



DET KONGELIGE
UTENRIKSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 5

(2006–2007)

Om samtykke til tiltredelse av Internasjonal konvensjon om kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip av 13. februar 2004

*Tilråding fra Utenriksdepartementet av 27. oktober 2006,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Innledning

En ny konvensjon om kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip for å hindre spredning av fremmede organismer ble vedtatt i FNs sjøfartsorganisasjon (International Maritime Organisation - IMO) 9.–13. februar 2004.

Bakgrunnen for konvensjonen er at spredning av arter til områder der de ikke forekommer naturlig, har økt sterkt i omfang i det siste tiåret. Slike introduksjoner av fremmede organismer i det marine miljø ses som en svært alvorlig trussel mot arter og leveområder, og dermed mot det biologiske mangfold og mot menneskers helse. Inntak og utslipp av ballastvann og sedimenter (bunnfall i ballasttankene) fra skip i internasjonal trafikk er i dag den aktiviteten som internasjonalt anses å medføre størst risiko for utilsiktet introduksjon og spredning av fremmede organismer i det marine miljø. Konvensjonen har som formål å redusere og på sikt eliminere risikoen for slik spredning.

Konvensjonen var åpen for undertegning av enhver stat fra 1. juni 2004 til 31. mai 2005, og er deretter åpen for ratifikasjon eller tiltredelse. Konvensjonen vil tre i kraft tolv måneder etter tiltredelse av minst 30 stater hvis samlede handelsflåte utgjør minst 35 prosent av verdens handelsflåtes bruttotonnasje. Per 31. august 2006 hadde seks stater (Maldivene, Nigeria, Saint Kitts og Nevis, Spa-

nia, Syria og Tuvalu), som utgjør 0,62 prosent av verdenstonnasjen, sluttet seg til konvensjonen.

Norge har vært aktiv i forhandlingene og har hatt som mål å etablere et internasjonalt forpliktende regelverk på området.

Ettersom konvensjonen krever lovendring og for øvrig anses som en sak av særlig viktighet, er Stortingets samtykke til tiltredelse nødvendig i medhold av Grunnloven § 26, annet ledd. Forslag til lovendring er fremmet for Stortinget i Ot.prp. nr. 87 (2005–2006) Om lov om skipssikkerhet.

Konvensjonen i engelsk originaltekst med oversettelse til norsk følger som trykt vedlegg til proposisjonen.

2 Konvensjonens tilblivelse og hovedinnhold

2.1 Forhandlingene og vedtakelsen

Introduksjoner av fremmede organismer i marint miljø er en svært alvorlig trussel mot arter og leveområder, og dermed mot det biologiske mangfold og mot menneskers helse. Trusselen rangerer som en av de største truslene mot det marine miljø i global sammenheng. Kunnskap om marine organismesamfunn og habitater er begrenset, og marine økosystemer er ofte sammenhengende og har få natur-

lige spredningshindre. Disse faktorene gjør at en introduksjon ett sted lett kan spres videre og gi skadeeffekter i andre områder. Introduserte organismer i det marine miljø vil være svært vanskelig å utrydde. Inntak og utslipp av ballastvann og sedimenter fra skip i internasjonal trafikk er i dag den aktiviteten som internasjonalt anses å medføre størst risiko for utilsiktet introduksjon og spredning av fremmede organismer i det marine miljø.

Problemet med utilsiktet introduksjon og spredning av fremmede organismer i det marine miljø har vært drøftet i IMO i mer enn ti år. Det er tidligere utviklet frivillige retningslinjer for håndtering av ballastvann på skip, og enkelte stater har innført nasjonale tiltak for å redusere risikoen for uønskede introduksjoner.

Forhandlingene om en ny konvensjon pågikk over flere år og var til dels vanskelige. En kompliserende faktor i forhandlingene var at det på forhandlingstidspunktet ikke forelå noen kjent effektiv renseteknologi. Konvensjonen ble vedtatt på en diplomatkonferanse i IMO 9.–13. februar 2004. 74 stater deltok på konferansen samt en rekke observatører og ikke-statlige organisasjoner.

Norge deltok aktivt i konvensjonsarbeidet med mål om å oppnå et effektivt og kontrollerbart regime med strenge standarder. Det er å anse som et viktig gjennombrudd at det er fastsatt et strengt globalt regelverk som, når det trer i kraft, vil redusere risikoen for introduksjoner betydelig.

Norge fikk imidlertid ikke gjennomslag for et forslag til mindre omfattende ikrafttredelsesbetingelser. Et opprinnelig forslag lød på 40 stater og 50 prosent av verdenstonnasjen. Norge foreslo 18 stater og 20 prosent. Resultatet ble et kompromiss om minst 30 stater hvis samlede handelsflåte utgjør minst 35 prosent av verdens samlede tonnasje. At betingelsene er så vidt strenge vil kunne medføre at det vil gå flere år før konvensjonen trer i kraft.

Norge var på konferansen representert ved en delegasjon oppnevnt av Nærings- og handelsdepartementet. Den norske delegasjonen ble ledet av Sjøfartsdirektoratet ved seniorrådgiver Sveinung Oftedal og besto av representanter fra Miljøverndepartementet, Nærings- og handelsdepartementet, Direktoratet for naturforvaltning, Norges Rederiforbund, Det Norske Veritas, Havforskningsinstituttet, Fridtjof Nansens institutt og OptiMarin AS.

2.2 Konvensjonens hovedinnhold

Konvensjonen om kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip har som formål å

redusere og på sikt eliminere risikoen for spredning av fremmede organismer i marint miljø. Den nye konvensjonen, som omfatter alle skip i internasjonal fart, stiller i første omgang krav til at skip må skifte ut ballastvann på åpent hav for å redusere risikoen for spredning. Fra konvensjonens ikrafttredelse frem til renskravene innføres i perioden 2009–2016 kreves det at skip skal gjennomføre ballastvannutskifting etter bestemte standarder i områder mer enn 200 nautiske mil fra land med havdybde på minst 200 meter, og hvis dette ikke er mulig i områder med samme havdybde minst 50 nautiske mil fra land. Kyststaten kan ved behov også utpeke mer kystnære områder for ballastvannutskifting.

I en tidsperiode fra 2009 til 2016, avhengig av når skipet bygges og dets ballastvannkapasitet, innføres det krav om rensing av ballastvannet i henhold til strenge miljøstandarder. Frem til renskravene innføres for det enkelte skip skal skipet gjennomføre ballastvannutskifting etter de fastsatte reglene. Rensstandarder setter svært strenge krav til maksimalt antall levedyktige arter over en viss størrelse og inneholder bakteriekrav som tilsvarer det EU definerer som «excellent» badevann. Tidsvindu for innføring av renskravene er basert på vurderinger av fremtidig utvikling av effektiv behandlingsteknologi. Konvensjonen åpner derfor for at innførings-tidspunktene for krav til rensing av ballastvannet kan endres før konvensjonen trer i kraft. Konvensjonen legger også til rette for at renskravene kan skjerpes ytterligere når teknologiutviklingen tilsier det, slik at risikoen kan elimineres helt.

Konvensjonen har også bestemmelser om offentlig typegodkjenning av behandlingssystemer for ballastvann, og dersom det benyttes kjemikalier i prosessen, skal bruken av disse godkjennes av IMO.

Partene kan også fastsette tilleggskrav, alene eller i samarbeid med nærliggende stater. Når det følger av folkeretten, skal slike krav godkjennes av IMO med mindre det dreier seg om nøds- eller epidemisituasjoner.

Unntatt fra konvensjonens bestemmelser er skip som ikke er konstruert for å operere med ballastvann eller har forseglede ballastvanntanker. Konvensjonen gjelder heller ikke for krigsskip eller andre statseide skip som opererer i ikke-kommersiell fart. Slike skip skal imidlertid følge konvensjonens regler så langt det er rimelig eller praktisk mulig. Skip som kun går i en parts egne farvann er også unntatt med mindre parten selv bestemmer noe annet. Det samme gjelder skip som kun går i farvann under én annen parts jurisdiksjon der denne part godkjenner unntaket.

Basert blant annet på risikoanalyser kan partene i farvann under egen jurisdiksjon gjøre unntak på visse betingelser også for skip i faste ruter eller for enkelte faste reiser.

Om bord på skip skal det foreligge en godkjent plan for ballastvannbehandling, og det skal føres dagbok over inntak, utslipp og behandling av ballastvannet. Partene kan også foreta havnestatskontroller, og flaggstaten skal utstede sertifikater for skipets ballastvannbehandling. Videre er det krav til mottaksanlegg i havn for sedimenter som vaskes ut fra ballasttankene ved reparasjoner e.l.

Partene skal også medvirke til forskning og utvikling, overvåke situasjonen i egne havområder, samt sørge for gjensidig informasjonsutveksling.

