Verdrag
voor de controle en het beheer
van ballastwater en sedimenten van schepen,
gedaan te Londen op 13 februari 2004

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet.....	17
Advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen	21
Advies van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen.....	25
Advies van de Vlaamse Havencommissie	29
Advies van de Raad van State	33
Ontwerp van decreet.....	39
Bijlagen:	
– Nederlandse vertaling van het verdrag en de bijlage.....	43
– Engelse tekst van het verdrag en de bijlage.....	77

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. BESPREKING ADVIEZEN**1. Adviesraden**

Advies werd gevraagd aan de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (SARiV), de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen (Minaraad) en de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV).

Alle drie deze adviesraden hebben laten weten dat ze geen advies wilden uitbrengen.

Voor wat SARiV betreft, luidde de motivering dat het Vlaamse regeerakkoord 2014-2019 de opheffing voorziet van deze adviesraad, en dat de Raad om die reden bij zijn laatste plenaire vergadering van 22 september 2014 besloten had zijn adviesverlening stop te zetten.

Voor wat de SERV betreft heeft de Vlaamse Havencommissie, die via de SERV de adviesaanvraag gekregen had, gemeld geen bezwaren te hebben tegen de goedkeuring van dit decreet. Wel had ze volgende kleine inhoudelijke aanvulling: "in de memorie van toelichting wordt op blz. 11 een opsomming gemaakt van de instanties die bevoegd zijn om handhavend op te treden bij schending van artikel 2 van de wet Oppervlaktewateren. Wat hier ontbreekt is dat ook de Havenkapiteinsdiensten bevoegd zijn om dergelijke wetgeving te handhaven (ingevolge de wet tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins van 5 mei 1936 (...)).". Deze bemerking is terecht. De memorie van toelichting werd hieraan aangepast.

2. Raad van State

De Raad van State heeft op 10 april 2015 advies 57.301/1 gegeven.

De enige opmerking die de Raad van State bij het voorontwerp van decreet maakte, heeft betrekking op artikel 3. In dat verband herinnert de Raad eraan dat "het mechanisme van de voorafgaande [lees: de stilzwijgende] instemming met de wijzigingen die aangebracht zouden worden in de Bijlage bij het Verdrag, niets afdoet aan de verplichting (...) om die wijzigingen bekend te maken in het Belgisch Staatsblad opdat ze in het interne recht gevolg hebben.". Hij voegt eraan toe dat ter gelegenheid van die bekendmaking ook melding zal moeten gemaakt worden van de datum waarop een aangenomen wijziging aan het Vlaams Parlement wordt meegedeeld, alsook van het feit of het Vlaams Parlement zich al dan niet heeft verzet dat de wijziging volkomen gevolg zal hebben.

Met deze opmerking kan worden ingestemd. Formeel is het uiteindelijk de federale minister van Buitenlandse Zaken die moet instaan voor de publicatie in het Belgisch Staatsblad van de instemmingswet bij zowel het Verdrag als bij latere wijzigingen ervan. Artikel 14 van het samenwerkingsakkoord van 8 maart 1994 tussen de federale overheid, de Gemeenschappen en de Gewesten over de nadere regelen voor het sluiten van gemengde verdragen bepaalt immers: "Eens de formaliteiten van de inwerkingtreding van een gemengd verdrag zijn vervuld wordt de tekst samen met de wet van instemming, de referenties met betrekking tot de decreten/ordonnanties van instemming en informatie over de bekrachtiging of toetreding en inwerkingtreding, door toedoen van de Minister van Buitenlandse Zaken in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt."

II. HET DOEL VAN HET ONTWERP VAN INSTEMMINGSDECREET

Dit ontwerp strekt ertoe op passende wijze instemming te verlenen met het Internationaal Verdrag van 2004 voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004. In de hiernavolgende tekst wordt de betrokken akte het Ballastwaterverdrag of het Verdrag genoemd.

De instemming met het Verdrag kadert in de beleidsnota Omgeving 2014-2019. Een maatschappelijk gedragen en geïntegreerd omgevingsbeleid voor een kwaliteitsvolle omgeving, meer bepaald de strategische doelstelling SD2: Omgevingsbeleid georiënteerd op Europese beleidskaders.

Het Verdrag is een gemengd federaal/gewestelijk verdrag. Aldus werd besloten door de Werkgroep Gemengde Verdragen, een adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie voor Buitenlands Beleid, op 24 maart 2004. Dat betekent dus dat het over zowel federale bevoegdheden als bevoegdheden van de gewesten gaat.

III. HET BALLASTWATERVERDRAG

1. Voorafgaande uiteenzetting

De introductie in het mariene milieu van uitheemse organismen via het ballastwater van schepen wordt erkend als een van de grootste bedreigingen voor zeeën en oceanen. Vrijwel alle zeeschepen vullen hun lege laadruimtes met ballastwater, om de nodige diepgang en stabiliteit te krijgen. De techniek van 'ballasten' is al eeuwenoud, in vroegere tijden gebeurde dit met zand of stenen, tegenwoordig gebruikt men hiervoor water. Jaarlijks vervoeren schepen wereldwijd naar schatting 5 tot 10 miljard ton ballastwater. Grote schepen kunnen makkelijk meer dan 10.000 kubieke meter ballastwater aan boord hebben.

Op zich vormt de methode van het ballasten geen probleem, ware het niet dat bij het innemen van ballastwater ook vele duizenden micro- en andere kleinere organismen worden opgepompt en meegenomen, waaronder schadelijke aquatische organismen en eventueel ook ziektekiemen. Deze worden over grote afstanden van een lokaal ecosysteem (haven van vertrek) naar een ander ecosysteem (haven van bestemming) getransporteerd. De meerderheid van deze organismen overleven deze reis niet, maar er bestaan echter organismen die wel overleven. Het lossen van dit ballastwater in de haven van bestemming kan leiden tot het bedreigen van de biodiversiteit van het ontvangende ecosysteem. Wanneer de biologische en fysische omstandigheden gunstig zijn, kunnen niet-inheemse organismen zware schade toebrengen aan een lokaal ecosysteem. Niet alleen kunnen deze organismen ecologische schade veroorzaken, ze kunnen ook een negatieve impact hebben op de volksgezondheid en de economie. Zo is het mogelijk dat bestaande commercieel interessante vissoorten of schaaldieren verdrongen worden door exoten of dat meegebrachte organismen giftig of ziekteverwekkend zijn.

Voor de Noordzee, een van de drukst bevaren zeeën ter wereld, is het risico op een ernstige aantasting van de biologische diversiteit en de ecosysteemketen zeker niet onbestaande. De bedreiging geldt ook voor onze kust, onze binnenwateren, de omgeving van onze havens enzovoort.

Rekening houdend met het voorgaande en met de ontwikkeling van steeds grotere schepen (die bijgevolg steeds grotere hoeveelheden ballastwater aan boord kunnen nemen), van steeds snellere schepen die hun reistijden drastisch hebben ingekort (en bijgevolg de uitheemse organismen die ze vervoeren in hun ballasttanks een grotere kans geven op overleven) en met de groei van de wereldhandel is het voor België en Vlaanderen belangrijk om het Ballastwaterverdrag te ratificeren.

Hierdoor plaatst België zich op mondiaal vlak in de groep van landen die een actief beleid wensen te voeren ter bescherming van het mariene milieu.

2. Ondertekening en instemming door de federale overheid en de gewesten

Op 18 februari 2005 heeft de Vlaamse Regering haar goedkeuring gehecht aan het Ballastwaterverdrag en de vertegenwoordiger van de federale overheid gemachtigd om voornoemd verdrag, in naam van het Vlaamse Gewest en de Vlaamse Gemeenschap, te ondertekenen, op voorwaarde dat de Vlaamse overheid vermeld stond onder de handtekening.

Om dit Verdrag definitief te kunnen goedkeuren, moeten zowel de Federale Regering als de drie gewesten hun instemming betuigen. Federaal werd het wetsontwerp houdende instemming met het Ballastwaterverdrag reeds aangenomen, eerst door de Senaat op 24 januari 2013, en vervolgens door de Kamer van Volksvertegenwoordigers op 7 maart 2013. De wet werd aan de Koning ter bekrachtiging voorgelegd, maar is nog niet gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Voor wat de gewesten betreft, hebben het Waalse en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest inmiddels ook hun instemming betuigd, respectievelijk bij decreet van 12 januari 2012 (Belgisch Staatsblad van 26 januari 2012) en bij ordonnantie van 27 maart 2014 (Belgisch Staatsblad van 2 mei 2014).

De goedkeuring, door het Vlaams Parlement, van dit ontwerp van decreet moet dan ook gezien worden als de laatste schakel op de weg naar de definitieve goedkeuring, door België, van het Ballastwaterverdrag.

3. Ontstaan en doel van het Verdrag

Van 9 tot 13 februari 2004 vond op het hoofdkwartier van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) te Londen de Internationale Conferentie betreffende de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen plaats. Op 13 februari 2004 nam deze conferentie het Ballastwaterverdrag aan.

Dit Verdrag kadert in enkele andere internationale verdragsteksten die België al sinds vele jaren heeft onderschreven. Aldus is België Partij bij het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 1982. Artikel 196(1) stelt "Staten nemen alle nodige maatregelen ter voorkoming, vermindering en bestrijding van verontreiniging van het mariene milieu, voortvloeiend uit het gebruik van onder hun rechtsmacht of toezicht staande technologieën, of de opzettelijke of onbedoelde introductie van uitheemse of nieuwe soorten in een bepaald deel van het mariene milieu, die daarin aanmerkelijke en schadelijke veranderingen kan teweegbrengen."

Ook is België Partij bij het Verdrag inzake biologische diversiteit van 1992 waarin wordt gewezen op het gevaar dat de introductie van schadelijke organismen en ziektekiemen het behoud en de ondersteuning van de lokale mariene ecosystemen kunnen ondermijnen of zelfs vernietigen.

Het Ballastwaterverdrag geeft nadere uitwerking aan bovengenoemd artikel 196(1) van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 1982 en aan het Verdrag inzake biologische diversiteit van 1992.

4. Inhoud van het Ballastwaterverdrag

Het Ballastwaterverdrag is gericht op het voorkomen, beperken en uiteindelijk uitbannen van de verplaatsing van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen door de controle en het beheer van het ballastwater en de sedimenten van schepen.

Het Ballastwaterverdrag bestaat uit een basistekst waarin algemene artikelen zijn opgenomen, een Bijlage met gedetailleerde regels en twee aanhangsels.

De tekst van het Ballastwaterverdrag bevat bepalingen waarin onder andere de definities, de werkingssfeer van het Verdrag, de algemene verplichtingen voor de Verdragsstaten, de regels rond het opsporen van overtredingen en inspecteren van schepen, het schouwen en certificeren van schepen, de samenwerking en de geschillenbeslechting nader zijn omschreven.

Artikel 3 bepaalt dat de werkingssfeer van het Ballastwaterverdrag zich uitstrekt tot alle schepen met ballastwater, waar ook ter wereld, die de vlag voeren van Staten die er Partij bij zijn. Dit artikel bepaalt ook op welke categorieën schepen het Ballastwaterverdrag niet van toepassing is (onder andere oorlogsschepen, schepen die geen ballastwater kunnen vervoeren en schepen die slechts opereren in wateren die vallen binnen de rechtsmacht van één Partij behalve wanneer deze Partij vaststelt dat er gevaar kan bestaan voor de menselijke gezondheid of het milieu).

Artikel 5 bepaalt dat Partijen er voor moeten zorgen dat sedimenten worden opgevangen en verwerkt in ontvangstinrichtingen in havens en laad- en losplaatsen waar ballasttanks worden gereinigd of hersteld.

De voornaamste verplichtingen die voortvloeien uit het Ballastwaterverdrag rusten op de vlaggenstaten. Zo moeten de vlaggenstaten onder meer instaan voor het certificeren en schouwen van schepen die onder hun vlag varen. Het schouwen en certificeren van schepen dient te gebeuren in overeenstemming met de voorschriften in de Bijlage. Daarnaast bevat het Ballastwaterverdrag regels voor kust- en havenstaten die Partij zijn en die willen optreden tegen buitenlandse schepen die hun haven aandoen, dan wel door gebieden varen die binnen hun rechtsmacht vallen. Zo kan een schip, waarop het Ballastwaterverdrag van toepassing is, in elke haven of laad- of losplaats buitengaats, geïnspecteerd worden door daartoe gemachtigde ambtenaren van een andere Partij. Als er een inbreuk aan boord van het schip wordt vastgesteld kan de kust- of havenstaat waar de vaststelling wordt gedaan, overgaan tot het waarschuwen, vasthouden of weren van het schip.

Artikel 13 van het Ballastwaterverdrag voorziet in de mogelijkheid voor Staten om samen te werken op regionaal of subregionaal niveau om het bereiken van de doelstellingen van het Ballastwaterverdrag te bevorderen.

Artikel 15 van het Ballastwaterverdrag bepaalt de wijzen waarop geschillen tussen Partijen betreffende de interpretatie en toepassing van het Ballastwaterverdrag worden beslecht. Zo kan er onder meer gebruik gemaakt worden van de arbitrage.

De belangrijkste regels zijn opgenomen in de Bijlage bij het Ballastwaterverdrag die bestaat uit de volgende 5 afdelingen:

- algemene bepalingen (afdeling A);
- vereisten voor schepen ten aanzien van beheer en controle (afdeling B);
- speciale vereisten in bepaalde gebieden (afdeling C);
- normen voor ballastwaterbeheer (afdeling D); en
- schouwing- en certificatievereisten voor ballastwaterbeheer (afdeling E).

De algemene regel is dat het lozen van ballastwater alleen mag plaatsvinden in het kader van ballastwaterbeheer in overeenstemming met de vereisten in de Bijlage bij het Ballastwaterverdrag, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald (voorschrift A-2). Zo is er onder meer in een uitzondering voorzien wanneer het schip ballastwater moet lozen om de veiligheid van het schip te kunnen garanderen (voorschrift A-3). Daarnaast kunnen Partijen in wateren onder hun rechtsmacht vrijstellingen verlenen aan bepaalde schepen (voorschrift A-4, punt 1). Deze vrijstellingen mogen echter geen schade veroorzaken aan het milieu, de gezondheid van de mens of de natuurlijke rijkdommen in aangrenzende of andere Staten (voorschrift A-4, punt 3).

De afdelingen B en D van de Bijlage bevatten de kernbepalingen van het Ballastwaterverdrag. De afdeling B van de Bijlage bevat de algemene vereisten waaraan alle schepen moeten voldoen die binnen de reikwijdte van het Ballastwaterverdrag vallen. Dit omvat onder andere het aan boord hebben van een ballastwaterbeheerplan, een ballastwaterjournaal en het voldoen aan de specifieke eisen voor ballastwaterbeheer. Het Ballastwaterverdrag maakt wat die specifieke eisen betreft een onderscheid tussen bestaande schepen en nieuwe schepen. Bestaande schepen (voorschrift B-3, punt 1) mogen gedurende een bepaalde tijd nog gebruikmaken van de norm die is gebaseerd op het wisselen van ballastwater (zoals beschreven in voorschrift D-1). Nieuwe schepen daarentegen (voorschrift B-3, punten 3, 4 en 5) moeten voldoen aan de norm die is gebaseerd op het behandelen van ballastwater (zoals beschreven in voorschrift D-2). Het Ballastwaterverdrag specificeert daarnaast de minimumafstanden uit de kust en de minimumdieptes voor het wisselen van ballastwater (minstens 200 zeemijl van het dichtstbijzijnde land en in water met een diepte van minstens 200 meter) (voorschrift B-4, punt 1) en stelt de bijbehorende normen vast waaraan moet worden voldaan (zoals beschreven in afdeling D).

Het Ballastwaterverdrag voorziet in een gefaseerde invoering voor bestaande en nieuwe schepen van de lozingsnormen die zijn gespecificeerd in afdeling D van de Bijlage. Daarnaast moeten ballastwaterbeheersystemen, die gebruikt zullen worden door schepen om te voldoen aan de lozingsnormen uit het Ballastwaterverdrag, van te voren worden goedgekeurd door de vlaggenstaat. Bij ballastwaterbeheersystemen waarbij gebruik wordt gemaakt van actieve substanties is goedkeuring vereist van de IMO (afdeling D).

De afdeling C van de Bijlage bevat de vereisten voor Staten die aanvullende maatregelen willen treffen in specifieke gebieden (voorschrift C-1, punt 1). Hierbij zullen ze onder meer rekening moeten houden met de richtsnoeren opgesteld door de IMO (voorschrift C-1, punt 3.1).

De afdeling E van de Bijlage bevat de schouwing- en certificatievereisten voor ballastwaterbeheer. Zo moeten schepen met een brutotonnenmaat van 400 of meer onderworpen worden aan verschillende schouwingen. Na bevredigende afronding van een schouwing wordt er een certificaat afgegeven. Dit certificaat heeft een geldigheidsduur van maximum vijf jaar en moet overeenstemmen met het model vervat in aanhangsel I van het Ballastwaterverdrag.

Het aanhangsel I van het Ballastwaterverdrag bevat het model voor het internationaal ballastwaterbeheercertificaat en aanhangsel II van het Ballastwaterverdrag bevat het model voor het internationaal ballastwaterjournaal.

Het Ballastwaterverdrag wordt aangevuld door verschillende richtsnoeren die moeten verzekeren dat relevante bepalingen in het Ballastwaterverdrag op een uniforme manier worden geïnterpreteerd en uitgevoerd. Deze richtsnoeren zijn opgesteld binnen de IMO.

IV. DE BEVOEGDHEID VAN DE OVERHEDEN MET BETREKKING TOT DE AANGELEGENHEDEN GEREGLD DOOR HET BALLASTWATERVERDRAG

Zoals hoger onder punt 1 werd aangestipt, behoren de aangelegenheden die worden geregeld door het Ballastwaterverdrag deels tot de bevoegdheid van de federale overheid en deels tot die van de gewesten. De Werkgroep Gemengde Verdragen heeft in haar vergadering van 24 maart 2004 het gemengde karakter van het Ballastwaterverdrag vastgesteld. De Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid heeft vervolgens, in haar vergadering van 15 maart 2005, de beslissing van de Werkgroep Gemengde Verdragen goedgekeurd.

Tot de bepalingen van het Ballastwaterverdrag die onder de federale bevoegdheid vallen, behoren onder andere de bepalingen inzake de schouwing en certificering van schepen die de Belgische vlag voeren, de goedkeuring van de ballastwater-beheersystemen en de inspectie van schepen die in Belgische havens of los- en laadplaatsen zijn. Daarentegen vallen de ontvangstinrichtingen voor sedimenten van schepen en de ontvangstinrichtingen voor de opvang van ballastwater van schepen onder andere onder de bevoegdheid van de gewesten.

V. DE INWERKINGTREDING VAN HET BALLASTWATERVERDRAG

Het Ballastwaterverdrag treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop ten minste dertig Staten, waarvan de koopvaardijvloeden tezamen ten minste vijftig procent vormen van de brutotonnenmaat van de wereldkoopvaardijvloot, het hebben ondertekend zonder voorbehoud ten aanzien van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring of in overeenstemming met artikel 17 de vereiste akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben neergelegd (artikel 18, 1, van het Ballastwaterverdrag).

Volgens de recentste informatie van de IMO¹, daterend van 22 april 2015, hebben inmiddels 44 landen het Ballastwaterverdrag bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd. Samen vertegenwoordigen zij 32,86% van de brutotonnenmaat van de wereldkoopvaardijvloot. Het ziet er dus naar uit dat de voor inwerkingtreding vereiste quota meer dan waarschijnlijk binnenkort zullen worden bereikt en dat het Verdrag in de tweede helft van 2015 in werking zal kunnen treden.

VI. IMPACT VAN DE GOEDKEURING VOOR VLAANDEREN

1. Inzake bescherming van biodiversiteit

Via het ballastwater kunnen allerlei ziektekiemen over grote afstanden meereizen; hierin ligt historisch gezien de vermoedelijke oorsprong van een aantal cholera-epidemieën met dodelijke slachtoffers. Bedreigender voor de biodiversiteit echter, is dat er via het ballastwater ook allerlei dieren, al dan niet onder de vorm van eitjes, larven enzovoort, over grote afstanden kunnen meereizen. Onder de juiste (of eerder gezegd, onder de verkeerde) omstandigheden kunnen deze dieren zich steeds verder verspreiden en uitgroeien tot een plaag of een bedreiging.

Voorbeelden van in het marien en estuarien milieu voorkomende invasieve exoten zijn de Chinese wolhandkrab, de Amerikaanse ribkwal en de reuzenvlokreeft.

De Chinese wolhandkrab is waarschijnlijk vanuit het Verre Oosten met ballastwater in Europa geïntroduceerd. Momenteel komen Chinese wolhandkrabben zowat overal aan de Vlaamse kust, in de Schelde en zijrivieren en in verschillende andere

¹ IMO, Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions. As at 22 April 2015, blz. 493.

kanalen (zoetwater) voor. De financiële impact van deze krabbensoort in Duitsland (sinds 1912) wordt geschat op 80 miljoen euro. De Chinese wolhandkrabben zorgen immers voor schade aan de visserij door het stelen van aas, het opeten van vissen in netten en vallen en ze beschadigen visnetten. De krab vormt ook een bedreiging voor de kweekvis en zijn voedsel in installaties voor aquacultuur. Verdere economische schade wordt berokkend doordat grote aantallen Chinese wolhandkrabben bermen en dijken beschadigen door het graven van holen en de watertoevoer van irrigatiesystemen en watervoorzieningssystemen blokkeren. Deze krabben zijn generalistische alleseters of omnivoren en eten algen, viseieren, afval en verscheidene soorten ongewervelden waaronder wormen en schelpdieren. Ze kunnen door hun agressieve vraatzucht een bedreiging vormen voor de lokale flora en fauna en concurreren met inheemse en geïntroduceerde rivierkreeftjes voor dezelfde niche.

De Amerikaanse ribkwal zou passief meegevoerd zijn in het ballastwater van vrachtschepen. Het is moeilijk te achterhalen of de introductie gebeurde vanuit Amerika, vanuit de regio van de Zwarte Zee of vanuit de Baltische Zee en de noordelijke Noordzee. Momenteel – en slechts vier jaar na de eerste waarneming – komt de Amerikaanse ribkwal voor langs de volledige Belgische kustlijn, zowel in alle havens als tot 27 kilometer ver in zee, aan het windmolenpark op de Thorntonbank. Waarnemingen van adulte dieren in de koudste wintermaanden – zelfs tijdens de uitzonderlijk koude winter van 2010 – duiden erop dat de soort zonder problemen onze winters overleeft. Deze exoot kan lokaal in heel grote aantallen voorkomen: zo zwommen er in oktober 2010 in de Oostendse Spuikom tot 17 Amerikaanse ribkwallen per kubieke meter, terwijl dit op zee maximaal 1 exemplaar per kubieke meter was. Veel vissoorten leven – net zoals de Amerikaanse ribkwal – van planktonische organismen en kunnen daardoor competitie van de exoot ondervinden. Langs onze Noordzeekusten komt de visserij op schol *Pleuronectes platessa* en tong *Solea solea* mogelijks in gevaar bij hoge aantallen van deze niet-inheemse ribkwal, omdat deze zich voedt met viseieren en vislarven.

De introductie van de reuzenvlokreeft in West-Europa werd ingeluid door de opening van het Main-Donaukanaal. Daarnaast werd de verspreiding van deze soort in de hand gewerkt door de aanleg van kanalen tussen de grote rivieren in Europa. Hoe deze exoot zich uiteindelijk door het Europese waterwegennet heeft verspreid, is niet helemaal duidelijk. Wetenschappers vermoeden dat hij is meegereisd op de romp van binnenvaartschepen of plezierbootjes. Verder zou ook transport in ballastwater de verdere verspreiding naar Europese havens kunnen bevorderen. Vanaf 2005 kwamen meldingen binnen uit het brakke gebied, na de kolonisatie van de zoetwaterregio's in Vlaanderen. Na het Kanaal Gent-Terneuzen werd de reuzenvlokreeft aangetroffen in de brakke delen van de IJzer nabij Nieuwpoort en in de Oostendse haven. In veel gevallen – zoals in de kanalen te Oostende en het Kanaal Gent-Terneuzen – domineert deze soort zowel andere uitheemse als inheemse vlokreeftjes. Het predatiegedrag van deze exoot heeft onder andere in de Maas geleid tot een sterke daling in de aantallen van de inheemse vlokreeftsoort *Gammarus pulex*, alsook van de eerder gevestigde niet-inheemse tijgervlokreeft *Gammarus tigrinus* of zelfs het volledig verdwijnen ervan. Dit alles heeft gevolgen voor de plaatselijke diversiteit en kan – door wijzigingen in de aanwezige voedselbronnen – ook een invloed hebben op de fauna hoger in de voedselketen. Niet helemaal onlogisch kreeg deze vlokreeft de bijnaam 'killer shrimp'. Bovendien vermoedt men dat deze soort als een tussengastheer fungeert voor stekelhoofdwormen (*Acanthocephala*), wormachtige diertjes die parasiteren op vissen en vogels.

Een vergelijkbaar probleem doet zich *mutatis mutandis* voor met planten. Een en ander sluit aan bij de problematiek van de 'invasieve exoten', die beschouwd wordt als een cruciale bedreiging voor de biodiversiteit. Het Verdrag voegt zich bij een hele rist internationale instrumenten (verdragen, verklaringen, beleidsmaatregelen, actieplannen en dergelijke) die, elk vanuit hun werkterrein, het probleem

van de invasieve exoten onder controle proberen te krijgen. Hoewel in België nog niet veel gekend is over de invloed van exotische soorten in mariene of semi-mariene milieus, moeten, vertrekkende vanuit het voorzorgsprincipe, alle passende maatregelen worden genomen om introducties te voorkomen. Het is niet omdat schade (nog) niet optreedt, of (nog) niet duidelijk is, dat moet gewacht worden tot dit effectief het geval is. In dit laatste stadium is de aanpak/bestrijding vaak zeer duur, en dermate moeilijk dat men niet langer kan opteren voor het elimineren van invasieve vreemde soorten, maar enkel kan streven naar het zo veel mogelijk onder controle houden.

Momenteel lopen er al heel wat acties rond de bestrijding van exoten. Deze spelen zich allemaal af op het land, in en langs waterlopen en stilstaande wateren. Diverse instanties zijn hierbij betrokken, zowel op gewestelijk, provinciaal als op gemeentelijk niveau.

Wat de zeewateren betreft, kan verwezen worden naar de lopende implementatie van de Europese richtlijn betreffende de mariene strategie (richtlijn 2008/56/EU). Die implementatie gebeurt hoofdzakelijk door de federale diensten. In uitvoering hiervan werden al een beoordeling van de huidige toestand van de Belgische mariene wateren, een gedetailleerde omschrijving van de Goede Milieutoestand en de daarmee samenhangende doelen en indicatoren en een socio-economische analyse vastgesteld. Via een monitoringprogramma en de vaststelling van een maatregelenprogramma gericht op het bereiken van een Goede Milieutoestand tegen 2016, zal de Belgische mariene strategie verder worden uitgevoerd. Overigens moet ook herinnerd worden aan de reeds bestaande federale regelgeving in dat verband: de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België en het koninklijk besluit van 21 december 2001 betreffende de soortenbescherming in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België, zoals gewijzigd bij koninklijk besluit van 7 februari 2014.

In het kader van de hoger aangehaalde implementatie van de richtlijn 2008/56/EU werd de problematiek van de introductie van niet-endogene organismen via het ballastwater van schepen meegenomen. Als element van de zogenaamde 'goede milieutoestand' is beslist dat er geen betekenisvolle stijging mag zijn van de relatieve dichtheid van niet-inheemse soorten die een ecosysteem veranderen in verhouding tot de initiële beoordeling van 2012. In de socio-economische analyse werd de kans op het lossen van ballastwateren in de havens, met introductie van schadelijke invasieve soorten tot gevolg, in rekening gebracht. De kosten om de introductie van invasieve soorten te voorkomen, houden verband met de installaties voor het zuiveren van het ballastwater aan boord, en met de kosten voor het ontwikkelen en exploiteren van havenontvangstinstallaties voor de ontvangst en verwerking van ballastwater en sediment. Wat dit laatste betreft kan gerefereerd worden aan punt B hierna waaruit mag blijken dat de nodige maatregelen voor het uitbouwen van de infrastructuur voor de ontvangst en verwerking van sediment in ontwikkeling zijn.

Het voorkomen van introductie of infectie in het water door ballastwater moet echter op de eerste plaats door middel van handhaving (waarvoor de federale overheid bevoegd is) bestreden worden. Wel moet opgemerkt worden dat uitroeiing en beheer van mariene en estuariene organismen vaak praktisch weinig haalbaar zijn, wat het belang van een actieve preventie verder onderstreept.

Aan de bestrijding van invasieve, uitheemse soorten zit er overigens ook een belangrijke, nieuwe Europese dimensie aan te komen. Op 16 april 2014 namelijk heeft het Europees Parlement het voorstel van de Commissie COM (2013)0620 voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende preventie en beheer van de introductie en verspreiding van invasieve uitheemse soorten

in eerste lezing aangenomen. Het doel van deze verordening is invasieve exoten uit de Europese Unie te houden en te beheersen. In deze verordening wordt verwezen naar de nood aan maatregelen in uitvoering van het Ballastwaterverdrag, en is een meer algemene verplichting opgenomen om maatregelen te nemen om transport van invasieve soorten te minimaliseren.

In het kader van de werking van de Coördinatie Commissie Internationaal Milieu-beleid (CCIM) werd de onderhandeling van deze verordening van nabij opgevolgd. Bij deze specifieke onderhandeling waren van Vlaamse kant betrokken: het Agentschap voor Natuur en Bos, de afdeling Internationaal Beleid van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie, het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek en het Departement Landbouw en Visserij. Voor de voorbereiding en opvolging van de uitvoering van de verordening is nu ook een specifieke CCIM-werkgroep voorgesteld. Alhoewel deze verordening dus een bijkomend kader schept voor de aanpak van exoten in de Noordzee, moet andermaal verwezen worden naar de hoger aangehaalde moeilijkheid om exoten in zee te gaan bestrijden.

Ten slotte weze het benadrukt dat in Vlaanderen reeds regelgeving bestaat die de bedreiging uitgaande van invasieve uitheemse soorten aanpakt. Aldus bepaalt artikel 51, §3, van het decreet Natuurbehoud van 21 oktober 1997 algemeen dat de Vlaamse Regering maatregelen kan nemen om het uitzetten van dier- of plantensoorten of organismen te regelen of te verbieden, voor zover deze uitzetting een bedreiging vormt voor de natuur of het natuurlijk milieu. Deze bepaling vormt de rechtsgrond voor artikel 17 van het Soortenbesluit van 15 mei 2009 dat een algemeen verbod oplegt "om specimens van soorten die onder het toepassingsgebied vallen van dit besluit, opzettelijk te introduceren in het wild."

Als achtergrond kan hier ook verwezen worden naar artikel 22, b), van de EU-Habitatrichtlijn waarin aan de lidstaten wordt opgelegd "erop toe te zien dat de opzettelijke introductie in de vrije natuur van een soort die op hun grondgebied niet inheems is, zodanig aan voorschriften wordt gebonden dat daardoor geen schade wordt toegebracht aan de natuurlijke habitats in hun natuurlijke verspreidingsgebied of aan de inheemse wilde flora en fauna, en een dergelijke introductie te verbieden indien zij zulks nodig achten." In de praktijk is dat omgezet in het decreet Natuurbehoud en het Soortenbesluit via de reeds vermelde bepalingen.

2. Inzake afvalstoffenbeheer

Het Verdrag heeft tot doel om de schadelijke effecten ten gevolge van de lozing van ballastwater en sediment in het mariene milieu te beperken en te voorkomen. Zeeschepen zullen moeten uitgerust zijn met systemen die ervoor zorgen dat het ballastwater wordt behandeld in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag alvorens het wordt geloosd; dit vormt de kern van het Verdrag. Daarnaast komen er havengerichte maatregelen aan bod, namelijk de verplichting tot het voorzien van adequate havenontvangstinstallaties voor sediment.

Artikel 5.1 van het Verdrag stelt dat elke lidstaat er moet voor zorgen dat in havens/ terminals waar ballasttanks gereinigd of hersteld worden, er adequate ontvangstvoorzieningen zijn voor de ontvangst van sedimenten (het Verdrag definieert 'sediment' als zijnde 'materie neergeslagen uit ballastwater in een schip'). Het gebruik van dergelijke ontvangstfaciliteiten mag voor het schip geen aanleiding geven tot onnodig oponthoud. Uiteraard moeten de ontvangstinstallaties de sedimenten op een milieuvriendelijke manier verwerken.

In de richtsnoeren van het Verdrag wordt eveneens verwezen naar havenontvangstinrichtingen voor het ballastwater, maar er wordt nergens een verplichting opgelegd om ontvangstinrichtingen voor ballastwater te voorzien.

Het Ballastwaterverdrag werd eerder al besproken met de havens. Zo heeft de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) bij het opstellen van de nieuwe Vlaamse afvalbeheerplannen voor de zeehavens, in overleg met die Vlaamse zeehavens, ook rekening gehouden met de inwerkingtreding van het Verdrag. Ook werd reeds overleg gepleegd met Belshore, de federatie van de Belgische havenontvangstinrichtingen. Op Vlaams niveau kan derhalve gesteld worden dat alles aanwezig is om hiervoor klaar te zijn. Men kan dus ook snel van start gaan. Er zijn trouwens nu al een aantal havenontvangstinrichtingen voor sediment actief. Deze zijn vandaag reeds in staat om verschillende scheepsafvalstoffen te ontvangen. Niettegenstaande er geen verplichting is voor de ontvangst van het ballastwater, zijn er in de Vlaamse havens wel inrichtingen aanwezig die grote hoeveelheden ballastwater zouden kunnen ontvangen.

Naast de instemmingsprocedure is er ook afstemming nodig met andere betrokken Europese, Belgische en Vlaamse instanties, zeker als het over de verwerkingsvereisten gaat. Aangezien sommige verwerkingsvereisten goedkoper zijn dan andere is het belangrijk om dit internationaal te bekijken, om te vermijden dat schepen gaan 'shoppen', met andere woorden, dat ze gaan waar het voordeliger is. Het gelijke commerciële speelveld in Europa mag niet op het spel worden gezet. Op Vlaams niveau is voortzetting van het reeds bestaande overleg tussen de OVAM en de havens, maar ook met Port State Control en Belshore, noodzakelijk.