Konvensjonen er utformet uten visshet om at det vil foreligge effektiv teknologi innen konvensjonens frister. Det er derfor tatt inn i konvensjonens regel D-5 en bestemmelse om at det tre år før første innfasingsår for behandlingsteknologi (år 2009) skal foretas en gjennomgang av om det i tide vil foreligge godkjent teknologi som tilfredsstiller konvensjonens standarder.

3 Nærmere om de enkelte bestemmelser i konvensjonen

Konvensjonen har en innledende erklæring, en hoveddel med artikler og ett vedlegg med tekniske regler. Konvensjonen inneholder også to bilag, en mal for et internasjonalt ballastvannsertifikat og en mal for ballastvanndagboken. Femten retningslinjer som utfyller og forklarer konvensjonens bestemmelser, er utarbeidet eller er under utarbeidelse i IMO. I det følgende omtales konvensjonens artikler og vedlegg med tekniske regler. Reglene som er tatt inn i konvensjonens vedlegg, har enklere endringsprosedyrer enn konvensjonens artikler.

3.1 Konvensjonens artikler

Artikkel 1 Definisjoner

Artikkelen inneholder definisjoner av sentrale begreper i konvensjonen. Blant annet er begrepet «skadelige vannorganismer og patogener» definert som «vannorganismer eller patogener som, dersom de tilføres sjøen, herunder elvemunninger, eller vassdrag, kan medføre fare for miljø, menneskehelse, eiendom eller ressurser, forringe det biologiske mangfoldet eller virke forstyrrende inn på annen rettmessig bruk av slike

områder». Patogener er sykdomsfremkallende bakterier eller virus.

Artikkel 2 Alminnelige forpliktelser

Artikkelens bestemmelser retter seg mot partene til konvensjonen som

- forplikter seg til å gjennomføre konvensjonens bestemmelser, og som oppfordres til å samarbeide om dette og om overholdelse og håndhevelse av konvensjonen,
- i tråd med folkeretten kan innføre strengere krav (artikkel 2.3),
- skal søke å ikke skade miljø, helse og ressurser i andre stater ved gjennomføring av konvensjonens bestemmelser,
- skal forsikre seg om at gjennomføring av konvensjonens krav om ballastvannhåndtering ikke påfører miljøet større skade enn det forhindrer,
- skal søke å samarbeide om å ta opp eventuelle problemer med ballastvannhåndtering i områder utenfor partenes jurisdiksjon.

Artikkel 3 Anvendelse

Konvensjonen gjelder for alle (partenes) skip i internasjonal fart. Den gjelder ikke for skip som ikke er konstruert for å operere med ballastvann, og heller ikke for skip som har forseglede tanker med permanent ballastvann. I tillegg gjelder den ikke for krigsskip eller andre statside skip som opererer i ikke-kommersiell fart. Det forventes likevel at også disse skipene treffer tiltak i henhold til konvensjonens bestemmelser så langt dette er rimelig og praktisk mulig. Artikkelen innholder også en meget viktig bestemmelse om at skip under flagg til stater som ikke er parter til konvensjonen, ikke skal behandles mer fordelaktig.

Artikkel 4 Kontroll av overføring av skadelige vannlevende organismer og patogener via ballastvann og sedimenter fra skip

Bestemmelsen angir konvensjonens sentrale partsforpliktelser. Hver part til konvensjonen skal kreve at skip under dets flagg eller myndighet overholder konvensjonens bestemmelser og treffer nødvendige tiltak for å forsikre seg om at skip som fører partens flagg, oppfyller konvensjonens krav. Artikkelen sier videre at hver part skal, ut fra partenes evner, utarbeide nasjonale strategier og handlingsprogram for ballastvannhåndtering i havner og farvann under partens jurisdiksjon.

Artikkel 5 Mottaksordninger for sedimenter

Partene til konvensjonen skal sørge for at det er mottaksordninger for sedimenter på steder der rensing eller reparasjon av ballastvanntanker skjer. Sedimenter er i artikkel 1 nr. 11 definert som bunnfall fra ballastvann på skip. Operasjonen av mottaksordningene skal ikke forsinke skipene. Artikkelen setter også krav om at sedimentene skal håndteres forsvarlig og ikke skade miljø, helse, eiendom eller ressurser.

Artikkel 6 Vitenskaplig og teknisk forskning og overvåking

Partene til konvensjonen skal (enkeltvis eller i samarbeid) etterstrebe forskning på ballastvannbehandling, samt overvåke effekter av ballastvannbehandling i områder under partenes jurisdiksjon. Partene skal søke å stille informasjon fra slik forskning og overvåking til rådighet for andre parter til konvensjonen dersom det blir etterspurt.

Artikkel 7 Besiktelse og sertifisering

Skip som seiler under en parts flagg eller opererer under en parts myndighet, skal besiktes og sertifiseres i henhold til kravene i konvensjonen. Tilleggskrav innført i henhold til konvensjonens artikkel 2.3 eller del C av vedlegget til konvensjonen skal ikke medføre tilleggsbesiktelser eller ytterligere sertifisering av skip fra myndighetens side. Verifikasjon av tilleggskrav er ansvaret til den parten som innfører slike krav.

Artikkel 8 Overtredelser

Enhver overtredelse av bestemmelsene i konvensjonen skal være forbudt. En part til konvensjonen skal etablere sanksjoner som står i forhold til overtredelsen, og som virker preventivt mot overtredelser. Dersom en part til konvensjonen avdekker overtredelse av konvensjonens bestemmelser, kan parten selv etterforske og straffeforfølge angjeldende skip, eller den kan oversende saken til flaggstaten.

Artikkel 9 Inspeksjon av skip

En part til konvensjonen kan inspisere skip i havn eller ved offshoreinstallasjon. Dersom det ikke er klar grunn til å mistenke brudd på konvensjonens bestemmelser, skal inspeksjonen avgrenses til å sjekke at det er sertifikat om bord, inspeksjon av ballastvanndagboken, og/eller en prøvetaking i henhold til IMO's retningslinjer.

Dersom det avdekkes at skipet ikke har gyldig sertifikat, at utstyret ikke samsvarer med spesifiseringen i sertifikatet, eller at kaptein eller mannskap

ikke er kjent med prosedyrer for ballastvannhåndtering, kan en mer omfattende inspeksjon utføres. Det skal i slike tilfeller sikres at utslipp av ballastvann ikke utgjør en miljøtrussel.

Artikkel 10 Oppdagelse av overtredelser og kontroll av skip

Parter til konvensjonen skal samarbeide om å avdekke overtredelser og om å håndheve konvensjonens bestemmelser. Dersom overtredelser avdekkes, så kan skipet, i tillegg til å få sanksjoner som er beskrevet i artikkel 8 og 9 i konvensjonen, holdes tilbake eller nektes adgang til havn hos den parten som kontrollerer skipet. En part kan også inspisere skip dersom det er mottatt begrunnet anmodning om det fra en annen part.

Artikkel 11 Underretning om kontrolltiltak

Når inspeksjoner indikerer overtredelse av konvensjonen, skal skipet varsles og en rapport oversendes flaggstatsadministrasjonen. Myndigheten skal varsles skriftlig i de tilfeller der det i henhold til artikkel 9 og 10 ikke kan slippes ut ubehandlet ballastvann fra skipet. Artikkelen inneholder også krav om varsling av neste havn, og notifisering av skipets klasseselskap.

Artikkel 12 Unødig forsinkelse av skip

Det er et krav at skip ikke skal forsinkes unødig i forbindelse med kontroll og håndhevelse. Dersom så skjer, kan skipet kreve erstatning for forsinkelsen.

Artikkel 13 Faglig bistand, samarbeid og regionalt samarbeid

Parter til konvensjonen skal bidra med teknisk bistand til de partene til konvensjonen som etter spør dette. I tillegg bes det om at parter samarbeider om teknologioverføring vedrørende ballastvannbehandling. Artikkelen inneholder også bestemmelser om regionalt samarbeid.

Artikkel 14 Formidling av opplysninger

En part til konvensjonen skal informere IMO om, og gjøre tilgjengelig for andre parter, opplysninger om blant annet følgende:

- krav og prosedyrer vedrørende ballastvannbehandling,
- tilgjengelighet og lokalisering av mottaksordninger,
- krav til informasjon fra skip som i henhold til konvensjonens bestemmelser ikke kan gjennomføre ballastvannbehandling.

Artikkel 15 *Tvisteløsning*

Parter til konvensjonen skal løse en tvist om tolkning eller anvendelse av konvensjonen ved forhandlinger eller ved andre fredelige midler.

Artikkel 16 *Forholdet til folkeretten og andre avtaler*

Ikke noe i denne konvensjonen skal berøre rettigheter eller plikter en stat har under folkeretten slik den er nedfelt i FN's havrettstraktat.