Aangezien het Verdrag uitsluitend de verplichting oplegt om te voorzien in adequate ontvangstininstallaties voor sediment, en deze vandaag de dag reeds actief zijn in de Vlaamse zeehavens, zijn er geen onmiddellijke financiële consequenties te verwachten.

Overeenkomstig artikel 14, 1, b), van het Verdrag dient elke Partij aan de IMO en, indien van toepassing, aan andere Partijen informatie te doen toekomen over de beschikbaarheid en locatie van ontvangstinrichtingen voor het milieuvriendelijk afvoeren van ballastwater en sedimenten. Betrokken artikel voert een rapporteringsplicht in naar de IMO toe. Aangezien OVAM ondertussen flink wat ervaring inzake havenontvangstinrichtingen heeft opgedaan, en aangezien ook OVAM ondertussen contacten heeft uitgebouwd met de IMO, kan het ter zake nuttig zijn zo deze instelling zorg draagt voor de rapportering; dit is alleszins een piste die te onderzoeken is.

3. Inzake oppervlaktewaterbescherming

Het Ballastwaterverdrag definieert 'ballastwater' als volgt: water met daarin zwevende deeltjes dat aan boord wordt genomen teneinde de trim, helling, diepgang, stabiliteit van of krachten op het schip te beheersen.

Het gaat met andere woorden om de opname van ongewijzigd zee- of rivierwater. Om die reden kan ballastwater moeilijk worden ondergebracht onder de categorie 'afvalwater', zoals gedefinieerd in artikel 1, 9°, van VLAREM I. Volgens deze definitie is afvalwater verontreinigd water waarvan men zich ontdoet, zich moet ontdoen of de intentie heeft zich van te ontdoen, met uitzondering van hemelwater dat niet in aanraking is geweest met verontreinigende stoffen. Wat bedoeld wordt met 'verontreinigd' kan afgeleid worden uit een samenlezing van de wet van 26 maart 1971 op de bescherming van de oppervlaktewateren tegen verontreiniging (hierna: wet Oppervlaktewateren) en de definitie van 'verontreinigende stoffen' in VLAREM I. Volgens artikel 1, vierde lid, van de wet Oppervlaktewateren is verontreiniging elke rechtstreekse of zijdelings uit menselijke activiteiten voortvloeiende inbreng van stoffen die de samenstelling of de toestand van het water kan veranderen, derwijze dat het niet meer geschikt of minder geschikt is voor het gebruik dat ervan moet kunnen worden gemaakt, of dat het milieu door het aanzicht of de uitwasemingen van het water wordt bedorven. Een verontreinigende stof, aldus artikel 1, 14°bis,

van VLAREM I, is iedere stof die tot verontreiniging kan leiden, met name de stoffen waarvan de lijst overeenkomstig de EG-richtlijn 2000/60/EG (kaderrichtlijn Water) is vastgesteld in Bijlage 2A bij VLAREM I.

Bij ballastwater worden er in principe geen stoffen in het gebruikte water ingebracht; er wordt enkel gebruikgemaakt van ongewijzigd zee- of rivierwater vanuit de haven van vertrek of zeewater van de wissel op zee. Aangezien ballastwater dus geen verontreinigd water is, gaat het niet om afvalwater.

Niettemin kan het lozen van (niet-verontreinigd) ballastwater wel verontreiniging veroorzaken in de ontvangende oppervlaktewateren, met name een verandering van de samenstelling of de toestand van het water, derwijze dat het niet meer geschikt of minder geschikt is voor het gebruik dat ervan moet kunnen worden gemaakt, aldus de definitie van verontreiniging (cf. supra). Niet-verontreinigd ballastwater kan dan beschouwd worden als een verontreinigende vloeistof waarvan de lozing verboden is. Het algemeen lozingsverbod van artikel 2 van de wet Oppervlaktewateren stelt immers in het algemeen dat het verboden is voorwerpen of stoffen in de bij artikel 1 bedoelde wateren of in de openbare riolen te werpen of te deponeren, er verontreinigde of verontreinigende vloeistoffen in te lozen of er gasen in te brengen.

Het lozen van ballastwater valt dus momenteel onder het algemeen lozingsverbod. Het lozen van ballastwater is volgens het Ballastwaterverdrag echter wel mogelijk onder bepaalde voorwaarden. Opdat lozing toegelaten is moeten schepen voldoen aan specifieke normen voor ballastwaterbeheer om hun ballastwater zelf te kunnen behandelen (federale bevoegdheid). Daarnaast mogen bepaalde schepen gebouwd vóór 2009 hun ballastwater voorlopig nog (afhankelijk van hun ballastwatercapaciteit tot 2014 of tot 2016) omwisselen op zee (eveneens federale bevoegdheid). Het Ballastwaterverdrag omvat verder geen normering inzake ballastwater die onder gewestelijke bevoegdheid valt. Er is alleen een verplichting voor ontvangstinrichtingen voor sedimenten in artikel 5.

Opdat dergelijke lozing conform het Ballastwaterverdrag in onze regelgeving kan toegelaten worden is het dus vereist om een uitzondering te voorzien voor ballastwater op het algemeen lozingsverbod van artikel 2 van de wet Oppervlaktewateren. Daarbij moet er op toegezien worden dat er in de Vlaamse regelgeving aangegeven wordt dat het lozen van ballastwater enkel zal toegelaten zijn, mits voldaan is aan alle (federale) bepalingen van het Ballastwaterverdrag. Indien de lozing niet voldoet aan de vereisten van het Ballastwaterverdrag, mag het algemeen lozingsverbod van toepassing blijven. Voor de handhaving van dit verbod, zijn er geen verdere regelgevende ingrepen nodig.

Wat het toezicht op en de handhaving van ballastwaterlozingen binnen onze havens betreft, zijn hiervoor op de eerste plaats de havenkapiteinsdiensten het bevoegde aanspreekpunt. Hun bevoegdheid ontleen zij aan de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins. Artikel 6, eerste lid, belast namelijk de kapiteins en de adjunct-kapiteins "met te zorgen voor de uitvoering, binnen gansch de uitgestrektheid der haven, van de wetten en algemeene reglementen, alsmede van de bijzondere reglementen ter zake van (...) de politie van de haven (...)". Luidens artikel 7, derde lid, worden door de havenkapiteinsdiensten "opgespoord en vastgesteld de overtredingen van de in artikel 6 bedoelde wetten, reglementen en onderrichtingen, alsmede alle andere misdrijven bedreven binnen de grenzen van de onder hun toezicht staande haven.". Dit maakt dat de havenkapiteinsdiensten, binnen de uitgestrektheid van de onder hun bevoegdheid staande havens, toezicht- en handhavingsbevoegdheid hebben op de naleving van de wet Oppervlaktewateren. Daarnaast beschikken ook de afdeling Milieu-inspectie en de afdeling Rapportering Water van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) over een algemene toezichtbevoegdheid op de naleving van deze wet. Ten slotte zijn

volgens artikel 32, 1°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 12 december 2008 tot uitvoering van titel XVI van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (zoals gewijzigd door artikel 13 van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 april 2014), ook de volgende instanties bevoegd om handhavend op te treden bij schendingen van artikel 2 van de wet Oppervlaktewateren, en dit wat betreft de bevaarbare waterlopen, de waterwegen en de havens en hun aanhorigheden:

- de door de leidend ambtenaar van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken aan te stellen personeelsleden van dit departement;
- de door de leidend ambtenaar van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust aan te stellen personeelsleden van dit agentschap;
- de door de leidend ambtenaar van het Agentschap Waterwegen en Zeekanaal nv aan te stellen personeelsleden van dit agentschap;
- de door de leidend ambtenaar van het Agentschap De Scheepvaart aan te stellen personeelsleden van dit agentschap.

Indien er bovendien wordt vastgesteld dat er geen gebruik wordt gemaakt van ongewijzigd zee- of rivierwater (niet-verontreinigd) maar van verontreinigd water om de stabiliteit van het schip te beheersen, dan gelden de regels voor lozing van afvalwater. Deze gelden dan naast de regels voor ballastwater die immers van toepassing zijn indien voldaan is aan de definitie van ballastwater, namelijk water dat aan boord werd genomen (cf. supra). Beide regels zijn dan cumulatief van toepassing (i.e. de regelgeving inzake afvalwater én deze inzake ballastwater), bij strijdigheid geldt de strengste bepaling. Het is aangewezen dit te verduidelijken in de nieuw op te nemen regelgeving inzake ballastwater. Er moet immers worden vermeden dat schepen, onder het mom van ballastwater, afvalwater zouden lozen, bijvoorbeeld door het te gebruiken voor het spoelen van ruimten, waardoor er wél verontreinigende stoffen zouden worden ingebracht. Het gaat dan om situaties waarbij schepen in eerste instantie ongewijzigd zee- of rivierwater opnemen (met exoten), hetgeen daarna door eigen inbreng/gebruik aan boord verontreinigd wordt en dan alsnog gebruikt wordt als ballastwater.

De noodzakelijke aanpassingen in de wet Oppervlaktewateren kunnen gerealiseerd worden via een verzameldecreet waarvan de inwerkingtreding wordt nagestreefd eind 2015, met name wanneer het Ballastwaterverdrag vermoedelijk mede in werking zal getreden zijn.

Een en ander moet nader worden afgetoetst door middel van intern-Vlaams overleg tussen de onderscheiden administraties of Vlaamse agentschappen bevoegd voor milieu en zeewezen, de vertegenwoordigers van het Vlaamse havenwezen en andere. Ook zal er moeten worden overlegd met de federale overheid gelet op het gemengd karakter van het Ballastwaterverdrag.

VII. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 2

Artikel 2 strekt ertoe gevolg te verlenen aan het Ballastwaterverdrag.

Artikel 3

Het is mogelijk dat aan de Bijlage bij het Verdrag wijzigingen worden aangebracht. In deze context is artikel 19 van het Verdrag van belang. Dit voert ter zake een procedure van vereenvoudigde verdragswijziging met stilzwijgende instemming in

(artikel 19, 2, e), ii)) zoals wel vaker het geval is bij verdragen omtrent scheepvaart of leefmilieu. Luidens deze bepaling worden wijzigingen aan de Bijlage bij het Verdrag geacht te zijn aanvaard na afloop van twaalf maanden na de datum van aanneming of een andere door het Comité voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO vast te stellen datum. Als op die datum meer dan een derde van de Partijen de secretaris-generaal van de IMO in kennis hebben gesteld van hun bezwaar tegen een wijziging, wordt deze geacht niet te zijn aanvaard.

Overeenkomstig artikel 3 zullen met toepassing van artikel 19 van het Verdrag aangenomen wijzigingen aan de Bijlage bij het Verdrag, volkomen gevolg hebben, voor zover België zich niet tegen de aanneming ervan heeft verzet.

Een dergelijk mechanisme van vereenvoudigde verdragswijziging met stilzwijgende instemming doet, zoals de Raad van State in zijn advies heeft beklemtoond, natuurlijk geen afbreuk aan de verplichting om die wijzigingen bekend te maken in het Belgisch Staatsblad opdat ze in het interne recht gevolg zouden hebben. In dat verband kan overigens worden aangestipt dat het toepassingsgebied van de wet van 24 april 2014 betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de scheepvaart zich momenteel niet uitstrekt tot het Ballastwaterverdrag, zodat de federale overheid (tot zolang deze wet niet is aangepast) de tekst van de wijzigingen integraal, en niet louter bij bericht, zal moeten bekendmaken.

Artikel 4

Door dit artikel wordt het systeem van vereenvoudigde verdragswijziging met stilzwijgende instemming gekoppeld aan een meldings- of mededelingsplicht in hoofde van de Vlaamse Regering. Om te voorkomen dat het Vlaamse Gewest gebonden zou worden door een wijziging aan de Bijlage bij het Verdrag, zonder dat het Vlaams Parlement met deze wijziging heeft ingestemd, zal de Vlaamse Regering een afschrift van elke aangenomen wijziging aan de Bijlage bij het Verdrag meedelen aan het Vlaams Parlement. Deze mededeling moet gebeuren van zodra de Vlaamse Regering in kennis is gesteld van de aanneming van deze wijziging.

In deze mededeling moet de Vlaamse Regering uitdrukkelijk aangeven welke de termijn is waarbinnen nog op nuttige wijze bezwaar kan worden gemaakt door België (men noteert dat de lengte van deze termijn niet steeds dezelfde hoeft te zijn). Rekening houdende met deze termijn, doch ten laatste één maand voor het verstrijken van de verzetstermijn die door de wijziging zelf wordt voorzien, kan het Vlaams Parlement er zich desgevallend tegen verzetten dat een wijziging van de Bijlage bij het Verdrag volkomen gevolg zal hebben. Is dit laatste het geval, dan zal de Vlaamse Regering daaropvolgend via intrafederaal overleg erop aandringen dat het Koninkrijk België tijdig de kennisgeving van bezwaar verricht als bedoeld in artikel 19, 2, e), ii), van het Verdrag. Door het verrichten van deze kennisgeving zal, overeenkomstig artikel 19, 2, f), ii), 1), van het Verdrag, een wijziging aan de Bijlage bij het Verdrag niet in werking kunnen treden voor België.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,

Joke SCHAUVLIEGE

VOORONTWERP VAN DECREET



Voorontwerp van decreet houdende instemming met het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed, van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, en van de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004, hierna het Verdrag te noemen, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3. De wijzigingen van de Bijlage bij het Verdrag, die met toepassing van artikel 19, 2, e), ii), van het Verdrag worden aangenomen, zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

Art. 4. De Vlaamse Regering deelt elke wijziging van de Bijlage bij het Verdrag, die met toepassing van artikel 19, 2, e), ii), van het Verdrag is aanvaard, mee aan het Vlaams Parlement zodra ze in kennis is gesteld van de aanvaarding ervan.

Binnen een termijn die de Vlaamse Regering in deze mededeling aangeeft, maar ten laatste één maand voor het verstrijken van de verzetstermijn die door de wijziging zelf wordt voorzien, kan het Vlaams Parlement zich ertegen verzetten dat deze wijziging volkomen gevolg zal hebben.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en
Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw;

Joke SCHAUVLIEGE

ADVIES VAN DE STRATEGISCHE ADVIESRAAD
INTERNATIONAAL VLAANDEREN

**STRATEGISCHE ADVIESRAAD
INTERNATIONAAL VLAANDEREN**

Boudewijnlaan 30 bus 81, 1000 Brussel
T: +32 2 553 01 81
F: + 32 2 553 50 76
sariv@iv.vlaanderen.be
<http://www.sariv.be>

Aan mevrouw Joke Schauvliege
Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw
Koning Albert II-laan 20 bus 1
1000 Brussel

uw bericht van
22 december 2014

uw kenmerk
K37/20141222-6708

ons kenmerk
/

bijlagen
/

vragen naar / e-mail
freddy.evans@iv.vlaanderen.be

telefoonnummer
02/553 01 11

datum
23 december 2014

Betreft: Stopzetting adviesverlening

Mevrouw de minister,

De Vlaamse regering hechte tijdens haar vergadering van 19 december 2014 haar goedkeuring aan het voorontwerp van decreet houdende instemming met het internationaal Verdrag van 2004 voor de controle en beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004. Zij verzocht u het advies in te winnen van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (SARiV).

Het Vlaams regeerakkoord 2014-2019 voorziet de opheffing van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen. Tijdens zijn laatste plenaire vergadering van 22 september 2014 heeft de Raad daarom besloten zijn adviesverlening stop te zetten.

Het decreet tot oprichting van de SARiV bepaalt dat de Vlaamse Regering verplicht is advies te vragen over (i) voorontwerpen van decreet m.b.t. regelgeving op het vlak van buitenlands beleid, internationaal ondernemen, internationale samenwerking en toerisme, en (ii) ontwerpen van besluit van de Vlaamse Regering m.b.t. buitenlands beleid, internationaal ondernemen, internationale samenwerking en toerisme die van strategisch belang zijn. Hoewel dit decreet nog niet is aangepast wenst de Raad over het voorliggend dossier geen advies uit te brengen.

Hoogachtend,



Prof. Dr. Jan Wouters
Voorzitter



Freddy Evens
Secretaris

ADVIES VAN DE MILIEU- EN NATUURRAAD VAN VLAANDEREN



Mevrouw Joke Schauvliege
Vlaams minister van Omgeving, Natuur en
Landbouw
Koning Albert II-laan 20 bus 1
1000 Brussel

Datum: 13 januari 2015
Uw ref.: K37/20141222-6707
Onze ref.: 01/M6:2014/27
Te bereiken Jan.verheeke@minaraad.be
Betreft: Ballastwater en sedimenten van schepen

Mevrouw de minister,

Op 22 december 2014 ontving de Minaraad de adviesvraag over het voorontwerp van decreet houdende instemming met het Internationaal Verdrag van 2004 voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004.

Het Dagelijks Bestuur van de Minaraad heeft beslist om deze adviesvraag niet te behandelen en dus geen advies te verlenen.

Met vriendelijke groeten,

Jan Verheeke
Secretaris

ADVIES VAN DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE



Mevrouw Joke SCHAUVLIEGE
Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw
Koning Albert II-laan 20 bus 1 - Ferrarisgebouw
1000 BRUSSEL

contactpersoon
Jean-Pierre Merckx
jpmerckx@serv.be

ons kenmerk
VHC_BR_20150112_instemming_internationaal_verdrag

Brussel
13 januari 2015

Uw adviesvragen van 22 december 2014

Geachte Mevrouw de Minister,

We hebben van u via de SERV 2 adviesvragen gekregen, nl. over:

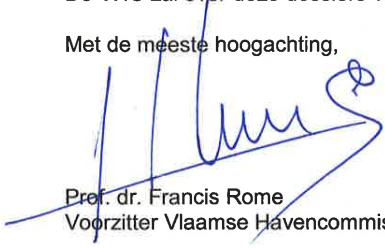
- (1) het decreet houdende de instemming met het Internationaal Verdrag van Hong Kong voor het veilig en milieuvriendelijk recycleren van schepen;
- (2) het decreet houdende de instemming met het Internationaal Verdrag van 2004 voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen.

We hebben beide dossiers bestudeerd en ik kan u melden dat de Vlaamse Havencommissie geen bezwaren heeft tegen de goedkeuring van deze decreten.

Wat het decreet over de controle en het beheer van ballastwater betreft hebben we een kleine inhoudelijke aanvulling: in de memorie van toelichting wordt op blz. 11 een opsomming gemaakt van de instanties die bevoegd zijn om handhavend op te treden bij schending van artikel 2 van de wet Oppervlaktewateren. Wat hier ontbreekt is dat ook de Havenkapiteinsdiensten bevoegd zijn om dergelijke wetgeving te handhaven (ingevolge de Wet tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins van 5 mei 1936 (B.S. 8-9 juni 1936)).

De VHC zal over deze dossiers verder geen advies formuleren.

Met de meeste hoogachting,



Prof. dr. Francis Rome
Voorzitter Vlaamse Havencommissie

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 57.301/1
van 10 april 2015

over

een voorontwerp van decreet ‘houdende instemming met het
Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van
ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op
13 februari 2004’

Op 20 maart 2015 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet ‘houdende instemming met het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004’.

Het voorontwerp is door de eerste kamer onderzocht op 7 april 2015. De kamer was samengesteld uit Marnix VAN DAMME, kamervoorzitter, Jan SMETS en Koen MUYLLE, staatsraden, Marc RIGAUX, assessor, en Greet VERBERCKMOES, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Kristine BAMS, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 10 april 2015.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP VAN DECREET

2. Het om advies voorgelegde voorontwerp van decreet strekt ertoe in te stemmen met het ‘Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004’ (hierna: het Verdrag) (artikel 2 van het ontwerp).

Voorts strekt het ontwerp ertoe een procedure vast te leggen voor de aanvaarding en de inwerkingtreding van toekomstige wijzigingen van de bijlage bij het verdrag (artikel 3), tenzij wanneer het Vlaams Parlement er zich tegen verzet dat de wijzigingen volkomen gevolg zouden hebben (artikel 4, tweede lid). Opdat het Vlaams Parlement zich ertegen zou kunnen verzetten, wordt ten aanzien van de Vlaamse Regering voorzien in een verplichting tot mededeling aan het Vlaams Parlement van wijzigingen van de voorschriften van de bijlage bij dat verdrag die met toepassing van artikel 19, 2, e), ii), van het Verdrag zijn aanvaard (artikel 4, eerste lid). De mogelijkheid tot verzet is aan een uiterste termijn gebonden (artikel 4, tweede lid).

ONDERZOEK VAN DE TEKST VAN HET ONTWERP

Artikel 3

3. Er wordt in herinnering gebracht dat het mechanisme van de voorafgaande instemming met de wijzigingen die aangebracht zouden worden in de bijlage bij het Verdrag, niets afdoet aan de verplichting, voortvloeiend uit artikel 190 van de Grondwet en uit artikel 55 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’ om die wijzigingen bekend te maken in het *Belgisch Staatsblad* opdat ze in het interne recht gevolg hebben.²

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Greet VERBERCKMOES

Marnix VAN DAMME

¹ Aangezien het gaat om een voorontwerp van decreet, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met hogere rechtsnormen verstaan.

² Ter gelegenheid van de bekendmaking van een aanvaarde wijziging van de bijlage bij het verdrag zal tevens melding moeten worden gemaakt van de datum van mededeling van de aangenomen wijziging van de bijlage bij het verdrag aan het Vlaams Parlement (en van het feit of het Vlaams Parlement zich al dan niet ertegen heeft verzet dat de wijziging volkomen gevolg zou hebben).

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed, de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn en de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004, hierna het Verdrag te noemen, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3. De wijzigingen van de Bijlage bij het Verdrag, die met toepassing van artikel 19, 2, e), ii), van het Verdrag worden aangenomen, zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

Art. 4. De Vlaamse Regering deelt een afschrift van elke wijziging van de Bijlage bij het Verdrag, die met toepassing van artikel 19, 2, e), ii), van het Verdrag is aangenomen, mee aan het Vlaams Parlement zodra ze in kennis is gesteld van de aanneming ervan.

Binnen een termijn die de Vlaamse Regering in deze mededeling aangeeft, maar ten laatste één maand voor het verstrijken van de verzetstermijn die door de wijziging zelf wordt voorzien, kan het Vlaams Parlement zich ertegen verzetten dat deze wijziging volkomen gevolg zal hebben.

Brussel, 8 mei 2015.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,

Joke SCHAUVLIEGE

BIJLAGEN:

Nederlandse vertaling van het verdrag en de bijlage

VERTALING INTERNATIONAAL VERDRAG VAN 2004**voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen.**

DE PARTIJEN BIJ DIT VERDRAG,

IN HERINNERING ROEPEND artikel 196, 1), van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 1982, dat bepaalt « Staten nemen alle nodige maatregelen ter voorkoming, vermindering en bestrijding van verontreiniging van het mariene milieu, voortvloeiend uit het gebruik van onder hun rechtsmacht of toezicht staande technologieën, of de opzettelijke of onbedoelde introductie van uitheemse of nieuwe soorten in een bepaald deel van het mariene milieu, die daarin aanmerkelijke en schadelijke veranderingen kan teweegbrengen »,

GELET OP de doelstellingen van het Verdrag inzake biologische diversiteit van 1992 en het feit dat de verplaatsing en binnenkomst van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen via het ballastwater van schepen het behoud en duurzaam gebruik van de biodiversiteit bedreigt alsmede besluit IV/5 in 1998 van de Conferentie van de Partijen (COP 4) bij het Verdrag inzake biologische diversiteit inzake het behoud en duurzaam gebruik van mariene en kustgebonden ecosystemen, alsmede besluit VI/23 in 2002 van de Conferentie van de Partijen (COP 6) bij het Verdrag inzake biologische diversiteit inzake uitheemse soorten die bedreigend zijn voor ecosystemen, habitats of soorten, met inbegrip van een leidraad met betrekking tot invasieve soorten,

VOORTS GELET op het feit dat de Conferentie van de Verenigde Naties inzake milieu en ontwikkeling (UNCED) de Internationale Maritieme Organisatie (« de Organisatie ») in 1992 heeft verzocht de aanneming te overwegen van passende regels voor het lozen van ballastwater,

INDACHTIG de voorzorgsbenadering vervat in Beginsel 15 van de Verklaring van Rio inzake milieu en ontwikkeling en waarnaar verwezen wordt in resolutie MEPC.67(37), op 15 september 1995 aangenomen door het Comité voor de bescherming van het mariene milieu van de Organisatie,

VOORTS INDACHTIG de oproep in het vierendertigste lid, *b*), van het Plan van aanpak van de Wereldtop inzake duurzame ontwikkeling van 2002 tot actie op alle niveaus teneinde maatregelen op te stellen om de invasieve uitheemse soorten in ballastwater aan te pakken,

ZICH ERVAN BEWUST dat het ongecontroleerd lozen van ballastwater en sedimenten door schepen heeft geleid tot de verplaatsing van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen hetgeen schade veroorzaakt aan het milieu, de gezondheid van de mens, goederen en hulpbronnen,

ERKENNEND het belang dat de Organisatie aan deze kwestie hecht door middel van resoluties A. 774(18) in 1993 en A.868(20) in 1997 van de Assemblee die zijn aangenomen ten behoeve van de aanpak van de verplaatsing van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen,

VOORTS ERKENNEND dat verschillende Staten individueel maatregelen hebben getroffen teneinde de gevaren van de introductie van schadelijke aquatische organismen en

ziektekiemen via schepen die hun havens binnenlopen te voorkomen, te beperken en uiteindelijk uit te bannen en tevens dat deze kwestie die wereldwijd een bron van zorg vormt, maatregelen vergt op grond van wereldwijd toepasselijke voorschriften tezamen met richtsnoeren voor de doeltreffende implementatie en uniforme interpretatie,

GELEID DOOR DE WENS de ontwikkeling van veiliger en doeltreffender mogelijkheden voor het beheer van ballastwater voort te zetten hetgeen zal leiden tot verdere voorkoming, beperking en uiteindelijk de uitbanning van de verplaatsing van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen,

VASTBESLOTEN de gevaren voor het milieu, de gezondheid van de mens, goederen en hulpbronnen die voortvloeien uit de verplaatsing van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen te voorkomen, te beperken en uiteindelijk uit te bannen door middel van controle en beheer van het ballastwater en de sedimenten van schepen, alsmede de ongewenste neveneffecten van die controle te vermijden en ontwikkelingen in de kennis en technologie op dat gebied aan te moedigen,

OVERWEGENDE dat deze doelstellingen het best kunnen worden verwezenlijkt door het sluiten van een Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen,

ZIJN HET VOLGENDE OVEREENGEKOMEN :

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit Verdrag, tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, wordt verstaan onder :

1. « *Administratie* » betekent de regering van de Staat aan wiens gezag het schip is onderworpen. Wat betreft schepen die gerechtigd zijn de vlag van een Staat te voeren, is de administratie de regering van die Staat. Wat betreft drijvende platforms bestemd voor de exploratie en exploitatie van de zeebodem en de ondergrond daarvan, grenzend aan de kust, waarover de kuststaat soevereine rechten uitoefent ten behoeve van de exploratie en exploitatie van zijn natuurlijke rijkdommen, met inbegrip van drijvende opslagseenheden (FSU's) en drijvende productie-, opslag- en loseenheden (FPSO's), is de administratie de regering van de betrokken kuststaat.
2. « *Ballastwater* » betekent water met daarin zwevende deeltjes dat aan boord genomen wordt teneinde de trim, helling, diepgang, stabiliteit van of krachten op het schip te beheersen.
3. « *Ballastwaterbeheer* » betekent de mechanische, fysische, chemische en biologische processen, hetzij afzonderlijk, hetzij gecombineerd, om de inname of lozing van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen in het ballastwater en sedimenten te verwijderen, onschadelijk te maken of te vermijden.
4. « *Certificaat* » betekent het internationaal certificaat inzake ballastwaterbeheer.

5. « *Comité* » betekent het Comité voor de bescherming van het mariene milieu van de Organisatie.
6. « *Verdrag* » betekent het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen.
7. « *Brutotonnenmaat* » betekent de brutotonnenmaat berekend in overeenstemming met de voorschriften inzake tonnenmaatmetingen vervat in Bijlage 1 van het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen, of elk opvolgend verdrag.
8. « *Schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen* » betekenen aquatische organismen of ziektekiemen die, indien zij in de zee, waaronder mede begrepen riviermonden/estuaria, of in zoetwater-stromen komen, een bedreiging kunnen vormen voor het milieu, de gezondheid van de mens, goederen of hulpbronnen, de biologische diversiteit kunnen schaden of ten koste kunnen gaan van ander rechtmatig gebruik van deze gebieden.
9. « *Organisatie* » betekent de Internationale Maritieme Organisatie.
10. « *Secretaris-generaal* » betekent de Secretaris-generaal van de Organisatie.
11. « *Sedimenten* » betekenen alle bezinksels uit het ballastwater van een schip.
12. « *Schip* » betekent een vaartuig, ongeacht het type, dat zich bevindt in een aquatische omgeving, met inbegrip van afzinkbare vaartuigen, vaartuigen in drijvende toestand, drijvende platforms, FSU's en FPSO's.

Artikel 2

Algemene verplichtingen

1. De Partijen verplichten zich de bepalingen van dit Verdrag en de Bijlage erbij volledig uit te voeren teneinde de verplaatsing van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen te voorkomen, te beperken en uiteindelijk te bannen door middel van controle en beheer van het ballastwater en de sedimenten van schepen.
2. De Bijlage vormt een integraal onderdeel van dit Verdrag. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, vormt een verwijzing naar dit Verdrag tevens een verwijzing naar de Bijlage.
3. Niets in dit Verdrag mag worden uitgelegd als een beletsel voor een Partij individueel of tezamen met andere Partijen stringenter maatregelen te treffen met betrekking tot de voorkoming, beperking of uitbanning van de verplaatsing van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen door middel van het in overeenstemming met het internationale recht controleren en beheren van het ballastwater en de sedimenten van schepen.
4. De Partijen streven ernaar samen te werken ten behoeve van de doeltreffende uitvoering, naleving en handhaving van dit Verdrag.
5. De Partijen verplichten zich de voortzetting van de ontwikkeling van ballastwaterbeheer en de normen ervoor aan te moedigen teneinde de verplaatsing van schadelijke aquatische

organismen en ziektekiemen te voorkomen, te beperken en uiteindelijk uit te bannen door middel van controle en beheer van het ballastwater en de sedimenten van schepen.

6. De Partijen die maatregelen treffen uit hoofde van dit Verdrag streven ernaar geen schade te veroorzaken aan het milieu, de gezondheid van de mens, goederen of hulpbronnen op hun eigen grondgebied noch op dat van andere Staten.

7. De Partijen dienen te waarborgen dat met de ballastwaterbeheerpraktijken die worden gehanteerd teneinde te voldoen aan dit Verdrag niet meer schade wordt veroorzaakt aan het milieu, de gezondheid van de mens, goederen of hulpbronnen op hun eigen grondgebied of op dat van andere Staten dan ermee voorkomen wordt.

8. De Partijen moedigen schepen die gerechtigd zijn hun vlag te voeren en waarop dit Verdrag van toepassing is aan voor zover praktisch uitvoerbaar te voorkomen dat zij ballastwater innemen met mogelijk schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen of sedimenten die dergelijke organismen kunnen bevatten, en bevorderen de adequate uitvoering van door de Organisatie opgestelde aanbevelingen.

9. De Partijen streven naar samenwerking onder auspiciën van de Organisatie teneinde bedreigingen aan en risico's voor gevoelige, kwetsbare of bedreigde mariene ecosystemen en de biodiversiteit in gebieden buiten de grenzen van hun nationale rechtsmacht met betrekking tot ballastwaterbeheer aan te pakken.

Artikel 3

Toepassing

1. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald in dit Verdrag, is dit Verdrag van toepassing op :

a) schepen die gerechtigd zijn de vlag van een Partij te voeren; en

b) schepen die niet gerechtigd zijn de vlag van een Partij te voeren, maar die varen onder het gezag van een Partij.

2. Dit Verdrag is niet van toepassing op :

a) schepen die niet ontworpen of gebouwd zijn voor het vervoer van ballastwater;

b) schepen van een Partij die uitsluitend varen in de wateren onder de rechtsmacht van die Partij, tenzij de Partij bepaalt dat het lozen van ballastwater door die schepen ten koste gaat van of schade veroorzaakt aan het milieu, de gezondheid van de mens, de goederen of hulpbronnen op haar grondgebied of op dat van aangrenzende of andere Staten;

c) schepen van een Partij die uitsluitend varen in de wateren onder de rechtsmacht van een andere Partij en ten behoeve waarvan laatstbedoelde Partij toestemming heeft gegeven voor een dergelijke vrijstelling. Geen enkele Partij verleent een dergelijke toestemming indien zulks ten koste zou gaan van of schade zou veroorzaken aan het milieu, de gezondheid van de mens, goederen of hulpbronnen op haar grondgebied of op dat van aangrenzende of andere Staten. Elke Partij die een dergelijke toestemming niet verleent, stelt de administratie van het desbetreffende schip ervan in kennis dat dit Verdrag van toepassing is op dat schip;

d) schepen die uitsluitend varen in de wateren onder de rechtsmacht van een Partij en op volle zee, met uitzondering van schepen waarvoor geen toestemming uit hoofde van de bepaling onder c) is verleend, tenzij een dergelijke Partij bepaalt dat het lozen van ballastwater door die schepen ten koste zou gaan van of schade zou veroorzaken aan het milieu, de gezondheid van de mens, goederen of hulpbronnen op haar grondgebied of op dat van aangrenzende of andere Staten;

e) oorlogsschepen, hulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of worden geëxploiteerd door een Staat, en, tijdelijk alleen voor niet-commerciële overheidsdiensten worden gebruikt. Elke Partij dient door het aannemen van passende maatregelen die niet ten koste gaan van de exploitatie of operationele mogelijkheden van dergelijke schepen die tot haar eigendom behoren of door haar worden geëxploiteerd evenwel te waarborgen dat deze schepen opereren op een wijze die, voor zover redelijk en praktisch uitvoerbaar, verenigbaar is met dit Verdrag; en

f) permanent ballastwater in verzegelde tanks op schepen dat niet geloosd wordt.