Artikkel 17 *Undertegning, ratifikasjon, godtakelse, godkjenning og tiltredelse*

Konvensjonen var åpen for undertegning i organisasjonens hovedkvarter fra 1. juni 2004 til 31. mai 2005, og er deretter åpen for tiltredelse. Artikkelen sier at stater kan bli part i konvensjonen ved undertegning uten forbehold om ratifikasjon, godtakelse eller godkjenning, eller ved undertegning med forbehold om ratifikasjon, godtakelse eller godkjenning, etterfulgt av ratifikasjon, godtakelse eller godkjenning, eller ved tiltredelse.

Artikkel 18 *Ikrafttredelse*

Konvensjonen trer i kraft ett år etter at minst 30 stater som representerer 35 prosent av verdens tonnasje (handelsflåten), har ratifisert, godkjent eller tiltrådt konvensjonen. For stater som ratifiserer eller tiltrer etter ikrafttredelse, vil konvensjonen tre i kraft for denne staten tre måneder etter deponering av ratifikasjonsdokumentet hos IMO.

Artikkel 19 *Endringer*

Endringer i artikler i konvensjonens hoveddel skal skje etter eksplisitt godkjenning av minst to tredjedeler av partene til konvensjonen, mens vedlegget (reglene) til konvensjonen kan endres etter stilltiende godkjenning. En endring ved stilltiende godkjenning trer ikke i kraft dersom mer enn en tredjedel av partene til konvensjonen melder inn en protest mot endringen. En endring til konvensjonen kan også gjøres ved en konferanse dersom minst en tredjedel av partene til konvensjonen støtter et forslag om dette. På konferansen må en endring ha støtte fra minst to tredjedeler av de som stemmer for at generalsekretæren skal kunne distribuere endringen(e) til partene for deres godkjenning. Endringer som ikke godkjennes av en part, vil ikke gjelde for denne parten.

Artikkelen redegjør også for hvor lang tid det tar for at endringer til konvensjonen skal tre i kraft.

Artikkel 20 *Oppsigelse*

To år etter at konvensjonen har trådt i kraft for en stat kan konvensjonen sies opp.

Artikkel 21 *Depositar*

IMOs generalsekretærens er depositar for konvensjonen.

Artikkel 22 *Språk*

Konvensjonens originaltekst er arabisk, engelsk, fransk, kinesisk, russisk og spansk.

3.2 Vedlegg

Regler for kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip

Del A – Alminnelige Bestemmelser

Regel A-1 Definisjoner

Bestemmelsen inneholder definisjoner på sentrale begreper som benyttes i vedlegget (reglene) til konvensjonen.

Regel A-2 Generelt virkeområde

Med mindre annet er uttrykkelig fastsatt, skal ballastvann kun slippes ut etter å ha vært behandlet i samsvar med bestemmelsene gitt i dette vedlegget.

Regel A-3 Unntak

Regelen angir generelle unntak fra kravene om ballastvannhåndtering. Unntak er gitt på visse betingelser

- for å ivareta skipets sikkerhet,
- i forbindelse med ulykkesutslipp som følge av skade på skip eller utstyr,
- i forbindelse med operasjon for å hindre andre forurensende utslipp (akutte), eller
- dersom ballastvannet tas opp og slippes ut på samme sted.

Regel A-4 Fritak

Regelen fastsetter betingelsene for unntak fra ballastvannhåndtering som kan gis etter søknad fra skip. Regelen fastsetter også prinsipper og prosedyrer for slike unntak.

Regel A-5 Tilsvarende anvendelse

For fritidsbåter og redningsfartøy under 50 meter og maksimal ballastvannkapasitet på 8 kubikkmeter kan myndigheten, i henhold til retningslinjer

gitt av IMO, gi bestemmelsene i konvensjonen tilsvarende anvendelse.

Del B – Krav til behandling og kontroll for skip

Regel B-1 Ballastvannbehandlingsplan

Regelen sier at alle skip skal ha en godkjent plan for ballastvannbehandling.

Regel B-2 Ballastvanndagbok

Denne regelen krever at alle skip skal ha en ballastvanndagbok etter et format som gis i et bilag til konvensjonen. Det kreves at

- alle skip skal loggføre ballastvannoperasjonene,
- dagboken skal oppbevares på skipet i minimum 2 år, og deretter i selskapet i 3 år,
- dagboken skal være tilgjengelig for kontroll.

Regel B-3 Ballastvannbehandling for skip

Regelen er sentral og definerer innfasingsregimet for når skip skal tilfredsstillere kravene til ballastvannutskifting etter standarden i regel D-1, og kravene til ballastvannrensing etter standarden i regel D-2.

Innfasingen av renseteknologi for ballastvann er basert på faste datoer og differensiert etter skipenes byggeår og ballastvannkapasitet. Det kreves at alle skip skal innføre renseteknologi fra et gitt år med mindre skipet leverer ballastvann til et godkjent mottaksanlegg. Fra et slikt tidspunkt er inntrådt kan skipet ikke lengre utføre ballastvannutskifting fordi en slik behandling ikke vil tilfredsstillere D-2 standarden. Innfasingsplanen er som følger:

Regel B-4 Ballastvannutskifting

Regelen fastsetter hvor ballastvannutskifting skal foregå. Ballastvannutskifting skal om mulig foregå lengre enn 200 nautiske mil fra land på havdyp over 200 m. Når dette ikke er mulig, kan skip gjennomføre ballastvannutskifting i tråd med IMOs retningslinjer inntil 50 nautiske mil fra land på havdyp

over 200 m. Partene til konvensjonen kan også etablere områder nærmere land der ballastvannutskifting kan tillates.

Skip skal ikke måtte avvike fra planlagt reise for å gjennomføre ballastvannutskifting i tråd med hovedreglene beskrevet ovenfor. Dersom skipet ikke passerer et område der ballastvannutskifting kan gjennomføres i henhold til regel B-4, har skipet rett til å slippe ut ubehandlet ballastvann. Skipet skal heller ikke gjennomføre ballastvannutskifting dersom operasjonen truer skipets sikkerhet.

Regel B-5 Sedimentbehandling for skip

Regelen angir kravene til sedimentbehandling og krever at sedimenter skal fjernes og deponeres i henhold til skipets ballastvannplan.

Regel B-6 Offiserenes og mannskapets plikter

Offiserer og mannskap skal være kjent med skipets ballastvannbehandlingsplan og deres plikter etter den.

Del C – Særlige krav i visse områder

Regel C-1 Tilleggskrav

Partene til konvensjonen har rett til å innføre tilleggskrav, i tråd med folkeretten, i tillegg til kravene i del B. Regelen etablerer prosedyrer for hvordan dette skal gjøres. Så langt det kreves i folkeretten, skal IMO godkjenne innføring av slike tilleggskrav.

Regel C-2 Advarsler om inntak av ballastvann i visse områder og flaggstatstiltak i den forbindelse

Parter til konvensjonen skal søke å melde fra til sjøfarende, potensielt berørte kyststater og IMO om områder under deres jurisdiksjon hvor man ikke bør ta opp ballastvann, og om mulig angi alternative områder for opptak. Slike meldinger kan sendes ut i forbindelse med

- oppblomstring av skadelige fremmede organismer,

Tabell 3.1

| Skipets byggeår | Ballastvannkapasitet | Dato for innføring av renseteknologi |
|-----------------|--|--------------------------------------|
| Før 2009 | 1500–5000 m ³ | 2014* |
| Før 2009 | < 1500 m ³ og > 5000 m ³ | 2016* |
| 2009 og senere | < 5000 m ³ | 2009 |
| 2009–2012 | > 5000 m ³ | 2016 |
| 2012 | > 5000 m ³ | 2012 |

* tidspunktet legges til første mellomliggende besiktelse eller fornyelsesbesiktelse etter forpliktelsesdato.

- lokaliteter med kloakkutslipp,
- vannkvalitetsforhold knyttet til tidevann.

Regel C-3 Formidling av opplysninger

IMO skal gjøre informasjon, som organisasjonen har fått vedr. regel C-1 og C-2, tilgjengelig.

Del D – Standarder for ballastvannbehandling

Regel D-1 Standard for ballastvannutskifting

Regelen definerer en standard for ballastvannutskifting som sier at 95 prosent volumetrisk utskifting er det generelle kravet. Dersom gjennompumpingsmetoden benyttes, så skal tre ganger gjennomstrømning være tilstrekkelig, eller at det kan påvises 95 prosent volumetrisk utskifting.

Regel D-2 Standard for ballastvannbehandling

Regelen definerer en standard for hva som må oppnås ved behandling eller rensing av ballastvann. Standarden setter krav til et maksimalt antall levedyktige arter over en viss størrelse, samtidig som den inneholder bakteriekrav som tilsvarer det som EU definerer som «excellent»badevann.

Regel D-3 Krav til godkjenning av ballastvannbehandlingssystemer

Det settes her krav om at utstyr for behandling av ballastvann skal typegodkjennes av en parts administrasjon (eller den som er bemyndiget), men dersom det benyttes kjemikalier som aktivt stoff i systemet, skal bruken av disse godkjennes av IMO etter nærmere retningslinjer.

Regel D-4 Prototypeteknologier for ballastvannbehandling

Skip kan installere prototypeteknologi for utprøving i forkant av tidspunktet for innføring av D-2 standarden. Innføringen av D-2 standarden vil da skje fem år etter at den ellers ville ha blitt gjort gjeldende for det skipet. Etter at D-2 standarden er innført, kan et skip installere prototypeteknologi som har potensial til å oppnå en bedre standard enn D-2. D-2 standarden opphører å gjelde for et slikt skip i fem år etter installasjonen av prototypeteknologien.

Regel D-5 Gjennomgang av standardene i organisasjonen

Denne regelen reflekterer at det var usikkerhet knyttet til fastsettelsen av innføringstidspunkt for teknologi for behandling av ballastvann (regel B-3). Regelen sier derfor at tre år før tidligste effektive dato for innføring av behandlingsteknologi

skal IMO vurdere om denne innfasingen er teknisk mulig, og ta stilling til om det er behov for å endre fristene i konvensjonen. Tidligste frist i konvensjonen er 2009, og en slik gjennomgang vil derfor bli utført av IMO i løpet av 2006.

Del E – Krav til besiktelse og sertifisering med hensyn til ballastvannbehandling

Regel E-1 Besiktelser

Regelen definerer krav til besiktelser og sier at alle skip over 400 bruttotonn som omfattes av konvensjonen, bortsett fra flytende plattformer, FSUer (flytende lagringsinnretninger) og FPSOer (flytende produksjons-, lagrings- og losseinnretninger), skal besiktes som angitt i denne regelen. Det betyr førstegangsbesiktelse før skipet skal i drift, og før det i henhold til konvensjonen skal ha sertifikater, en fornyelsesbesiktelse innen fem år, en mellomliggende besiktelse etter omtrent to og et halvt år og en årlig besiktelse. En tilleggsbesiktelse skal gjennomføres dersom det har blitt gjort omfattende endringer på skipet som har betydning for tilfredsstillelse av konvensjonen.

Regelen spesifiserer også inspektørens oppgave når forhold avdekkes som gjør at skipet ikke tilfredsstiller konvensjonens krav. Videre er det rapporteringskrav ved uhell som gjør at ballastvannhåndtering ikke kan gjennomføres.

Regel E-2 Utstedelse eller godkjenning av sertifikat

Denne regelen sier at myndigheten skal kreve at skip som i henhold til regel E-1 skal ha sertifikat, får utstedt dette dersom skipet tilfredsstiller gjeldende krav. Et sertifikat som er utstedt av en part til konvensjonen, skal anerkjennes av andre parter til konvensjonen. Sertifikatet kan også utstedes av den myndigheten autoriserer til å gjøre det.

Regel E-3 Utstedelse eller godkjenning av et sertifikat ved en annen part

Regelen sier at en annen part kan foreta besiktelser og sertifisere skip etter anmodning fra en myndighet. Et skip hvis flaggstat ikke er part til konvensjonen, kan ikke få utstedt sertifikat.

Regel E-4 Sertifikatets utforming

Regelen sier at formatet som er i bilag I til konvensjonen skal benyttes, og det skal utstedes på parterens språk samt på engelsk, fransk eller spansk.

Regel E-5 Sertifikatets varighet og gyldighet

Sertifikater har som hovedregel ikke lengre gyldighet enn fem år.

4 Gjennomføring i norsk rett

Forurensning fra skip reguleres i dag av kapittel 11 om forurensning fra skip i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontroll med Skibes Sjødygtighed m.v. Myndighet etter kapittel 11 er ved kgl.res. 12. oktober 1979 delegert til Miljøverndepartementet. Sjødyktighetsloven gir hjemmel til å stille krav til skip for å redusere utslipp av skadelige stoffer, men gir ikke hjemmel til å stille krav til skip for å redusere risikoen for introduksjon av fremmede organismer. Det er derfor behov for å introdusere et nytt hjemmelsgrunnlag for å kunne gjennomføre konvensjonen i norsk rett.

Forslag til ny lov om skipssikkerhet, som er foreslått å erstatte dagens sjødyktighetslov, ble fremmet for Stortinget 9. juni 2006 i Ot.prp. nr. 87 (2005–2006) Om lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven). Et nytt lovgrunnlag for å kunne gjennomføre konvensjonens bestemmelser er tatt inn i proposisjonens kapittel 5 Miljømessig sikkerhet.

Det foreslås for øvrig at konvensjonens nærmere bestemmelser tas inn i en ny forskrift når et nytt lovgrunnlag er etablert. Forskriften vil bli utarbeidet i god tid før konvensjonen trer i kraft.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Det stilles i dag ikke krav fra myndighetene når det gjelder håndtering av ballastvann og sedimenter fra skip. Innføringen av slike krav vil derfor få økonomiske konsekvenser for det offentlige, rederieringen og lasteier.

Det vil også være betydelige positive økonomiske konsekvenser gjennom redusert trussel mot de marine ressursene. Denne gevinsten er ikke kvantifiserbar, og den kan ikke tidfestes. Det kan tenkes scenarier der introduksjoner av fremmede arter kan skape store skader på det marine økosystemet, og på de marine ressursene som utnyttes økonomisk. *Chattonella*-algen som tok livet av nær 1000 tonn oppdrettsfisk til store verdier på Sørlandet våren 2001, antas for eksempel å være introdusert via ballastvann fra Østen.

5.1 Økonomiske og administrative konsekvenser for myndighetene

Det vil være økonomiske og administrative konsekvenser på myndighetssiden ved innføring av nytt

regelverk for kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter. Det må utvikles en ny forskrift og det må etableres godkjennings- og tilsynsordninger under forskriften. Etableringen av nytt regelverk er anslått til å utgjøre ca. 1,5 årsverk hos Sjøfartsdirektoratet og andre berørte myndigheter. Deretter er tilsyn og kontroll med regelverket anslått å utgjøre mellom 3 og 3,5 årsverk. Dersom det etableres en ordning for å vurdere søknader om fritak etter risikoanalyser (jf. regel A-4 i konvensjonen), vil det medføre bruk av ressurser i Sjøfartsdirektoratet. Tidsbruken vil følge av søknadsmengden og er derfor vanskelig å estimere.

5.2 Økonomiske konsekvenser for den maritime næringen

Næringen vil kunne påregne utgifter forbundet med utarbeidelse av ballastvannplaner. Slike planer skal være spesifikke for hvert skip og godkjennes av myndighetene. Disse kostnadene er estimert til ca. 50 000 kroner per plan.

Dersom skip ønsker å gjennomføre en risikoanalyse for å søke om å få fritak fra reglene om hvordan skipet skal håndtere ballastvannet om bord, vil næringen måtte bære kostnadene. Kostnadene forbundet med dette er usikre, men er estimert til rundt 20 000 kroner per analyse.

De øvrige økonomiske konsekvensene vil i hovedsak være avhengig av om skipet foretar ballastvannutskifting eller om det tar i bruk alternative behandlingsmetoder. Muligheter for ballastvannutskifting er avhengig av skipets konstruksjon, reiserute og de værforhold skipet opplever i det spesifikke tilfellet. Muligheten for å installere behandlingsmetoder om bord er blant annet avhengig av utviklingen av ny effektiv renseteknologi og vil variere med type og alder på skipet, samt det totale ballastvannvolumet det er aktuelt å behandle. Kostnader forbundet med ballastvannbehandling er tilsvarende varierende for de enkelte skipstyper.

Det foreligger derfor svært variabelt tallmateriale knyttet til kostnader når det gjelder ballastvannutskifting, og bruk av ulike behandlings- og rensemetoder. Etter hvert som flere behandlingsmetoder blir utprøvd i fullskala, vil det bli enklere å beregne kostnadene. Det forventes også at kostnader ved gjennomføring av behandlingsmetoder vil bli redusert etter hvert som metodene blir akseptert og anerkjent. Dette innebærer at kostnadsoverslagene, som er gitt nedenfor, kun må ses på som estimer.

Når det gjelder ballastvannutskifting, varierer kostnadene per behandling for oljetankere fra 8 200–82 300 kroner (tall fra 2002 fra Australian Ministry of Agriculture, Fisheries and Forestry og Endresen et. al.). For containerskip er kostnadene for den enkelte utskiftningsoperasjon anslått fra 2 000 til 20 000 kroner, mens de for RoRo-skip er anslått fra 2 000 til 20 000 kroner. Oljetanker har i snitt et ballastvannvolum på 45 000 kubikkmeter, containerskip 10 000 kubikkmeter, mens RoRo-skip har et snitt på 5000 kubikkmeter. Skip vil i utgangspunktet måtte skifte ut ballastvannet når det på vei til en havn ankommer via en rute som faller inn under konvensjonens hovedregler om utskifting. Det vil si at skipet går gjennom områder som er mer enn 200 nautiske mil fra land med havdybde på minst 200 meter, eller hvis dette ikke er mulig, i områder med samme havdybde minst 50 nautiske mil fra land. De årlige utskiftningskostnadene for det enkelte skip vil således variere bl.a. med skipets reiserute.