3. Ten aanzien van schepen van Staten die geen Partij zijn bij dit Verdrag, passen de Partijen de vereisten van dit Verdrag waar nodig toe teneinde te waarborgen dat dergelijke schepen niet gunstiger behandeld worden.

Artikel 4

Controle op de verplaatsing van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen via het ballastwater en de sedimenten van schepen

1. Elke Partij verlangt dat de schepen waarop dit Verdrag van toepassing is en die gerechtigd zijn haar vlag te voeren of die onder haar gezag varen, voldoen aan de vereisten vervat in dit Verdrag, met inbegrip van de toepasselijke normen en vereisten in de Bijlage en neemt doeltreffende maatregelen om te waarborgen dat die schepen voldoen aan die vereisten.

2. Elke Partij ontwikkelt in overeenstemming met haar omstandigheden en mogelijkheden een nationaal beleid, nationale strategieën of programma's voor ballastwaterbeheer in de havens en wateren onder haar rechtsmacht die beantwoorden aan en bevorderlijk zijn voor de verwezenlijking van de doelstellingen van dit Verdrag.

Artikel 5

Ontvangstinrichtingen voor sedimenten

1. Rekening houdend met de door de Organisatie opgestelde richtsnoeren verplicht elke Partij zich te waarborgen dat in de door die Partij aangewezen havens en laad- en losplaatsen waar ballasttanks worden gereinigd of hersteld adequate voorzieningen zijn voor de ontvangst van sedimenten. Deze ontvangstinrichtingen fungeren zonder onnodige vertraging te veroorzaken voor schepen en voorzien in de veilige afvoer van dergelijke sedimenten op een wijze die niet ten koste gaat van of schade toebrengt aan het milieu, de gezondheid van de mens, de goederen of hulpbronnen op haar grondgebied of dat van andere Staten.

2. Elke Partij stelt de Organisatie in kennis, opdat deze de andere betrokken Partijen op de hoogte kan stellen, van alle gevallen waarin gesteld wordt dat de uit hoofde van het eerste lid ter beschikking gestelde voorzieningen onvoldoende zijn.

Artikel 6

Wetenschappelijk en technisch onderzoek en monitoring

1. De Partijen streven ernaar, individueel of gezamenlijk :

a) wetenschappelijk en technisch onderzoek naar ballastwaterbeheer te bevorderen en te vergemakkelijken; en

b) de effecten van ballastwaterbeheer in de wateren onder hun rechtsmacht te monitoren.

Dit onderzoek en deze monitoring dienen mede te omvatten het observeren, meten, bemonsteren, beoordelen en analyseren van de doeltreffendheid en nadelige gevolgen van elke technologie of methodiek alsmede de eventuele nadelige gevolgen veroorzaakt door dergelijke organismen en ziektekiemen waarvan is vastgesteld dat zij zijn verplaatst via het ballastwater van schepen.

2. Elke Partij bevordert, ten behoeve van de doelstellingen van dit Verdrag de beschikbaarheid van relevante informatie voor andere Partijen die erom verzoeken inzake :

a) wetenschappelijke en technologische programma's en technische maatregelen getroffen in het kader van ballastwaterbeheer; en

b) de doeltreffendheid van ballastwater-beheer afgeleid uit monitoring en beoordelingsprogramma's.

Artikel 7

Schouwing en certificatie

1. Elke Partij waarborgt dat in geval van schepen die onder haar vlag varen of onder haar gezag varen en geschouwd en gecertificeerd dienen te worden, zulks geschiedt in overeenstemming met de voorschriften in de Bijlage.

2. Een Partij die maatregelen uitvoert uit hoofde van artikel 2, derde lid, of afdeling C van de Bijlage, verlangt geen aanvullende schouwing en certificatie van een schip van een andere Partij, noch is de administratie van het schip verplicht de door een andere Partij opgelegde aanvullende maatregelen te inspecteren en te certificeren. Het verifiëren van dergelijke aanvullende maatregelen behoort tot de verantwoordelijkheid van de Partij die dergelijke maatregelen implementeert en mag niet leiden tot onnodige vertraging voor het schip.

Artikel 8**Overtredingen**

1. Elke overtreding van de vereisten in dit Verdrag is verboden en sancties dienen te worden vastgesteld overeenkomstig het recht van de administratie van het betrokken schip, ongeacht waar de overtreding plaatsvindt. Indien de administratie in kennis wordt gesteld van een dergelijke overtreding, onderzoekt zij de zaak en kan zij de Partij die de kennisgeving heeft gedaan verzoeken aanvullend bewijs te verschaffen van de vermeende overtreding. Indien de administratie ervan overtuigd is dat voldoende bewijsmateriaal voorhanden is om een rechtsvervolgning in te stellen met betrekking tot de vermeende overtreding, stelt zij ten spoedigste een dergelijke rechtsvervolgning in overeenkomstig haar eigen wetgeving. De administratie stelt de Partij die de vermeende overtreding heeft gerapporteerd, alsmede de Organisatie, onverwijld in kennis van de getroffen maatregelen. Indien de administratie binnen 1 jaar na ontvangst van de informatie geen maatregelen heeft getroffen, stelt zij de Partij die de vermeende overtreding heeft gerapporteerd daarvan in kennis.

2. Elke overtreding van de vereisten van dit Verdrag onder de rechtsmacht van een Partij is verboden en sancties dienen te worden vastgesteld in overeenstemming met het recht van die Partij. Indien een dergelijke overtreding plaatsvindt, zal de Partij hetzij :

a) erop toezien dat in overeenstemming met haar recht rechtsvervolgning wordt ingesteld; hetzij

b) de administratie van het schip de informatie en het bewijsmateriaal verschaffen waarover zij mogelijk beschikt die erop wijzen dat een overtreding heeft plaatsgevonden.

3. De in het recht van een Partij voorziene sancties overeenkomstig dit artikel dienen zwaar genoeg te zijn om overtredingen van dit Verdrag waar dan ook te ontmoedigen.

Artikel 9**Inspectie van schepen**

1. Een schip waarop dit Verdrag van toepassing is, kan in elke haven of laad- of losplaats buitengaats door gemachtigde ambtenaren van een andere Partij geïnspecteerd worden teneinde te bepalen of het schip voldoet aan dit Verdrag. Onder voorbehoud van het bepaalde in het tweede lid van dit artikel, is een dergelijke inspectie beperkt tot :

a) het verifiëren of er een geldig certificaat aan boord is, dat, indien geldig, wordt aanvaard; en

b) inspectie van het ballastwaterjournaal; en/of

c) bemonsteren van het ballastwater van het schip, hetgeen wordt verricht in overeenstemming met de door de Organisatie op te stellen richtsnoeren. De tijd die nodig is voor het analyseren van de monsters mag evenwel niet worden gebruikt als grond voor onnodige vertraging van de exploitatie, verplaatsing of het vertrek van het schip.

2. Indien op het schip geen geldig certificaat aanwezig is of er duidelijke gronden zijn om aan te nemen dat :

a) de toestand van het schip of zijn uitrusting niet wezenlijk overeenkomen met de gegevens op het certificaat; of

b) de kapitein of bemanning niet vertrouwd zijn met de essentiële procedures aan boord aangaande ballastwaterbeheer of deze procedures niet hebben geïmplementeerd, kan een grondige inspectie worden verricht.

3. In de omstandigheden omschreven in het tweede lid van dit artikel, neemt de Partij die de inspectie verricht de nodige stappen om te waarborgen dat het schip geen ballastwater loost totdat zulks mogelijk is zonder gevaar voor het milieu, de gezondheid van de mens of voor goederen of hulpbronnen.

Artikel 10

Opsporen van overtredingen en de inspectie van schepen

1. De Partijen dienen samen te werken bij de opsporing van overtredingen en de handhaving van de bepalingen van dit Verdrag.

2. Indien wordt geconstateerd dat met een schip dit Verdrag is overtreden, kan de Partij wier vlag het schip gerechtigd is te voeren en/of de Partij in wier haven of laad- of losinrichting buitengaats het schip zich bevindt, behalve de sancties omschreven in artikel 8 of de maatregelen omschreven in artikel 9, maatregelen treffen om het schip een waarschuwing te geven, vast te houden of te weren. De Partij in wier haven of laad- of losinrichting buitengaats het schip zich bevindt, kan een dergelijk schip evenwel toestemming verlenen de haven of laad- of losinrichting te verlaten teneinde ballastwater te lozen of zich te begeven naar de dichtstbijzijnde geschikte scheepswerf of beschikbare ontvangstinrichting, mits zulks geen risico oplevert van gevaar voor het milieu, de gezondheid van de mens, de goederen of hulpbronnen.

3. Indien het bemonsteren omschreven in artikel 9, eerste lid, c), tot een conclusie leidt of informatie ontvangen van een andere haven of laad- of losinrichting buitengaats staat waaruit blijkt dat het schip een gevaar vormt voor het milieu, de gezondheid van de mens, goederen of hulpbronnen, dient de Partij in wier wateren het schip zich bevindt het schip te verbieden ballastwater te lozen, totdat het gevaar is verholpen.

4. Een Partij kan een schip tevens inspecteren zodra het de havens of laad- of losinrichtingen buitengaats onder haar rechtsmacht binnenvaart, indien een verzoek om inspectie is ontvangen van een Partij, tezamen met voldoende bewijsmateriaal dat een schip opereert of heeft geopereerd in strijd met een bepaling van dit Verdrag. Het rapport betreffende een dergelijk onderzoek wordt toegezonden aan de Partij die erom heeft verzocht en aan de bevoegde autoriteit van de administratie van het betrokken schip, opdat passende maatregelen kunnen worden genomen.

Artikel 11

Kennisgeving van controlemaatregelen

1. Indien een inspectie verricht uit hoofde van de artikelen 9 of 10 wijst op een overtreding van dit Verdrag, dient het schip hiervan in kennis te worden gesteld. Aan de administratie dient een rapport te worden toegezonden alsmede eventueel bewijsmateriaal van de overtreding.

2. Indien een maatregel is getroffen overeenkomstig artikel 9, derde lid, of artikel 10, tweede of derde lid, dient de functionaris die deze maatregel uitvoert de administratie van het betrokken schip, of indien zulks niet mogelijk is, de consul of diplomatieke vertegenwoordiger van het betrokken schip, onverwijld schriftelijk in kennis te stellen van alle omstandigheden op grond waarvan de maatregel noodzakelijk werd geacht. Voorts dient de erkende organisatie die verantwoordelijk is voor de afgifte van certificaten in kennis te worden gesteld.

3. De autoriteit van de betrokken havenstaat stelt, behalve de partijen genoemd in het tweede lid, de volgende aanloophaven in kennis van alle relevante informatie over de overtreding, indien deze zelf niet de maatregelen omschreven in artikel 9, derde lid, of artikel 10, tweede of derde lid, kan treffen, of indien het schip toestemming heeft verkregen om de reis voort te zetten naar de volgende aanloophaven.

Artikel 12

Onnodige vertraging van schepen

1. Al het mogelijke dient in het werk te worden gesteld om te voorkomen dat een schip onnodig wordt opgehouden of vertraagd uit hoofde van het artikel 7, tweede lid, en de artikelen 8, 9 of 10.

2. Wanneer een schip onnodig wordt opgehouden of vertraagd uit hoofde van het artikel 7, tweede lid, en de artikelen 8, 9 of 10, ontstaat er recht op schadevergoeding wegens geleden verliezen of schade.

Artikel 13

Technische bijstand, samenwerking en regionale samenwerking

1. De Partijen engageren zich om, rechtstreeks of via de Organisatie en andere internationale lichamen, naar gelang hetgeen van toepassing is, inzake de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, ondersteuning te bieden aan Partijen die verzoeken om technische bijstand :

a) om personeel op te leiden;

b) om de beschikbaarheid van relevante technologie, uitrusting en voorzieningen te waarborgen;

c) om gezamenlijk onderzoek en ontwikkelingsprogramma's te initiëren; en

d) om andere maatregelen te treffen ten behoeve van de doeltreffende uitvoering van dit Verdrag en van de door de Organisatie in verband daarmee opgestelde richtsnoeren.

2. De Partijen verplichten zich actief samen te werken, met inachtneming van hun nationale recht, voorschriften en beleid, bij de overdracht van technologie die verband houdt met controle en beheer van ballastwater en sedimenten van schepen.

3. Teneinde de doelstellingen van dit Verdrag te bevorderen, streven Partijen met gemeenschappelijke belangen om het milieu, de gezondheid van de mens, goederen en hulpbronnen in een bepaald geografisch gebied te beschermen, in het bijzonder Partijen grenzend aan ingesloten of half-ingesloten zeeën, ernaar, rekening houdend met de bijzondere regionale kenmerken, de regionale samenwerking te bevorderen, mede door het sluiten van regionale overeenkomsten die verenigbaar zijn met dit Verdrag. De Partijen streven ernaar samen te werken met Partijen bij regionale overeenkomsten teneinde geharmoniseerde procedures te ontwikkelen.

Artikel 14

Doorgeven van informatie

1. Elke Partij doet aan de Organisatie en, indien van toepassing, aan andere Partijen de volgende informatie toekomen :

a) de vereisten en procedures met betrekking tot ballastwaterbeheer, met inbegrip van haar wetten, voorschriften en richtsnoeren voor de uitvoering van dit Verdrag;

b) de beschikbaarheid en locatie van ontvangstinrichtingen voor het milieuvriendelijk afvoeren van ballastwater en sedimenten; en

c) eventuele vereisten ten aanzien van informatie over een schip dat niet kan voldoen aan de bepalingen van dit Verdrag op de gronden omschreven in de voorschriften A-3 en B-4 in de Bijlage.

2. De Organisatie stelt de Partijen in kennis van de ontvangst van berichten uit hoofde van dit artikel en doet aan alle Partijen de informatie toekomen die zij heeft ontvangen uit hoofde van het eerste lid, *b)* en *c)*, van dit artikel.

Artikel 15

Geschillenbeslechting

In het geval van geschillen betreffende de interpretatie of toepassing van dit Verdrag die eventueel tussen Partijen rijzen plegen deze Partijen met elkaar overleg teneinde deze te beslechten door middel van onderhandelingen, onderzoek, bemiddeling, conciliatie, arbitrage, schikking, een beroep op regionale organen of regelingen of andere vreedzame middelen naar eigen keuze.

Artikel 16

Verhouding tot het internationale recht en andere verdragen

Geen enkele bepaling van dit Verdrag doet afbreuk aan de rechten en verplichtingen van enige Staat uit hoofde van het internationaal gewoonterecht als vervat in het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee.

Artikel 17

Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding

1. Dit Verdrag staat van 1 juni 2004 tot en met 31 mei 2005 open voor ondertekening door elke Staat op het hoofdkantoor van de Organisatie en blijft vervolgens open voor toetreding door elke Staat.
2. Staten kunnen Partij worden bij het Verdrag door :
 - a) ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of
 - b) ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of
 - c) toetreding.
3. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door neerlegging van een daartoe strekkende akte bij de Secretaris-generaal.
4. Indien een Staat twee of meer territoriale eenheden heeft waarin verschillende rechtsstelsels van toepassing zijn betreffende in dit Verdrag geregelde aangelegenheden, kan hij op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding verklaren dat dit Verdrag op al deze territoriale eenheden of slechts op een of meer daarvan van toepassing is en kan hij te allen tijde deze verklaring wijzigen door een nieuwe verklaring over te leggen.
5. Van elke verklaring wordt de depositaris in kennis gesteld en daarin worden uitdrukkelijk de territoriale eenheid of eenheden vermeld waarop dit Verdrag van toepassing is.

Artikel 18

Inwerkingtreding

1. Dit Verdrag treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop tenminste dertig Staten, waarvan de koopvaardijvloot tezamen tenminste vijfendertig procent vormen van de brutotonnenmaat van de wereldkoopvaardijvloot, het hebben ondertekend zonder voorbehoud ten aanzien van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring of in overeenstemming met artikel 17 de vereiste akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben neergelegd.
2. Voor Staten die een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding terzake van dit Verdrag hebben neergelegd nadat voldaan is aan de vereisten voor de inwerkingtreding ervan maar voorafgaand aan de datum van inwerkingtreding, wordt de bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding van kracht op de datum waarop dit Verdrag in werking treedt of drie maanden na de datum van de neerlegging van de akte, naar gelang van wat het laatst is.
3. Elke akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding neergelegd na de datum waarop dit Verdrag in werking treedt, wordt van kracht drie maanden na de datum van neerlegging.

4. Na de datum waarop een wijziging van dit Verdrag geacht wordt te zijn aanvaard uit hoofde van artikel 19, is elke neergelegde akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding van toepassing op het Verdrag zoals gewijzigd.