Når det gjelder ulike behandlings- og rensemetoder, er kostnadene enda mer usikre, ikke minst fordi det for store volumer er usikkert om dagens metoder oppfyller konvensjonens standard. En undersøkelse utført av SINTEF i 2004 viste estimerte behandlingkostnader på ca. 1–5 kroner (0,1–0,6 euro) pr. kubikkmeter ballastvann.

Det følger videre av konvensjonens art. 5 at det i havner og terminaler hvor det foregår rengjøring eller reparasjon av ballasttanker skal finnes tilfredsstillende mottaksordninger for sedimenter. Når konvensjonens gjennomføres i norsk rett vil det oppstå et behov for leveringsmuligheter. Slike mottaksordninger vil kunne inngå i forurensingsforskriftens kapittel 20 om levering og mottak av avfall og lasterester fra skip. I henhold til denne forskriften følger havnens plikter til å opprette mottak av hvilke behov skipsfarten til en enhver tid har for å levere. Det innebærer at havner hvor det foregår rengjøring og reparasjon vil få en plikt til å opprette mottaksordninger. Kostnadene ved å drive disse ordningene skal etter forskriftens bestemmelser belastes skipene gjennom avfallsgebyrer.

For det enkelte rederi vil dette totalt sett kunne føre til en økning av driftskostnadene.

Norsk maritim leverandørindustri er i ferd med å utvikle renseteknologi for ballastvannbehandling. For disse vil konvensjonen gi positive inntjeningsmuligheter.

6 Vurdering og tilråding

Norge har lenge hatt som mål å etablere et effektivt internasjonalt regelverk på området. Norske farvann er blant verdens mest produktive, samtidig som kystlinjen også er Europas lengste. Denne kystsonen representerer store verdier både som naturområder, ressurser og som grunnlag for økonomisk produksjon i marine næringer.

Konsekvensene av skadelige introduksjoner kan bli betydelige både i forhold til økologi og økonomi. Kombinasjonen av høy skipsaktivitet og lokalt store utslipp av ballastvann med innhold av fremmede organismer fører til at norske farvann er eksponert for en relativt høy risiko. Det er derfor ønskelig at Norge bidrar til konvensjonens ikrafttredelse ved å tiltre så snart som mulig.

Konvensjonen er utarbeidet i nært samarbeid med næringen som har lagt vekt på betydningen av å utvikle et globalt bindende regelverk på området. Næringen har for øvrig lagt vekt på å oppnå en viss grad av fleksibilitet med hensyn til når det er nødvendig å gjennomføre ballastvannutskifting, og på å utvikle tilstrekkelige strenge standarder for behandling av ballastvann som legger til rette for utvikling av propotypeteknologi med lang levetid. For næringen er det viktig at rensutstyr som installeres om bord, gir skipsfarten tilstrekkelig trygghet over tid for at kravene i konvensjonen overholdes.

Konvensjonen er utformet uten at det er visshet om at det vil foreligge effektiv teknologi innen konvensjonens frister. Det er derfor tatt inn i konvensjonens regel D-5 en bestemmelse om at det tre år før første innfasingsår for behandlingsteknologi skal foretas en gjennomgang av om det i tide vil foreligge godkjent teknologi som tilfredsstillende konvensjonens standarder. En foreløpig gjennomgang ble utført av IMO i 2005. Konklusjonen den gang var at situasjonen var lovende. En ny vurdering ble foretatt høsten 2006. Konklusjonen var at godkjent teknologi sannsynligvis vil være tilgjengelig i tide, men at kravene kan justeres for skip som allerede er kontrahert og som omfattes av de innledende innfasingsfristene. Hensikten med bestemmelsen var å gjøre det mulig å tiltre konvensjonen på et tidligere tidspunkt.

Spørsmålet om norsk tiltredelse har vært forelagt Finansdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Forsvarsdepartementet, Justis- og politidepartementet, Nærings- og handelsdepartementet og Samferdselsdepartementet, som ikke har hatt merknader.

Miljøverndepartementet tilrår at konvensjonen tiltres. Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Utenriksdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til tiltredelse av Internasjonal konvensjon om kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip av 13. februar 2004.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om samtykke til tiltredelse av Internasjonal konvensjon om kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip av 13. februar 2004, i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om samtykke til tiltredelse av Internasjonal konvensjon om kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip av 13. februar 2004

I

Stortinget samtykker i tiltredelse av Internasjonal konvensjon om kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip av 13. februar 2004.

Annex 1**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,

Vedlegg 1**Internasjonal konvensjon om kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip, 2004**

Partene i denne konvensjon –

Som minner om artikkel 196 nr. 1 i De forente nasjoners havrettskonvensjon av 1982 (UNCLOS), som slår fast at «Statene skal treffe alle tiltak som er nødvendig for å hindre, begrense og kontrollere forurensning av det marine miljø som skyldes bruk av teknologi under deres jurisdiksjon eller kontroll, eller forsettlig eller utilsiktet innføring i en bestemt del av det marine miljø av fremmede eller nye arter som kan føre til betydelige og skadelige forandringer i det,»

Som merker seg målsettingene i Konvensjonen om biologisk mangfold av 1992 og at overføring og innføring av skadelige vannorganismer og patogener via ballastvann fra skip truer bevaring og bærekraftig bruk av biologisk mangfold, samt vedtak IV/5 fra partskonferansen av 1998 (COP 4) til Konvensjonen om biologisk mangfold om bevaring og bærekraftig bruk av økosystemer i havet og kystøkosystemer, samt vedtak VI/23 fra partskonferansen av 2002 (COP 6) til Konvensjonen om biologisk mangfold om fremmede arter som truer økosystemer, livsmiljøer eller arter, herunder ledende prinsipper for invasive arter,

Som videre merker seg at FN-konferansen om miljø og utvikling (UNCED) i 1992 anmodet Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (organisasjonen) om å vurdere å vedta hensiktsmessige regler om utslipp av ballastvann,

Som er oppmerksom på føre var-tilnærmingen som er fastsatt i prinsipp 15 i Rio-erklæringen om miljø og utvikling, og som det er henvist til i resolusjon MEPC.67(37), som ble vedtatt av organisasjonens komité for beskyttelse av det marine miljø 15. september 1995,

Som også er oppmerksom på at verdenstoppmøtet om bærekraftig utvikling i 2002, i punkt 34 bokstav b) i sin gjennomføringsplan, oppfordrer til handling på alle plan for å påskynde utviklingen av tiltak for å motvirke invasive fremmede arter i ballastvann,

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 Floa-

Som er seg bevisst at ukontrollerte utslipp av ballastvann og sedimenter fra skip har ført til overføring av skadelige vannorganismer og patogener som har voldt skade på miljø, menneskehelse, eiendom og ressurser,

Som erkjenner hvilken betydning organisasjonen tillegger dette spørsmålet gjennom forsamlingsresolusjon A.774(18) i 1993 og A.868(20) i 1997, som ble vedtatt for å motvirke overføring av skadelige vannorganismer og patogener,

Som videre erkjenner at flere stater har truffet individuelle tiltak med sikte på å forebygge, minke og til slutt fjerne faren for innføring av skadelige vannorganismer og patogener på skip som kommer til deres havner, og også at dette spørsmålet, som er av global interesse, krever tiltak grunnet på globalt gjeldende regler og retningslinjer for effektiv gjennomføring og enhetlig tolking av reglene,

Som ønsker å videreføre utviklingen av sikrere og mer effektive metoder for ballastvannbehandling, som vil føre til ytterligere forebygging, minsking og til slutt fjerning av overføring av skadelige vannorganismer og patogener,

Som er besluttet på å forebygge, minske og til slutt fjerne farene for miljø, menneskehelse, eiendom og ressurser som oppstår på grunn av overføring av skadelige vannorganismer og patogener, ved hjelp av kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip, samt å unngå uønskede bivirkninger av denne kontrollen og å oppmuntre til utvikling av tilknyttet kunnskap og teknologi,

Som anser at disse målsettingene best kan oppnås ved at det inngås en internasjonal konvensjon om kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip –

Er blitt enige om følgende:

Artikkel 1

Definisjoner

Med mindre noe annet er uttrykkelig fastsatt, menes i denne konvensjon med

1. «myndigheten»: regjeringen i staten som har myndighet over driften av skipet. For et skip som har rett til å føre enhver stats flagg, er myndigheten regjeringen i vedkommende stat. For flytende plattformer som driver med utforsking og utnyttning av havbunn og tilhørende havundergrunn som støter opp til kysten som kyststaten utøver suverene rettigheter over med hensyn til utforsking og utnyttning av naturressursene der, herunder flytende lagringsinnretninger (FSU-er) og flytende produksjons-, lagrings- og

ting 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

losseinnretninger (FPSO-er), er myndigheten regjeringen i vedkommende kyststat,

2. «ballastvann»: vann medregnet suspendert stoff tatt om bord på et skip for å regulere skipets styrlast, slagside, dypgang, stabilitet eller spenninger,
3. «ballastvannbehandling»: mekaniske, fysiske, kjemiske og biologiske prosesser, enten enkeltvis eller i kombinasjon, for å fjerne, uskadeliggjøre, eller unngå inntak eller utslipp av skadelige vannorganismer og patogener i ballastvann og sedimenter,
4. «sertifikatet»: det internasjonale ballastvannbehandlingssertifikat,
5. «komiteen»: organisasjonens havforureningskomité,
6. «konvensjonen»: Den internasjonale konvensjon om kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip,
7. «bruttotonnasje»: bruttotonnasjen beregnet i samsvar med de regler for måling av tonnasje som står i vedlegg I til den internasjonale skipsmålingskonvensjon av 1969,
8. «skadelige vannorganismer og patogener»: vannorganismer eller patogener som, dersom de tilføres sjøen, herunder elvemunninger, eller vassdrag, kan medføre fare for miljø, menneskehelse, eiendom eller ressurser, forringe det biologiske mangfoldet eller virke forstyrrende inn på annen rettmessig bruk av slike områder,
9. «organisasjonen»: Den internasjonale sjøfartsorganisasjon,
10. «generalsekretæren»: organisasjonens generalsekretær,
11. «sedimenter»: bunnfall fra ballastvann på et skip,
12. «skip»: fartøy av enhver type som er i virksomhet i vannmiljøet, herunder undervannsfartøyer, flytende utstyr, flytende plattformer, flytende lagringsinnretninger (FSU-er) og flytende produksjons-, lagrings- og losseinnretninger (FPSO-er).

Artikkel 2

Alminnelige forpliktelser

1. Partene forplikter seg til å gi bestemmelsene i denne konvensjon og i vedlegget til konvensjonen full virkning for å forebygge, minske og til slutt fjerne overføring av skadelige vannorganismer og patogener ved hjelp av kontroll og

- 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.
- behandling av ballastvann og sedimenter fra skip.
2. Vedlegget utgjør en integrert del av denne konvensjon. Med mindre noe annet er uttrykkelig fastsatt, er en henvisning til denne konvensjon samtidig en henvisning til vedlegget.
 3. Ikke noe i denne konvensjon skal tolkes på en slik måte at det hindrer en part i å treffe, på egen hånd eller sammen med andre parter, strengere krav med sikte på å forebygge, minske eller fjerne overføring av skadelige vannorganismer og patogener ved hjelp av kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip, i samsvar med folkeretten.
 4. Partene skal bestrebe seg på å samarbeide med sikte på effektiv gjennomføring, overholdelse og håndheving av denne konvensjon.
 5. Partene forplikter seg til å oppmuntre til fortsatt utvikling av ballastvannbehandling og standarder for å forebygge, minske og til slutt fjerne overføring av skadelige vannorganismer og patogener ved hjelp av kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip.
 6. Parter som treffer tiltak i henhold til denne konvensjon, skal bestrebe seg på å ikke forringe eller skade partens eller andre staters miljø, menneskehelse, eiendom eller ressurser.
 7. Partene bør sikre at ballastvannbehandlingsrutiner som brukes til å overholde denne konvensjon, ikke volder større skade enn de forebygger på partens eller andre staters miljø, menneskehelse, eiendom eller ressurser.
 8. Partene skal oppmuntre skip som har rett til å føre deres flagg, og som denne konvensjon gjelder for, til å unngå, så langt det er praktisk mulig, inntak av ballastvann med potensielt skadelige vannorganismer og patogener samt sedimenter som kan inneholde slike organismer, herunder å fremme en tilfredsstillende gjennomføring av rekommandasjoner utarbeidet av organisasjonen.
 9. Partene skal bestrebe seg på å samarbeide i regi av organisasjonen for å møte trusler mot og farer for følsomme, sårbare eller truede økosystemer i havet og biologisk mangfold i områder utenfor grensene for nasjonal jurisdiksjon i forhold til ballastvannbehandling.

Article 3

Application

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

Artikkel 3

Anvendelse

1. Med mindre noe annet er uttrykkelig fastsatt i denne konvensjon, skal denne konvensjonen gjelde for

- 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.
- a) skip som har rett til å føre flagget til en part, og
- b) skip ikke som har rett til å føre flagget til en part, men som drives under en parts myndighet.
2. Denne konvensjon skal ikke gjelde for
- a) skip som ikke er utformet eller bygd for å føre ballastvann,
- b) en parts skip som bare går i farvann under vedkommende parts jurisdiksjon, med mindre parten bestemmer at utslipp av ballastvann fra slike skip ville forringe eller skade partens eller tilstøtende eller andre staters miljø, menneskehelse, eiendom eller ressurser,
- c) en parts skip som bare går i farvann under en annen parts jurisdiksjon, dersom sistnevnte part godkjenner et slikt unntak. Ingen part skal gi slik godkjenning dersom dette ville forringe eller skade partens eller tilstøtende eller andre staters miljø, menneskehelse, eiendom eller ressurser. Enhver part som ikke gir slik godkjenning, skal underrette vedkommende skips myndighet om at denne konvensjon gjelder for vedkommende skip,
- d) skip som bare går i farvann under én parts jurisdiksjon og på det åpne hav, med unntak av skip som ikke er gitt godkjenning i henhold til bokstav c), med mindre vedkommende part bestemmer at utslipp av ballastvann fra slike skip ville forringe eller skade partens eller tilstøtende eller andre staters miljø, menneskehelse, eiendom eller ressurser,
- e) krigsskip, hjelpeskip i marinen eller andre skip som eies eller drives av en stat, og som på det aktuelle tidspunkt utelukkende brukes i statlig og ikke-kommersiell tjeneste. Hver part skal imidlertid, ved å vedta hensiktsmessige tiltak som ikke svekker virksomheten eller funksjonsdyktigheten til slike skip som den eier eller driver, sikre at disse skip opptrer på en måte som, så langt det er rimelig og praktisk mulig, er forenlig med denne konvensjon, og
- f) permanent ballastvann i forseglede tanker på skip som ikke skal slippes ut.
3. Med hensyn til skip fra stater som ikke er parter i konvensjonen, skal konvensjonspartene anvende kravene i denne konvensjon så langt det er nødvendig for å sikre at slike skip ikke blir gjenstand for mer fordelaktig behandling.

*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

*Artikkel 4***Kontroll av overføring av skadelige vannorganismer og patogener via ballastvann og sedimenter fra skip**

1. Hver part skal kreve at skip som denne konvensjon gjelder for, og som har rett til å føre partens flagg, eller som drives under partens myndighet, overholder kravene som er fastsatt i denne konvensjon, herunder gjeldende standarder og krav i vedlegget, og skal treffe effektive tiltak for å sikre at disse skipene overholder disse kravene.
2. Hver part skal, med tilbørlig hensyn til sine særlige forhold og forutsetninger, utarbeide nasjonale politikker, strategier eller programmer for ballastvannbehandling i havner og farvann under sin jurisdiksjon som er i samsvar med og medvirker til at målsettingene i denne konvensjon oppnås.

*Artikkel 5***Mottaksordninger for sedimenter**

1. Hver part forplikter seg til å sikre at det i havner og terminaler fastsatt av vedkommende part der det foregår rengjøring eller reparasjon av ballasttanker, finnes tilfredsstillende mottaksordninger for sedimenter, og samtidig ta hensyn til retningslinjene som er utarbeidet av organisasjonen. Slike mottaksordninger skal drives slik at skipene ikke blir unødig forsinket, og skal sørge for en sikker disponering av slike sedimenter som ikke forringer eller skader partens eller andre staters miljø, menneskehelse, eiendom eller ressurser.
2. Hver part skal underrette organisasjonen for videreformidling til andre berørte parter om alle tilfeller der ordninger som er nevnt i nr. 1, påstås å være mangelfulle.

*Artikkel 6***Vitenskapelig og teknisk forskning og overvåking**

1. Partene skal bestrebe seg på, enkeltvis eller i fellesskap, å
 - a) fremme og legge til rette for vitenskapelig og teknisk forskning om ballastvannbehandling, og
 - b) overvåke virkningene av ballastvannbehandlingen i farvann under deres jurisdiksjon.

Slik forskning og overvåking bør omfatte observasjon, måling, prøvetaking, evaluering og analyse av effektiviteten og skadevirkninger av teknologier

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

eller metodikker og skadevirkninger som skyldes slike organismer og patogener som har blitt funnet å ha blitt overført via ballastvann fra skip.