Artikel 19

Wijzigingen

1. Dit Verdrag kan worden gewijzigd volgens een van de hieronder omschreven procedures.

2. Wijziging na behandeling door de Organisatie :

a) Elke Partij kan een wijziging van dit Verdrag voorstellen. Voorstellen tot wijziging worden ingediend bij de Secretaris-generaal die deze vervolgens tenminste zes maanden voorafgaand aan de behandeling doet toekomen aan de Partijen en Leden van de Organisatie.

b) Een wijziging die overeenkomstig het voorgaande is voorgesteld en verzonden wordt ter behandeling voorgelegd aan het Comité. Partijen zijn, ongeacht of zij Lid zijn van de Organisatie, gerechtigd deel te nemen aan de procedures van het Comité ter zake van de behandeling en aanneming van de wijziging.

c) Wijzigingen worden aangenomen met een meerderheid van tweederde van de Partijen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen in het Comité, mits tenminste een derde van de Partijen aanwezig is op het tijdstip van de stemming.

d) De Secretaris-generaal doet de in overeenstemming met de bepaling onder c aangenomen wijzigingen ter aanvaarding toekomen aan de Partijen.

e) Een wijziging wordt geacht te zijn aanvaard onder de volgende voorwaarden :

i) Een wijziging van een artikel van dit Verdrag wordt geacht te zijn aanvaard op de datum waarop twee derde van de Partijen de Secretaris-generaal ervan in kennis hebben gesteld dat zij deze aanvaarden.

ii) Een wijziging van de Bijlage wordt geacht te zijn aanvaard na afloop van twaalf maanden na de datum van aanneming of een andere door het Comité vast te stellen datum. Indien op die datum meer dan een derde van de Partijen de Secretaris-generaal ervan in kennis hebben gesteld dat zij bezwaar maken tegen de wijziging, wordt deze geacht niet te zijn aanvaard.

f. Een wijziging wordt van kracht onder de volgende voorwaarden :

i) Een wijziging van een artikel van dit Verdrag wordt van kracht voor de Partijen die hebben verklaard dat zij deze hebben aanvaard zes maanden na de datum waarop deze geacht wordt te zijn aanvaard in overeenstemming met de bepaling onder *e)*, *i)*.

ii) Een wijziging van de Bijlage treedt ten aanzien van alle Partijen in werking zes maanden na de datum waarop deze geacht wordt te zijn aanvaard, met uitzondering voor elke Partij die :

1) in overeenstemming met de bepaling onder *e*), *ii*), kennisgeving heeft gedaan van bezwaar en dit bezwaar niet heeft ingetrokken; of

2) de Secretaris-generaal voorafgaand aan de inwerkingtreding van die wijziging ervan in kennis heeft gesteld dat de wijziging uitsluitend in werking treedt na kennisgeving van aanvaarding op een later tijdstip.

g) *i*) Een Partij die uit hoofde van de bepaling onder *f*), *ii*), 1), kennisgeving heeft gedaan van bezwaar, kan de Secretaris-generaal op een later tijdstip ervan in kennis stellen dat zij de wijziging aanvaardt. Voor een dergelijke Partij wordt een dergelijke wijziging van kracht zes maanden na de datum van haar kennisgeving van aanvaarding of de datum waarop de wijziging in werking treedt, naar gelang van wat het laatst is.

ii) Indien een Partij die een kennisgeving heeft gedaan als bedoeld in de bepaling onder *f*), *ii*), 2), de Secretaris-generaal in kennis stelt van haar aanvaarding van een wijziging, treedt deze wijziging voor die Partij in werking zes maanden na de datum van haar kennisgeving van aanvaarding of de datum waarop de wijziging in werking treedt, naar gelang van wat het laatst is.

3. Wijziging door een conferentie :

a) Op verzoek van een Partij, waarmee tenminste één derde van de Partijen instemt, belegt de Organisatie een conferentie van de Partijen teneinde wijzigingen van dit Verdrag te behandelen.

b) De Secretaris-generaal doet alle Partijen een tijdens een dergelijke conferentie door een tweederde meerderheid van de aanwezige Partijen die hun stem uitbrengen aangenomen wijziging ter aanvaarding toekomen.

c) Tenzij de Conferentie anderszins besluit, wordt de wijziging geacht te zijn aanvaard en treedt deze in werking in overeenstemming met de procedures omschreven in het tweede lid, *e*) en *f*).

4. Een Partij die een wijziging van de Bijlage niet wenst te aanvaarden zal uitsluitend voor de toepassing van die wijziging niet worden aangemerkt als een Partij.

5. Kennisgevingen aan de Secretaris-generaal uit hoofde van dit artikel dienen schriftelijk te geschieden.

6. De Secretaris-generaal stelt de Partijen en Leden van de Organisatie in kennis van :

a) elke wijziging die in werking treedt en datum waarop deze algemeen en voor elke Partij in werking treedt; en

b) elke kennisgeving gedaan uit hoofde van dit artikel.

Artikel 20

Opzegging

1. Dit Verdrag kan na afloop van twee jaar na de datum waarop het voor een Partij in werking is getreden te allen tijde worden opgezegd door die Partij.
2. Opzegging geschiedt bij schriftelijke kennisgeving aan de depositaris en wordt van kracht een jaar na de ontvangst ervan door de depositaris of na een langere termijn indien vermeld in de kennisgeving.

Artikel 21

Depositaris

1. Dit Verdrag wordt neergelegd bij de Secretaris-generaal die voor eensluidend gewaarmerkte afschriften ervan doet toekomen aan alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden.
2. Naast de taken elders omschreven in dit Verdrag,
 - a) stelt de Secretaris-generaal alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden in kennis van :
 - i) iedere nieuwe ondertekening of neerlegging van een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, alsmede de datum ervan;
 - ii) de datum waarop dit Verdrag in werking treedt; en
 - iii) de neerlegging van elke akte van opzegging van het Verdrag, alsmede de datum van ontvangst ervan en de datum waarop de opzegging van kracht wordt; en
 - b) zodra dit Verdrag in werking treedt, zendt de Secretaris-generaal de tekst toe aan het Secretariaat van de Organisatie van de Verenigde Naties voor registratie en publicatie overeenkomstig artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties.

Artikel 22

Talen

Dit Verdrag is opgesteld in één oorspronkelijk exemplaar in de Arabische, de Chinese, de Engelse, de Franse, de Russische en de Spaanse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

GEDAAN TE LONDEN, dertien februari tweeduizend en vier.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

BIJLAGE**VOORSCHRIFTEN VOOR CONTROLE EN BEHEER VAN BALLASTWATER EN
SEDIMENTEN VAN SCHEPEN****AFDELING A — ALGEMENE BEPALINGEN****Voorschrift A-1***Begripsomschrijvingen*

Voor de toepassing van deze Bijlage wordt verstaan onder :

1. « *Verjaardatum* » betekent de dag en maand van elk jaar overeenkomt met de datum waarop het certificaat verloopt.
2. « *Ballastwatercapaciteit* » betekent de totale inhoud van alle tanks, ruimten of compartimenten van een schip die worden gebruikt voor het vervoeren, innemen of lozen van ballastwater, met inbegrip van multifunctionele tanks, ruimten of compartimenten die zijn ontworpen om het vervoer van ballastwater mogelijk te maken.
3. « *Maatschappij* » betekent de eigenaar van het schip of enige andere organisatie of persoon, bijvoorbeeld de manager of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid betreffende de bedrijfsvoering aan boord van het schip heeft overgenomen van de eigenaar van het schip en die door de aanvaarding van die verantwoordelijkheid ermee heeft ingestemd alle plichten en verantwoordelijkheden die door de *International Safety Management (ISM) Code* worden opgelegd, over te nemen ([1](#)) .
4. « *Gebouwd* » betekent met betrekking tot een schip een stadium in de bouw waarin :
 - 1 de kiel wordt gelegd; of
 - 2 de bouw specifiek voor een bepaald schip aanvangt; of
 - 3 is aangevangen met de montage van dat schip, dat tenminste 50 ton of 1 percent van de geschatte massa van alle bouw materiaal omvat, naar gelang van welke van beide het minst is; of
 - 4 het schip een belangrijke verbouwing ondergaat.
5. « *Belangrijke verbouwing* » betekent de verbouwing van een schip :
 - 1 waarbij de ballastwatercapaciteit met 15 percent of meer wordt gewijzigd; of
 - 2 waarbij het scheepstype verandert; of
 - 3 waarbij, naar het oordeel van de administratie, beoogd wordt de levensduur met tenminste tien jaar te verlengen; of
 - 4 die leidt tot veranderingen in het ballastwatersysteem van een schip anders dan vervanging van onderdelen met soortgelijke onderdelen. Verbouwing van een schip teneinde te voldoen aan de bepalingen van voorschrift D-1 wordt voor de toepassing van deze Bijlage niet aangemerkt als een belangrijke verbouwing.

6. « *Van het dichtstbijzijnde land* » betekent van de basislijn van waaruit de territoriale zee van het betrokken gebied wordt bepaald overeenkomstig het internationale recht, behoudens dat, voor de toepassing van het Verdrag « van het dichtstbijzijnde land » onder de noordoostkust van Australië betekent : van een lijn getrokken van een punt op de kust van Australië gelegen op 11°00' zuiderbreedte en 142°08' oosterlengte naar een punt op 10° 35' zuiderbreedte en 141° 55' oosterlengte, vandaar naar volgende punten :

op 10°00' zuiderbreedte en 142°00' oosterlengte

op 9° 10' zuiderbreedte en 143° 52' oosterlengte

op 9°00' zuiderbreedte en 144° 30' oosterlengte

op 10° 41' zuiderbreedte en 145°00' oosterlengte

op 13°00' zuiderbreedte en 145°00' oosterlengte

op 15°00' zuiderbreedte en 146°00' oosterlengte

op 17° 30' zuiderbreedte en 147°00' oosterlengte

op 21°00' zuiderbreedte en 152° 55' oosterlengte

op 24° 30' zuiderbreedte en 154°00' oosterlengte

en vandaar naar een punt op de kust van Australië op 24° 42' zuiderbreedte en 153° 15' oosterlengte.

7. « *Actieve stof* » betekent een stof of organisme, met inbegrip van virussen of schimmels, dat een algemeen of specifiek effect heeft op schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen.

Voorschrift A-2

Algemene toepasbaarheid

Tenzij uitdrukkelijk anders voorzien, mag het lozen van ballastwater alleen geschieden in het kader van ballastwaterbeheer in overeenstemming met de bepalingen van deze Bijlage.

Voorschrift A-3

Uitzonderingen

De vereisten van voorschrift B-3 of maatregelen aangenomen door een Partij uit hoofde van artikel 2, derde lid, of afdeling C, zijn niet van toepassing op :

1 het innemen of lozen van ballastwater en sedimenten ten behoeve van de waarborging van de veiligheid van een schip in noodsituaties of voor het redden van mensenlevens op zee; of

2 de onbedoelde lozing of inname van ballastwater en sedimenten als gevolg van beschadiging van een schip of zijn uitrusting :

1 mits voor en na het ontstaan van de schade of na het ontdekken van de schade of de lozing alle redelijke voorzorgen zijn getroffen om de lozing te voorkomen of tot een minimum te beperken; en

2 tenzij de eigenaar, maatschappij of de verantwoordelijke officier de schade opzettelijk of door roekeloosheid veroorzaakt heeft;

3 het innemen en lozen van ballastwater en sedimenten wanneer dit geschiedt teneinde voorvallen van verontreiniging door het schip te voorkomen of tot een minimum te beperken; of

4 het innemen en vervolgens lozen op volle zee van datzelfde ballastwater en dezelfde sedimenten; of

5 het lozen van ballastwater en sedimenten door een schip op dezelfde locatie waar dat ballastwater en die sedimenten geheel van afkomstig zijn en mits er geen vermenging met onbeheerd ballastwater uit andere gebieden heeft plaatsgevonden. Indien vermenging heeft plaatsgevonden, valt het ballastwater afkomstig van andere gebieden onder ballastwaterbeheer in overeenstemming met deze Bijlage.

Voorschrift A-4

Vrijstellingen

1. Een Partij kan of Partijen kunnen in de wateren onder haar of hun rechtsmacht, naast de vrijstellingen vervat in dit Verdrag, tevens een vrijstelling verlenen van de vereisten voor de toepassing van voorschriften B-3 of C-1, evenwel uitsluitend indien deze :

1 worden verleend aan een schip of aan schepen op reis tussen aangegeven havens of locaties; of aan een schip dat uitsluitend vaart tussen aangegeven havens of locaties;

2 gelden voor een termijn van ten hoogste vijf jaar, onder voorbehoud van tussentijdse herziening;

3 zijn verleend aan schepen die geen ballastwater of sedimenten vermengen anders dan tussen de havens of locaties omschreven in het eerste lid, 1); en

4 zijn verleend op grond van de door de Organisatie opgestelde richtsnoeren voor risicoanalyse.

2. Vrijstellingen verleend uit hoofde van het eerste lid worden pas van kracht na mededeling aan de Organisatie en toezending van de desbetreffende informatie aan de Partijen.

3. Vrijstellingen verleend uit hoofde van dit voorschrift mogen niet ten koste gaan van of leiden tot schade aan het milieu, de gezondheid van de mens, aan goederen of hulpbronnen in aangrenzende of andere Staten. Een Staat die naar het oordeel van de Partij nadelige gevolgen kan ondervinden wordt geraadpleegd teneinde gesignaleerde problemen te verhelpen.

4. Vrijstellingen verleend uit hoofde van dit voorschrift worden vastgelegd in het ballastwaterjournaal.

Voorschrift A-5

Naleving van gelijkwaardige voorschriften

Of een pleziervaartuig dat uitsluitend wordt gebruikt voor recreatie of wedstrijden of vaartuigen die primair worden gebruikt ten behoeve van opsporing en redding, met een totale lengte van ten hoogste 50 meter en een ballastwatercapaciteit van ten hoogste 8 kubieke meter, voldoet aan voorwaarden die gelijkwaardig zijn aan die in deze Bijlage, wordt vastgesteld door de administratie, waarbij rekening wordt gehouden met door de Organisatie opgestelde richtsnoeren.

AFDELING B — VEREISTEN VOOR SCHEPEN TEN AANZIEN VAN BEHEER EN CONTROLE

Voorschrift B-1

Ballastwaterbeheerplan

Aan boord van elk schip dient een ballastwaterbeheerplan te zijn en te worden geïmplementeerd. Een dergelijk plan dient te worden goedgekeurd door de administratie, rekening houdend met door de Organisatie op te stellen richtsnoeren. Elk schip heeft een eigen ballastwaterbeheerplan, dat tenminste :

1 gedetailleerde veiligheidsprocedures voor schip en bemanning bevat met betrekking tot het ballastwaterbeheer zoals vereist door dit Verdrag;

2 voorziet in een gedetailleerde beschrijving van de te treffen maatregelen om het ballastwaterbeheerplan te implementeren alsmede aanvullende praktijken voor ballastwaterbeheer zoals vervat in dit Verdrag;

3 details dient te vermelden van de procedures voor het verwijderen van sedimenten :

1 op zee; en

2 aan de wal;

4 de procedures bevat voor de afstemming van ballastwaterbeheer aan boord inzake het lozen op zee, met de autoriteiten van de Staat in de wateren waarvan de lozing zal plaatsvinden;

5 de officier aan boord aanwijst die verantwoordelijk is voor het waarborgen dat het plan naar behoren wordt geïmplementeerd;

6 de meldingsvereisten bevat voor de schepen voorzien in dit Verdrag; en

7 opgesteld is in de werktal van het schip. Ingeval de gebruikte taal een andere is dan de Engelse, de Franse of de Spaanse taal dient een vertaling in één van deze talen te zijn opgenomen.

Voorschrift B-2*Ballastwaterjournaal*

1. Aan boord van ieder schip dient een ballastwaterjournaal te zijn dat een elektronisch bestand kan zijn of opgenomen kan zijn in een ander journaal of systeem en tenminste de in aanhangsel II omschreven informatie bevat.
2. De vermeldingen in het ballastwater-journaal dienen tenminste twee jaar nadat de laatste vermelding heeft plaatsgevonden aan boord te blijven en daarna tenminste gedurende drie jaar onder de bevoegdheid blijven van de maatschappij.
3. Lozingen van ballastwater uit hoofde van de voorschriften A-3, A-4 of B-3.6 of in het geval van andere onbedoelde of uitzonderlijke lozingen van ballastwater waarvoor uit hoofde van dit Verdrag geen vrijstelling geldt, worden genoteerd in het ballastwaterjournaal waarbij de omstandigheden en de reden voor de lozing worden beschreven.
4. Het ballastwaterjournaal dient onmiddellijk beschikbaar te zijn voor inzage op alle redelijke momenten, en in het geval van een onbemand schip op sleep kan het aan boord van de sleepboot worden bewaard.
5. Elke ballastwateroperatie dient onverwijld en volledig in het ballastwaterjournaal te worden genoteerd. Elke vermelding dient te worden ondertekend door de voor de desbetreffende operatie verantwoordelijke officier en elke ingevulde pagina dient te worden ondertekend door de kapitein. De vermeldingen in het ballastwaterjournaal dienen te worden opgesteld in de werktal van het schip. Ingeval die taal een andere is dan de Engelse, de Franse of de Spaanse taal dienen de vermeldingen te zijn voorzien van een vertaling in één van deze talen. Wanneer de vermeldingen tevens zijn gesteld in een officiële taal van de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren, zijn deze doorslaggevend in geval van een geschil of een tegenstrijdigheid.
6. Ambtenaren die naar behoren zijn gemachtigd door een Partij mogen het ballastwaterjournaal aan boord van een schip waarop dit voorschrift van toepassing is terwijl het schip zich in haar haven of bij een laad- of losplaats buitengaats bevindt controleren en een afschrift maken van de vermeldingen en van de kapitein verlangen dat deze het afschrift voor eensluidend waarmerkt. Een aldus gewaarmerkt afschrift dient in gerechtelijke procedures toegelaten te worden als bewijs van de feiten weergegeven in het journaal. De controle van een ballastwaterjournaal en het maken van een gewaarmerkt afschrift dienen zo spoedig mogelijk plaats te vinden zonder te leiden tot onnodige vertraging van het schip.