2. Hver part skal, for å fremme målsettingene i denne konvensjon, gjøre det lettere for anmodende parter å skaffe seg relevante opplysninger om
 - a) vitenskapelige programmer og teknologi-programmer og tekniske tiltak som er gjennomført med hensyn til ballastvannbehandling, og
 - b) effektiviteten av ballastvannbehandling utledet fra overvåkings- og vurderingsprogrammer.

Artikkel 7

Besiktelse og sertifisering

1. Hver part skal sikre at skip som fører partens flagg eller drives under partens myndighet, og som skal besiktes og sertifiseres, blir besiktet og sertifisert i samsvar med reglene i vedlegget.
2. En part som gjennomfører tiltak i henhold til artikkel 2.3 og avsnitt C i vedlegget, skal ikke kreve ytterligere besiktelse og sertifisering av en annen parts skip, og heller ikke skal myndigheten for skipet være forpliktet til å besikte og sertifisere ytterligere tiltak pålagt av en annen part. Verifisering av slike ytterligere tiltak skal være ansvaret til den parten som gjennomfører slike tiltak, og skal ikke skape unødig forsinkelse for skipet.

Artikkel 8

Overtredelser

1. Enhver overtredelse av bestemmelsene i denne konvensjon skal være forbudt, og det skal fastsettes sanksjoner for overtredelse i lovgivningen til myndigheten for vedkommende skip, uansett hvor overtredelsen skjer. Dersom myndigheten får opplysning om en slik overtredelse, skal den undersøke saken og kan anmode den innmeldende part om å legge fram ytterligere bevis på den påståtte overtredelsen. Dersom myndigheten finner at det foreligger tilstrekkelig bevismateriale til å ta rettslige skritt i anledning den påståtte overtredelsen, skal myndigheten sørge for at slike rettslige skritt blir tatt så snart som mulig, i samsvar med sin lovgivning. Myndigheten skal så snart som mulig underrette den parten som meldte inn den påståtte overtredelsen, og organisasjonen, om

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;

hvilke skritt som er tatt i saken. Dersom myndigheten ikke har tatt noen skritt i saken innen ett år etter at den mottok opplysningene, skal den underrette den parten som meldte inn den påståtte overtredelsen, om dette.

2. Enhver overtredelse av bestemmelsene i denne konvensjon innenfor en parts jurisdiksjon skal være forbudt, og det skal fastsettes sanksjoner i vedkommende parts lovgivning. Når en slik overtredelse finner sted, skal vedkommende part enten
 - a) sørge for at det tas rettslige skritt i samsvar med sin lovgivning, eller
 - b) oversende myndigheten for skipet de opplysninger og det bevismateriale som måtte være i partens besittelse om at en overtredelse har funnet sted.
3. Sanksjonene fastsatt i lovgivningen til en part i henhold til denne artikkel skal være tilstrekkelig strenge til å avskrekke fra overtredelser av denne konvensjon, uansett hvor de finner sted.

Artikkel 9

Inspeksjon av skip

1. Ethvert skip som denne konvensjon gjelder for, kan i en annen parts havn eller ved en annen parts offshoreterminal underkastes inspeksjon av tjenestemenn behørig bemyndiget av vedkommende part med det formål å kontrollere om skipet overholder denne konvensjon. Med forbehold for det som er fastsatt i nr. 2 i denne artikkel, er en slik inspeksjon begrenset til
 - a) å verifisere at det finnes gyldig sertifikat om bord, og i så fall skal dette sertifikatet godtas, og
 - b) inspeksjon av ballastvanndagboken, og/eller
 - c) en prøvetaking av skipets ballastvann, utført i samsvar med retningslinjene som skal utarbeides av organisasjonen. Tiden det tar å analysere prøvene, skal imidlertid ikke brukes som grunnlag for å unødig forsinke skipets drift, forflytning eller avreise.
2. Dersom et skip ikke har gyldig sertifikat, eller det er skjellig grunn til å anta at
 - a) skipet eller utstyrets forfatning ikke i det vesentlige svarer til beskrivelsen i sertifikatet, eller
 - b) skipsføreren eller mannskapet ikke er kjent med viktige framgangsmåter ombord som gjelder ballastvannbehandling, eller ikke har gjennomført slike framgangsmåter,

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.

kan det utføres en nærmere inspeksjon.

3. I tilfellene nevnt i nr. 2 i denne artikkel skal parten som utfører inspeksjonen, treffe tiltak som sikrer at skipet ikke slipper ut ballastvann før skipet kan gjøre dette uten at det medfører fare for skade på miljø, menneskehet, eiendom eller ressurser.

Artikkel 10

Oppdagelse av overtredelser og kontroll av skip

1. Partene skal samarbeide om å oppdage overtredelser og å håndheve bestemmelsene i denne konvensjon.
2. Dersom det oppdages at et skip har overtrådt denne konvensjon, kan parten hvis flagg skipet har rett til å føre, og/eller parten i hvis havn eller ved hvis offshoreterminal skipet ligger, i tillegg til sanksjoner nevnt i artikkel 8 eller tiltak nevnt i artikkel 9, ta skritt for å advare, holde tilbake eller utelukke skipet. Parten i hvis havn eller ved hvis offshoreterminal skipet ligger, kan imidlertid gi et slikt skip tillatelse til å forlate havnen eller offshoreterminalen for å slippe ut ballastvann eller fortsette til det nærmeste egnede og tilgjengelige reparasjonsverft eller mottaksordning, dersom dette ikke medfører fare for skade på miljø, menneskehet, eiendom eller ressurser.
3. Dersom prøvetakingen nevnt i artikkel 9 nr. 1 bokstav c) fører til et resultat, eller støtter opplysninger mottatt fra en annen havn eller offshoreterminal, som viser at skipet utgjør en fare for miljø, menneskehet, eiendom eller ressurser, skal parten i hvis farvann skipet er, forby skipet å slippe ut ballastvann før faren er fjernet.
4. En part kan også inspisere et skip når det kommer til havner eller offshoreterminaler under partens jurisdiksjon, dersom det er mottatt anmodning om undersøkelse fra en part sammen med tilstrekkelig bevis på at et skip drives eller er drevet i strid med en bestemmelse i denne konvensjon. Rapporten fra undersøkelsen skal sendes til parten som anmodet om undersøkelsen, og til vedkommende myndighet til myndigheten for vedkommende skip slik at det kan treffes hensiktsmessige tiltak.

*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

*Artikkel 11***Underretning om kontrolltiltak**

1. Dersom en inspeksjon utført i henhold til artikkel 9 eller 10 viser at det har funnet sted en overtredelse av denne konvensjon, skal skipet underrettes om dette. En rapport sammen med eventuelle bevis på overtredelsen skal oversendes myndigheten.
2. Dersom det treffes tiltak i henhold til artikkel 9 nr. 3, 10 nr. 2 eller 10 nr. 3, skal tjenestemannen som utfører disse tiltakene, omgående skriftlig underrette myndigheten for vedkommende skip eller, dersom dette ikke er mulig, konsulen eller den diplomatiske representanten for vedkommende skip, om alle omstendighetene der tiltakene ble ansett som nødvendige. I tillegg skal den godkjente organisasjonen som er ansvarlig for utstedelse av sertifikater, underrettes.
3. Vedkommende havnstatsmyndighet skal, i tillegg til partene nevnt i nr. 2, gi neste anløpssted alle relevante opplysninger om overtredelsen, dersom den ikke er i stand til å treffe tiltak som nevnt i artikkel 9 nr. 3, 10 nr. 2 eller 10 nr. 3, eller dersom skipet har fått tillatelse til å fortsette til neste anløpssted.

*Artikkel 12***Unødig forsinkelse av skip**

1. Alle mulige anstrengelser skal gjøres for å unngå at et skip skal bli tilbakeholdt uten rimelig grunn eller unødig forsinket etter artikkel 7 nr. 2, 8, 9 eller 10.
2. Når et skip blir tilbakeholdt uten rimelig grunn eller unødig forsinket etter artikkel 7 nr. 2, 8, 9 eller 10, skal det være berettiget til erstatning for ethvert tap eller enhver skade det er påført.

*Artikkel 13***Faglig bistand, samarbeid og regionalt samarbeid**

1. Partene forplikter seg til, direkte eller gjennom organisasjonen og andre internasjonale organer, alt etter hva som er hensiktsmessig, med hensyn til kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip, å gi støtte til parter som anmoder om faglig bistand
 - a) til opplæring av personale,
 - b) til å sikre tilgjengeligheten på relevant teknologi, utstyr og anlegg,
 - c) til å starte forsknings- og utviklingsprogrammer, og

- 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.