Voorschrift B-3*Ballastwaterbeheer voor schepen*

1. Op schepen gebouwd voor 2009 :

1 met een ballastwatercapaciteit van 1 500 tot en met 5 000 kubieke meter, dient het ballastwater tot 2014 te worden beheerd op een wijze die tenminste voldoet aan de normen beschreven in voorschrift D-1 of in voorschrift D-2 en nadien tenminste aan de normen beschreven in voorschrift D-2;

2 met een ballastwatercapaciteit van minder dan 1 500 of meer dan 5 000 kubieke meter, dient het ballastwater tot 2016 te worden beheerd op een wijze die tenminste voldoet aan de normen beschreven in voorschrift D-1 of in voorschrift D-2 en nadien tenminste aan de normen beschreven in voorschrift D-2.

2. Een schip waarop het eerste lid van toepassing is dient uiterlijk op de datum van de eerste tussentijdse schouwing of herschouwing, naar gelang van wat het eerste is, na de verjaardatum van de oplevering van het schip in het jaar waarin aan de op het schip van toepassing zijnde norm moet worden voldaan, te voldoen aan het eerste lid.

3. Op schepen gebouwd in of na 2009 met een ballastwatercapaciteit van minder dan 5 000 kubieke meter dient het ballastwater te worden beheerd op een wijze die tenminste voldoet aan de normen beschreven in voorschrift D-2.

4. Op schepen gebouwd in of na 2009, maar voor 2012, met een ballastwatercapaciteit van 5 000 kubieke meter of meer dient het ballastwater te worden beheerd in overeenstemming met het eerste lid, 2).

5. Op schepen gebouwd in of na 2012 met een ballastwatercapaciteit van 5 000 kubieke meter of meer dient het ballastwater te worden beheerd op een wijze die tenminste voldoet aan de normen beschreven in voorschrift D-2.

6. De vereisten van dit voorschrift zijn niet van toepassing op schepen die ballastwater lozen bij een ontvangstinrichting die overeenkomstig de door de Organisatie voor dergelijke inrichtingen opgestelde richtsnoeren zijn ontworpen.

7. Andere methoden voor ballastwaterbeheer kunnen worden aanvaard als alternatief voor de vereisten beschreven in het eerste tot en met het vijfde lid, mits deze methoden tenminste dezelfde mate van bescherming van het milieu, de gezondheid van de mens, van goederen of hulpbronnen waarborgen en deze in beginsel zijn goedgekeurd door het Comité.

Voorschrift B-4

Wisseling van ballastwater

1. Schepen die ballastwater wisselen teneinde te voldoen aan de normen in voorschrift D-1, dienen :

1 het ballastwater waar mogelijk te wisselen tenminste op 200 zeemijl van het dichtstbijzijnde land en in water met een diepte van tenminste 200 meter, rekening houdend met de door de Organisatie opgestelde richtsnoeren;

2 in gevallen waarin het schip geen ballastwater kan wisselen in overeenstemming met het eerste lid, 1), dient dit te geschieden met inachtneming van de richtsnoeren beschreven in het eerste lid, 1), en zo ver mogelijk verwijderd van het dichtstbijzijnde land, en in alle gevallen tenminste 50 zeemijl van het dichtstbijzijnde land en in water met een diepte van tenminste 200 meter.

2. In zeegebieden op een afstand van het dichtstbijzijnde land of met een diepte die niet overeenkomen met de parameters omschreven in het eerste lid, 1) of 2), kan de havenstaat in

overleg met aangrenzende of andere Staten, naar gelang hetgeen van toepassing is, gebieden aanwijzen waar een schip ballastwater kan wisselen met inachtneming van de richtsnoeren omschreven in het eerste lid, 1).

3. Van schepen zal niet verlangd worden dat zij afwijken van de beoogde reis of deze vertragen teneinde te voldoen aan een specifiek vereiste van het eerste lid.

4. Van schepen die ballastwater wisselen wordt niet verlangd dat zij voldoen aan de bepalingen van het eerste of tweede lid, naar gelang hetgeen van toepassing is, indien de kapitein redelijkerwijs oordeelt dat een dergelijke wisseling de veiligheid of stabiliteit van het schip, zijn bemanning of passagiers in gevaar zou brengen ten gevolge van ongunstige weersomstandigheden, het ontwerp van of krachten op het schip, uitval van uitrusting of andere uitzonderlijke omstandigheden.

5. Indien een schip ballastwater dient te wisselen en zulks nalaat in strijd met dit voorschrift, worden de redenen vermeld in het ballastwaterjournaal.

Voorschrift B-5

Sedimentenbeheer voor schepen

1. Alle schepen dienen sedimenten uit de ruimten bestemd voor het vervoer van ballastwater in overeenstemming met de bepalingen van hun ballastwater-beheerplan te verwijderen en af te voeren.

2. De schepen omschreven in de voorschriften B-3.3 tot en met B-3.5 dienen zonder afbreuk te doen aan de veiligheid of operationele doelmatigheid, zodanig te zijn ontworpen en gebouwd dat de inname en het ongewenst achterblijven van sedimenten tot een minimum wordt beperkt, de verwijdering van sedimenten wordt vergemakkelijkt en dat veilig toegang kan worden verkregen om sedimenten te verwijderen en te bemonsteren, rekening houdend met door de Organisatie opgestelde richtsnoeren. De schepen omschreven in voorschrift B-3.1 dienen voor zover mogelijk te voldoen aan de bepalingen van dit lid.

Voorschrift B-6

Taken van officieren en bemanning

Officieren en bemanning dienen vertrouwd te zijn met hun taken bij de implementatie van het ballastwaterbeheerplan dat geldt voor het schip waarop zij werkzaam zijn, en dienen overeenkomstig hun taken vertrouwd te zijn met het ballastwaterbeheerplan van het schip.

AFDELING C — SPECIALE VEREISTEN IN BEPAALDE GEBIEDEN

Voorschrift C-1

Aanvullende maatregelen

1. Indien een Partij afzonderlijk of gezamenlijk met andere Partijen bepaalt dat naast de maatregelen vervat in afdeling B aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om de verplaatsing van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen via het ballastwater en

de sedimenten van schepen te voorkomen, te beperken of uit te bannen, kan een dergelijke Partij of kunnen dergelijke Partijen, in overeenstemming met het internationale recht verlangen dat schepen voldoen aan een specifieke norm of vereiste.

2. Alvorens uit hoofde van het eerste lid normen of vereisten vast te stellen, dient een Partij of dienen Partijen te overleggen met de aangrenzende of andere Staten die van deze normen of vereisten gevolgen kunnen ondervinden.

3. Een Partij die beoogt of Partijen die beogen aanvullende maatregelen in overeenstemming met het eerste lid in te voeren :

1 houden rekening met de door de Organisatie opgestelde richtsnoeren.

2 geven hun voornemen aanvullende maatregelen te treffen tenminste zes maanden voorafgaand aan de beoogde datum van implementatie door aan de Organisatie, behalve in noodsituaties of in geval van epidemieën. Daarbij dienen te worden vermeld :

1 de precieze coördinaten van de gebieden waar de aanvullende maatregelen van toepassing zijn;

2 de noodzaak en redenen voor de toepassing van de aanvullende maatregelen, zo mogelijk met inbegrip van het nut ervan;

3 een beschrijving van de aanvullende maatregelen; en

4 eventuele regelingen die kunnen worden getroffen teneinde te bevorderen dat schepen kunnen voldoen aan de aanvullende maatregelen.

3 verkrijgen voor zover vereist op grond van het internationaal gewoonterecht, zoals vervat in het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, indien van toepassing, toestemming van de Organisatie.

4. Bij de invoering van dergelijke aanvullende maatregelen dient een Partij of dienen Partijen te trachten alle nodige diensten beschikbaar te stellen, waaronder, maar niet beperkt tot kennisgeving aan zeelieden inzake gebieden, beschikbare en alternatieve routes of havens, voor zover praktisch uitvoerbaar, teneinde de overlast voor het schip te beperken.

5. Eventuele aanvullende maatregelen die door een Partij of Partijen zijn genomen mogen niet ten koste gaan van de veiligheid en beveiliging van het schip en in geen geval in strijd zijn met eventuele andere verdragen waaraan het schip moet voldoen.

6. Een Partij of Partijen die aanvullende maatregelen nemen kunnen deze gedurende een periode of onder bepaalde voorwaarden opschorten, indien zij dit opportuun achten.

Voorschrift C-2

Waarschuwingen betreffende het innemen van ballastwater in bepaalde gebieden en de desbetreffende maatregelen van de vlaggenstaat

1. Een Partij dient te trachten zeelieden in kennis te stellen van gebieden onder hun rechtsmacht waarin schepen vanwege hun bekende omstandigheden geen ballastwater dienen in te nemen. Een Partij moet in deze kennisgevingen de precieze coördinaten van het gebied of de gebieden opnemen en waar mogelijk de locatie van een alternatief gebied of alternatieve gebieden voor het innemen van ballastwater. Waarschuwingen kunnen worden afgegeven voor :

1 gebieden waarvan bekend is dat er uitbraken, plagen of populaties van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen zijn (bijvoorbeeld toxisch algenschuim) die mogelijk van belang zijn voor de inname of lozing van ballastwater;

2 gebieden nabij rioolmondingen; of

3 gebieden waar sprake is van weinig spoeling door de getijden of tijdstippen waarop een getijdenstroming meer modder met zich meebrengt.

2. Behalve zeelieden in kennis stellen van gebieden overeenkomstig het bepaalde in het eerste lid, dienen Partijen tevens de Organisatie en kuststaten die er mogelijk gevolgen van kunnen ondervinden in kennis te stellen van gebieden als bedoeld in het eerste lid en de termijn gedurende welke deze waarschuwing mogelijk van kracht is. De kennisgeving aan de Organisatie en kuststaten die er mogelijk gevolgen van kunnen ondervinden dient de precieze coördinaten van het gebied of de gebieden en waar mogelijk de locatie van alternatieve gebieden voor het innemen van ballastwater te bevatten. De kennisgeving dient adviezen te omvatten aan schepen die in het gebied ballastwater moeten innemen, met beschrijvingen van getroffen regelingen voor alternatieve inname. De Partij dient tevens zeelieden, de Organisatie en kuststaten die er mogelijk gevolgen van ondervinden in kennis te stellen zodra haar waarschuwing niet langer geldt.

Voorschrift C-3

Doorgeven van informatie

De Organisatie stelt met behulp van passende middelen de aan haar uit hoofde van de voorschriften C-1 en C-2 doorgegeven informatie beschikbaar.

AFDELING D — NORMEN VOOR BALLASTWATERBEHEER**Voorschrift D-1**

Norm voor de wisseling van ballastwater

1. Schepen die in overeenstemming met dit voorschrift ballastwater wisselen dienen zulks te doen met een efficiëntie van tenminste 95 percent aan volumetrische wisseling van ballastwater.

2. Schepen die ballastwater wisselen door in- en uitpompen, waarbij het volume van elke ballastwatertank driemaal in en uit wordt gepompt worden geacht te voldoen aan de norm omschreven in het eerste lid. Minder dan driemaal het volume in- en uitpompen kan worden aanvaard, mits aangetoond kan worden dat voldaan wordt aan tenminste 95 percent van de volumetrische wisseling.

Voorschrift D-2*Norm voor de behandeling van ballastwater*

1. Schepen die hun ballastwater beheren in overeenstemming met dit voorschrift lozen minder dan 10 levensvatbare organismen per kubieke meter met een minimumafmeting groter dan of gelijk aan 50 micrometer en minder dan 10 levensvatbare organismen per milliliter met een minimumafmeting van minder dan 50 micrometer en groter dan of gelijk aan 10 micrometer en de lozing van de indicatiemicroben mag de gespecificeerde concentraties vastgelegd in het tweede lid niet overschrijden.

2. Indiciemicroben als norm voor de gezondheid van de mens zijn onder meer :

1 Toxicogene *Vibrio cholerae* (O1 en O139) met minder dan 1 kolonievormende eenheid (kve) per 100 milliliter of minder dan 1 kve per gram (nat gewicht) zoöplanktonmonster;

2 *Escherichia coli* minder dan 250 kve per 100 milliliter;

3 Intestinale enterococci minder dan 100 kve per 100 milliliter.

Voorschrift D-3*Goedkeuringsvereisten voor ballastwater-beheersystemen*

1. Behalve in het geval omschreven in het tweede lid dienen ballastwater-beheersystemen die worden gebruikt om te voldoen aan dit Verdrag te worden goedgekeurd door de administratie, rekening houdend met door de Organisatie opgestelde richtsnoeren.

2. Ballastwaterbeheersystemen waarbij gebruik wordt gemaakt van actieve substanties of preparaten die een of meer actieve substanties bevatten teneinde te voldoen aan dit Verdrag dienen op grond van een door de Organisatie opgestelde procedure te worden goedgekeurd door de Organisatie. In deze procedure wordt de goedkeuring en intrekking van de goedkeuring van actieve substanties beschreven alsmede de voorgestelde wijze van toepassing. Bij intrekking van de goedkeuring wordt het gebruik van de desbetreffende actieve substantie of substanties binnen een jaar na de datum van de intrekking verboden.

3. Ballastwaterbeheersystemen die worden gebruikt om te voldoen aan dit Verdrag moeten veilig zijn voor het schip, zijn uitrusting en de bemanning.

Voorschrift D-4*Prototype ballastwaterbehandelingstechnieken*

1. Voor elk schip dat voorafgaand aan de datum waarop de norm in voorschrift D-2 ervoor van kracht zou worden, deelneemt aan een door de administratie goedgekeurd programma voor het testen en beoordelen van veelbelovende ballastwaterbehandelingstechnieken, wordt de norm in voorschrift D-2 niet eerder van kracht dan vijf jaar na de datum waarop het schip anders had moeten voldoen aan die norm.

2. Voor elk schip dat, na de datum waarop de norm in voorschrift D-2 ervoor van kracht is geworden, deelneemt aan een door de administratie goedgekeurd programma, rekening houdend met door de Organisatie opgestelde richtsnoeren, voor het testen en beoordelen van veelbelovende ballastwaterbehandelingstechnieken die mogelijk kunnen resulteren in behandelingstechnieken waarmee een hogere norm wordt verwezenlijkt dan die vervat in voorschrift D-2, houdt de norm vervat in voorschrift D-2 gedurende vijf jaar, vanaf de datum van de installatie van die techniek, op voor dat schip van kracht te zijn.

3. Bij het vaststellen en uitvoeren van programma's voor het testen en beoordelen van veelbelovende ballastwatertechnieken :

1 houden de Partijen rekening met de door de Organisatie opgestelde richtsnoeren, en

2 staan de Partijen deelname uitsluitend toe door het minimum aantal schepen dat nodig is om dergelijke technieken doeltreffend te kunnen testen.

4. Gedurende de gehele test- en beoordelingsperiode dient het behandelingssysteem op consistente wijze en overeenkomstig de opzet te worden bediend.

Voorschrift D-5

Herziening van normen door de Organisatie

1. Uiterlijk drie jaar voor de datum waarop de in voorschrift D-2 vervatte norm op zijn vroegst van kracht wordt, toetst het Comité tijdens een vergadering onder meer of er passende technieken beschikbaar zijn waarmee de norm kan worden verwezenlijkt, beoordeelt zij de criteria vervat in het tweede lid en worden de sociaal-economische gevolgen, in het bijzonder met betrekking tot de ontwikkelingsbehoeften van ontwikkelingslanden, met name van kleine eilandstaten in ontwikkeling, beoordeeld. Zo nodig verricht het Comité ook periodieke herzieningen, teneinde de toepasselijke vereisten voor schepen omschreven in voorschrift B-3.1 alsmede andere aspecten van ballastwaterbeheer die in deze Bijlage aan de orde komen, met inbegrip van eventuele door de Organisatie opgestelde richtsnoeren te onderzoeken.

2. Bij dergelijke herzieningen van passende technieken wordt ook rekening gehouden met :

1 veiligheidsoverwegingen met betrekking tot het schip en de bemanning;

2 milieuveiligheid, dit wil zeggen, dat er niet meer of groter milieueffecten veroorzaakt mogen worden dan ermee worden opgelost;

3 praktische toepassing, dit wil zeggen of de techniek verenigbaar is met de bouw en exploitatie van het schip;

4 kosteneffectiviteit, dit wil zeggen economisch verantwoord; en

5 biologische effectiviteit wat betreft de verwijdering of het anderszins onschadelijk maken van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen in ballastwater.

3. Het Comité kan een groep of groepen vormen voor het verrichten van de herzieningen beschreven in het eerste lid. Het Comité bepaalt de samenstelling, het mandaat en de door

dergelijke groepen te behandelen aangelegenheden. Dergelijke groepen kunnen voorstellen tot wijziging van deze Bijlage uitwerken en aanbevelen ter overweging door de Partijen. Uitsluitend Partijen mogen deelnemen aan het formuleren van aanbevelingen en door het Comité genomen besluiten inzake wijzigingen.

4. Indien de Partijen op basis van de in dit voorschrift beschreven herzieningen besluiten wijzigingen van deze Bijlage aan te nemen, worden zij aangenomen en treden zij in werking in overeenstemming met de in artikel 19 van dit Verdrag vervatte procedures.

AFDELING E — SCHOUWING- EN CERTIFICATIEVEREISTEN VOOR BALLASTWATERBEHEER

Voorschrift E-1

Schouwingen

1. Schepen met een brutotonnenmaat van 400 of meer waarop dit Verdrag van toepassing is, met uitzondering van drijvende platforms, FSU's en FPSO's worden onderworpen aan de onderstaand omschreven schouwingen :

1 Een eerste schouwing voordat het schip in dienst wordt gesteld of voordat het certificaat, vereist uit hoofde van voorschrift E-2 of E-3 voor de eerste maal wordt afgegeven. Bij deze schouwing wordt geverifieerd of het op grond van voorschrift B-1 vereiste ballastwaterbeheerplan en de bijbehorende bouw, uitrusting, systemen, onderdelen, voorzieningen en materialen of processen volledig voldoen aan de vereisten van dit Verdrag.

2 Een herschouwing met door de administratie voorgeschreven tussenpozen van ten hoogste vijf jaar, behalve wanneer voorschrift E-5.2, E-5.5, E-5.6 of E-5.7 van toepassing is. Bij deze schouwing wordt geverifieerd of het op grond van voorschrift B-1 vereiste ballastwaterbeheerplan en de bijbehorende bouw, uitrusting, systemen, onderdelen, voorzieningen en materialen of processen volledig voldoen aan de toepasselijke vereisten van dit Verdrag.

3 Een tussentijdse schouwing binnen drie maanden voor of na de tweede verjaardatum of binnen drie maanden voor of na de derde verjaardatum van het certificaat, in plaats van een van de jaarlijkse schouwingen omschreven in het eerste lid, 4). De tussentijdse schouwingen dienen te waarborgen dat de uitrusting, de bijbehorende systemen en processen voor ballastwaterbeheer volledig voldoen aan de toepasselijke vereisten van deze Bijlage en in bedrijfsklare staat verkeren. Deze tussentijdse schouwingen worden aangetekend op het certificaat, afgegeven krachtens voorschrift E-2 of E-3.

4 Een jaarlijkse schouwing binnen drie maanden voor of na iedere verjaardatum, met inbegrip van een algemene schouwing van de bouw, uitrusting, systemen, onderdelen, voorzieningen en materialen of processen die deel uitmaken van het op grond van voorschrift B-1 vereiste ballastwaterbeheerplan om te waarborgen dat zij in overeenstemming met het negende lid worden onderhouden en in goede staat blijven verkeren voor de dienst waarvoor het schip bedoeld is. Deze jaarlijkse schouwingen worden aangetekend op het certificaat, afgegeven krachtens voorschrift E-2 of E-3.

5 Een aanvullende algemene of deelschouwing, afhankelijk van hetgeen de omstandigheden vereisen, geschiedt na een wijziging, vervanging of ingrijpende reparatie van de bouw, uitrusting, systemen, onderdelen, voorzieningen en materialen die nodig is teneinde ten volle te kunnen voldoen aan dit Verdrag. De schouwing dient zodanig te zijn dat gewaarborgd wordt dat een dergelijke wijziging, vervanging of ingrijpende reparatie doeltreffend is geschied, zodat het schip voldoet aan de vereisten van dit Verdrag. Deze schouwingen worden aangetekend op het certificaat, afgegeven krachtens voorschrift E-2 of E-3.

2. De administratie stelt passende maatregelen vast voor schepen die niet onder de bepalingen van het eerste lid vallen om te waarborgen dat voldaan wordt aan de toepasselijke bepalingen van dit Verdrag.

3. Schouwingen van schepen aangaande de handhaving van de bepalingen van dit Verdrag worden uitgevoerd door functionarissen van de administratie. De administratie kan de schouwingen evenwel toevertrouwen aan hetzij daartoe benoemde inspecteurs, hetzij door haar erkende organisaties.

4. Een administratie die inspecteurs benoemt of organisaties erkent voor het verrichten van schouwingen als omschreven in het derde lid, verleent deze inspecteurs of organisaties tenminste de bevoegdheid (2) :

1 te vereisen dat het schip dat zij inspecteren voldoet aan de bepalingen van dit Verdrag; en

2 schouwingen te verrichten indien zulks wordt verzocht door de desbetreffende autoriteiten van een havenstaat die Partij is.

5. De administratie stelt de Organisatie in kennis van de specifieke verantwoordelijkheden en voorwaarden voor de aan de benoemde inspecteurs of erkende organisaties gedelegeerde bevoegdheden die deze doorgeeft aan de Partijen ten behoeve van hun functionarissen.

6. Indien de administratie, een benoemde inspecteur of een erkende organisatie bepaalt dat het ballastwaterbeheer van een schip niet overeenkomt met de gegevens op het ingevolge voorschrift E-2 of E-3 vereiste certificaat of zodanig is dat het schip niet naar zee kan zonder een bedreiging te vormen voor of schade te veroorzaken aan het milieu, de gezondheid van de mens, aan goederen of hulpbronnen, dient de inspecteur of organisatie erop toe te zien dat onverwijld herstelmaatregelen worden getroffen opdat het schip alsnog aan de vereisten voldoet. Een inspecteur of organisatie dient onverwijld in kennis te worden gesteld en erop toe te zien dat het certificaat niet wordt afgegeven dan wel wordt ingetrokken, naar gelang hetgeen van toepassing is. Indien het schip in een haven van een andere Partij ligt, dienen ook de bevoegde autoriteiten van de havenstaat onmiddellijk te worden ingelicht. Wanneer een functionaris van de administratie, een aangewezen inspecteur of een erkende organisatie de bevoegde autoriteiten van de havenstaat, heeft ingelicht, dient de regering van die havenstaat deze functionaris, inspecteur of organisatie alle nodige hulp te verlenen om hun verplichtingen uit hoofde van dit voorschrift te vervullen, met inbegrip van eventuele maatregelen bedoeld in artikel 9.

7. Wanneer een ongeval plaatsvindt met een schip of een defect wordt ontdekt waardoor de mogelijkheden op een schip om het ballastwater te beheren in overeenstemming met dit Verdrag wezenlijk worden aangetast, rapporteert de eigenaar, exploitant of een andere verantwoordelijke voor het schip dit zo spoedig mogelijk aan de administratie, de erkende

organisatie of de benoemde inspecteur die verantwoordelijk is voor de afgifte van het desbetreffende certificaat, die erop toeziet dat een onderzoek wordt ingesteld om te bepalen of een schouwing als vereist op grond van het eerste lid noodzakelijk is. Indien het schip zich bevindt in een haven van een andere Partij, meldt de eigenaar, exploitant of andere verantwoordelijke voor het schip dit tevens onverwijld aan de desbetreffende autoriteiten van de havenstaat en de benoemde inspecteur of erkende organisatie dient vast te stellen of deze melding heeft plaatsgevonden.

8. In alle gevallen staat de betrokken administratie volledig garant voor de volledigheid en doeltreffendheid van de schouwing en dient zij te waarborgen dat de nodige maatregelen worden getroffen om aan deze verplichting te voldoen.

9. De toestand van het schip en zijn uitrusting, systemen en processen dienen zodanig te worden onderhouden dat voldaan wordt aan de bepalingen van dit Verdrag om te waarborgen dat het schip in alle opzichten geschikt blijft om naar zee te gaan zonder een bedreiging te vormen voor of schade te veroorzaken aan het milieu, de gezondheid van de mens, aan goederen of hulpbronnen.

10. Na afronding van een schouwing van het schip uit hoofde van het eerste lid mogen geen wijzigingen plaatsvinden aan de bouw, uitrusting, onderdelen, voorzieningen of materialen die behoren bij het op grond van voorschrift B-1 vereiste ballastwaterbeheerplan en geïnspecteerd zijn zonder sanctie van de administratie, behalve bij directe vervanging van deze uitrusting of onderdelen.

Voorschrift E-2

Afgifte of aantekenen van een certificaat

1. De administratie waarborgt dat aan een schip waarop voorschrift E-1 van toepassing is een certificaat wordt afgegeven na bevredigende afronding van een schouwing verricht in overeenstemming met voormeld voorschrift. Een certificaat afgegeven in opdracht van een Partij van dit Verdrag wordt door de andere Partijen aanvaard en voor alle doeleinden die vallen onder dit Verdrag behandeld als ware het door henzelf afgegeven.

2. Certificaten worden afgegeven of aangetekend hetzij door de administratie, hetzij door een daartoe door haar naar behoren gemachtigde persoon of organisatie. In alle gevallen neemt de administratie de volle verantwoordelijkheid voor het certificaat op zich.

Voorschrift E-3

Afgifte of aantekenen van een certificaat door een andere Partij

1. Op verzoek van de administratie kan een andere Partij een schip doen schouwen en, indien zij ervan overtuigd is dat aan de bepalingen van dit Verdrag wordt voldaan, geeft zij het certificaat af of geeft zij toestemming voor afgifte van het certificaat aan het schip, en waar van toepassing viseert zij of geeft zij toestemming voor het viseren van dat certificaat van het schip in overeenstemming met deze Bijlage.

2. Een afschrift van het certificaat en een afschrift van het schouwingsrapport worden zo spoedig mogelijk toegezonden aan de administratie die het verzoek heeft gedaan.

3. Een aldus afgegeven certificaat dient een verklaring te bevatten inhoudende dat het is afgegeven op verzoek van de administratie en heeft dezelfde waarde en wordt op dezelfde wijze erkend als een certificaat dat is afgegeven door de administratie.
4. Geen certificaat wordt afgegeven aan een schip dat gerechtigd is de vlag te voeren van een Staat die geen Partij is.

Voorschrift E-4

Model van het certificaat

Het certificaat wordt opgesteld in de officiële taal van de Partij die het afgeeft in een vorm die overeenkomt met het model vervat in aanhangsel I. Indien de gebruikte taal Engels, Frans noch Spaans is, dient de tekst een vertaling in een van deze talen te omvatten.

Voorschrift E-5

Looptijd en geldigheid van het certificaat

1. Een certificaat wordt afgegeven voor een door de administratie gespecificeerde termijn die evenwel niet langer is dan vijf jaar.
2. Voor herschouwingen :
 - 1 Onverminderd de vereisten van het eerste lid, indien de herschouwing wordt afgerond binnen drie maanden voor de datum waarop het bestaande certificaat verstrijkt, is het nieuwe certificaat geldig vanaf de datum waarop de herschouwing is afgerond tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum waarop het bestaande certificaat verstrijkt.
 - 2 Indien de herschouwing wordt afgerond na de datum waarop het bestaande certificaat verstrijkt, is het nieuwe certificaat geldig vanaf de datum waarop de herschouwing is afgerond tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum waarop het bestaande certificaat verstrijkt.
 - 3 Indien de herschouwing meer dan drie maanden voor de datum waarop het bestaande certificaat verstrijkt wordt afgerond, is het nieuwe certificaat geldig vanaf de datum waarop de herschouwing is afgerond tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum waarop de herschouwing is afgerond.
3. Indien een certificaat wordt afgegeven voor een kortere termijn dan vijf jaar, kan de administratie de geldigheidsduur van het certificaat verlengen tot na de datum van het verstrijken ervan tot de maximumperiode genoemd in het eerste lid, mits de vereiste schouwingen bedoeld in voorschrift E-1.1.3, indien een certificaat wordt afgegeven voor een termijn van vijf jaar, naar behoren worden uitgevoerd.
4. Indien een herschouwing is afgerond en voor de datum van verstrijken van het bestaande certificaat geen nieuw certificaat kan worden afgegeven of aan boord van het schip kan worden genomen, kan de door de administratie gemachtigde persoon of organisatie het bestaande certificaat viseren en een dergelijk certificaat dient te worden aanvaard als geldig voor een volgende periode die zich evenwel niet mag uitstrekken tot vijf maanden na de datum van verstrijken.

5. Indien een schip op het tijdstip waarop het certificaat verstrijkt zich niet in de haven bevindt waarin het dient te worden geschouwd, kan de administratie de geldigheid van het certificaat verlengen. Een verlenging mag alleen geschieden om het schip in staat te stellen de reis naar de haven waarin het dient te worden geschouwd te voltooien en zulks uitsluitend in gevallen waarin dat passend en redelijk lijkt. Geen enkel certificaat wordt verlengd met meer dan drie maanden en een schip waarvan het certificaat wordt verlengd is, na aankomst in de haven waarin het dient te worden geschouwd niet gerechtigd op grond van die verlenging de haven te verlaten zonder nieuw certificaat. Zodra de herschouwing is voltooid, is het nieuwe certificaat geldig tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van verstrijken van het bestaande certificaat voordat het verlengd werd.

6. Voor een certificaat afgegeven aan een schip dat korte reizen maakt en dat niet is verlengd op grond van de voorgaande bepalingen van dit voorschrift kan door de administratie ten hoogste een maand uitstel worden verleend vanaf de erop vermelde datum van verstrijken. Zodra de herschouwing is voltooid, is het nieuwe certificaat geldig tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van verstrijken van het bestaande certificaat voordat het verlengd werd.

7. Onder bijzondere omstandigheden vast te stellen door de administratie behoeft een nieuw certificaat niet te worden gedateerd vanaf de datum van verstrijken van het bestaande certificaat zoals bepaald in het tweede lid, 2), en het vijfde of zesde lid, van dit voorschrift. Onder deze bijzondere omstandigheden is het nieuwe certificaat geldig tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van afronding van de herschouwing.

8. Indien een jaarlijkse schouwing wordt afgerond voorafgaand aan de termijn vermeld in voorschrift E-1 :

1 wordt de verjaardatum op het certificaat door middel van een aantekening gewijzigd in een datum uiterlijk drie maanden na de datum waarop de schouwing werd afgerond;

2 wordt de volgende jaarlijkse of tussentijdse schouwing vereist op grond van voorschrift E-1 verricht met de in dat voorschrift voorgeschreven tussenpozen uitgaande van de nieuwe verjaardatum;

3 kan de datum van verstrijken ongewijzigd blijven, mits een of meer jaarlijkse schouwingen, naar gelang hetgeen van toepassing is, zodanig worden verricht dat de maximumtermijnen tussen de schouwingen als voorgeschreven in voorschrift E-1 niet worden overschreden.

9. Een certificaat afgegeven uit hoofde van voorschrift E-2 of E-3 is niet langer geldig in de volgende gevallen :

1 indien de bouw, uitrusting, systemen, onderdelen, voorzieningen en materialen die nodig zijn om volledig te voldoen aan dit Verdrag worden gewijzigd, vervangen of een ingrijpende reparatie ondergaan en op het certificaat niet is aangetekend in overeenstemming met deze Bijlage;

2 bij overdracht van het schip onder de vlag van een andere Staat. Een nieuw certificaat wordt uitsluitend afgegeven wanneer de Partij die het nieuwe certificaat afgeeft er ten volle van overtuigd is dat het schip voldoet aan de vereisten van voorschrift E-1. In het geval van een overdracht van een vlag tussen Partijen zendt de Partij wier vlag het schip voordien gerechtigd was te voeren, indien zij daarom wordt verzocht binnen drie maanden nadat de

overdracht heeft plaatsgevonden, zo spoedig mogelijk aan de administratie van de andere Partij afschriften van de certificaten die het schip aan boord had vóór de overdracht en, indien beschikbaar, afschriften van de desbetreffende schouwingrapporten.

3 indien de desbetreffende schouwingen niet zijn afgerond binnen de termijnen vermeld in voorschrift E-1.1; of

4 indien het certificaat niet aangetekend is in overeenstemming met voorschrift E-1.1.

Engelse tekst van het verdrag en de bijlage

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION



IMO

E

INTERNATIONAL CONFERENCE ON
BALLAST WATER MANAGEMENT FOR
SHIPS
Agenda item 8

BWM/CONF/36
16 February 2004
Original: ENGLISH

**ADOPTION OF THE FINAL ACT AND ANY INSTRUMENTS, RECOMMENDATIONS
AND RESOLUTIONS RESULTING FROM THE WORK OF THE CONFERENCE**

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

Text adopted by the Conference

1 As a result of its deliberations, as recorded in the Record of Decisions of the Plenary (BWM/CONF/RD/2/Rev.1) and the Final Act of the Conference (BWM/CONF/37), the Conference adopted the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004.

2 The above-mentioned Convention, as adopted by the Conference, is annexed hereto.

ANNEX

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 onboard 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 in force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of this Convention or three months after the date of deposit of instrument, whichever is the later date.

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

4 After the date on which an amendment to this Convention is deemed to have been accepted under Article 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;
 - .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).

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

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

THIS IS TO CERTIFY:

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

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

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

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

Issued at
(Place of issue of certificate)

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

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEY(S)

THIS IS TO CERTIFY that 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:

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).

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

- .3 Estimated volume of Ballast Water discharged
 - .4 Circumstances of uptake, discharge, escape or loss, the reason therefore and general remarks.
 - .5 Whether approved Ballast Water Management plan had been implemented prior to discharge
 - .6 Signature of officer in charge of the operation
- 3.6 Additional operational procedure and general remarks

4 Volume of Ballast Water

The volume of Ballast Water onboard 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