- d) til å gjennomføre andre tiltak med sikte på effektiv gjennomføring av denne konvensjon og av veiledning om dette utarbeidet av organisasjonen.
2. Partene forplikter seg til å samarbeide aktivt, med forbehold for sine nasjonale lover, forskrifter og politikker, om overføring av teknologi med hensyn til kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip.
 3. For å fremme målsettingene i denne konvensjon skal partene med felles interesser når det gjelder å verne miljø, menneskehelse, eiendom og ressurser i et visst geografisk område, særlig parter som grenser opp til lukkede eller delvis lukkede havområder, bestrebe seg på, samtidig som de tar hensyn til regionale særtrekk, å styrke regionalt samarbeid, blant annet ved å inngå regionale avtaler i samsvar med denne konvensjon. Partene skal søke samarbeid med parter i regionale avtaler med sikte på å utarbeide harmoniserte framgangsmåter.

Artikkel 14

Formidling av opplysninger

1. Hver part skal formidle til organisasjonen og, når det er hensiktsmessig, stille til rådighet for andre parter følgende opplysninger:
 - a) alle krav og framgangsmåter som gjelder ballastvannbehandling, herunder lover, forskrifter og retningslinjer for gjennomføring av denne konvensjon,
 - b) tilgjengelighet og beliggenhet til alle mottaksordninger for miljøvennlig disponering av ballastvann og sedimenter, og
 - c) alle krav om opplysninger fra et skip som ikke er i stand til å overholde bestemmelsene i denne konvensjon av grunner nevnt i regel A-3 og B-4 i vedlegget.
2. Organisasjonen skal underrette partene om alle underretninger den mottar i henhold til denne artikkel, og videresende til alle parter alle opplysninger som formidles til den i henhold til nr. 1 bokstav b) og c) i denne artikkel.

Artikkel 15

Tvisteløsning

Partene skal løse enhver tvist seg imellom om tolking eller anvendelse av denne konvensjon ved forhandling, undersøkelse, mekling, forlik, voldgift, rettsavgjørelse, bruk av regionale organer eller ordninger eller ved andre fredelige midler etter eget valg.

*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.

*Artikkel 16***Forholdet til folkeretten og andre avtaler**

Ikke noe i denne konvensjon skal berøre rettighetene og pliktene til en stat i henhold til den allmenne folkeretten slik denne er nedfelt i De forente nasjoners havrettskonvensjon.

*Artikkel 17***Undertegning, ratifikasjon, godtakelse, godkjenning og tiltredelse**

1. Denne konvensjon skal være åpen for undertegning av enhver stat ved organisasjonens hovedsete fra 1. juni 2004 til 31. mai 2005 og skal deretter være åpen for tiltredelse av enhver stat.
2. Stater kan slutte seg til denne konvensjon ved
 - a) undertegning uten forbehold om ratifikasjon, godtakelse eller godkjenning, eller
 - b) undertegning med forbehold om ratifikasjon, godtakelse eller godkjenning, etterfulgt av ratifikasjon, godtakelse eller godkjenning, eller
 - c) tiltredelse.
3. Ratifikasjon, godtakelse, godkjenning eller tiltredelse skal skje ved å deponere et dokument som tilkjenner dette, hos generalsekretæren.
4. En stat som består av to eller flere territoriale enheter med ulike rettssystem i spørsmål som behandles i denne konvensjon, kan ved undertegningen, ratifikasjonen, godtakelse, godkjenningen eller tiltredelsen erklære at denne konvensjon skal anvendes på alle statens territoriale enheter eller bare på en eller flere av dem, og kan når som helst endre denne erklæringen ved å avgi en ny erklæring.
5. Enhver slik erklæring skal formidles til depositaren skriftlig og skal uttrykkelig angi den territoriale enheten eller de territoriale enhetene som denne konvensjon gjelder for.

*Artikkel 18***Ikrafttredelse**

1. Denne konvensjon skal tre i kraft tolv måneder etter den datoen da ikke mindre enn tretti stater hvis samlede handelsflåter utgjør ikke mindre enn trettifem prosent av verdens handelsflåtes bruttotonnasje, enten har undertegnet den uten forbehold om ratifikasjon, godtakelse eller godkjenning, eller har deponert det nødvendige ratifikasjons-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredelsesdokumentet i samsvar med artikkel 17.

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 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. | <ol style="list-style-type: none"> 2. For stater som har deponert et ratifikasjons-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredelsesdokument med hensyn til denne konvensjon etter at kravene til ikrafttredelse er oppfylt, men før datoen for ikrafttredelse, skal ratifikasjon, godtakelse, godkjenning eller tiltredelse få virkning på datoen for ikrafttredelse av denne konvensjon eller tre måneder etter datoen for deponering av dokumentet, avhengig av hvilken dato som inntreffer sist. 3. Ethvert ratifikasjons-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredelsesdokument som deponeres etter den datoen da denne konvensjon trer i kraft, skal få virkning tre måneder etter datoen for deponering. 4. Etter at en endring av denne konvensjon anses å ha blitt godtatt i henhold til artikkel 19, skal ethvert deponert ratifikasjons-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredelsesdokument gjelde for denne konvensjon med endringer. |
|---|--|

*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 ac-

*Artikkel 19***Endringer**

1. Denne konvensjon kan endres ved en av de to framgangsmåtene som er nevnt nedenfor.
2. Endring etter behandling i organisasjonen:
 - a) Enhver part kan foreslå en endring i denne konvensjon. Ethvert forslag om endring skal inngis til generalsekretæren, som så skal oversende det til partene og medlemmene i organisasjonen minst seks måneder før det skal behandles.
 - b) Enhver endring som er foreslått og oversendt som nevnt ovenfor, skal henvises til komiteen til behandling. Partene skal, enten de er medlemmer i organisasjonen eller ikke, ha rett til å delta i komiteens behandling og vedtakelse av endringen.
 - c) Endringer skal vedtas med to tredels flertall av partene som er til stede og avgir stemme i komiteen, forutsatt at minst en tredel av partene er til stede ved avstemningen.
 - d) Endringer som er vedtatt i samsvar med bokstav c), skal oversendes av generalsekretæren til partene til godtakelse.
 - e) En endring skal anses å ha blitt godtatt i følgende tilfeller:
 - i. En endring i en artikkel i denne konvensjon skal anses å ha blitt godtatt på den

- cepted 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 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.
- datoen da to tredeler av partene har underrettet generalsekretæren om at de har godtatt den.
- ii. En endring i vedlegget skal anses å ha blitt godtatt ved utgangen av tolv måneder etter datoen for vedtakelse eller den datoen som fastsettes av komiteen. Dersom mer enn en tredel av partene innen denne datoen har underrettet generalsekretæren om at de har innvendinger mot endringen, skal endringen imidlertid anses å ikke ha blitt godtatt.
- f) En endring skal tre i kraft på følgende måte:
- i. En endring i en artikkel i denne konvensjon skal tre i kraft for de partene som har erklært at de har godtatt den seks måneder etter den datoen da den anses å ha blitt godtatt i samsvar med bokstav e) i).
- ii. En endring i vedlegget skal tre i kraft med hensyn til alle parter seks måneder etter den datoen da den anses å ha blitt godtatt, med unntak av enhver part som har
- 1) gitt underretning om sin innvending mot endringen i samsvar med bokstav e) ii), og som ikke har trukket tilbake innvendingen, eller
 - 2) underrettet generalsekretæren, før endringen trer i kraft, om at endringen skal tre i kraft for parten først etter en senere underretning om at endringen godtas.
- g)
- i. En part som har gitt underretning om en innvending i henhold til bokstav f) ii) 1), kan senere underrette generalsekretæren om at den godtar endringen. En slik endring skal tre i kraft for vedkommende part seks måneder etter den datoen da parten gav underretning om godtakelse, eller den datoen da endringen trer i kraft, avhengig av hvilken dato som inntreffer sist.
- ii. Dersom en part som har gitt underretning i henhold til bokstav f) ii) 2), underretter generalsekretæren om sin godtakelse med hensyn til en endring, skal en slik endring tre i kraft for vedkommende part seks måneder etter den datoen da parten gav underretning om godtakelse, eller den datoen da endringen trer i kraft, avhengig av hvilken dato som inntreffer sist.

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.
3. Endring ved en konferanse:
 - a) På en parts anmodning med tilslutning fra minst en tredel av partene skal organisasjonen kalle sammen til en partskonferanse for å behandle forslag til endringer i denne konvensjon.
 - b) En endring som vedtas av en slik konferanse med to tredels flertall av partene som er til stede og avgir stemme, skal av generalsekretæren oversendes til alle parter til godtakelse.
 - c) Dersom ikke konferansen bestemmer noe annet, skal endringen anses å ha blitt vedtatt og skal tre i kraft i samsvar med de framgangsmåtene som er nevnt i henholdsvis nr. 2 e) og f).
 4. Enhver part som har avslått å godta en endring i vedlegget, skal anses som ikke-part for så vidt angår anvendelsen av vedkommende endring.
 5. Enhver underretning i henhold til denne artikkel skal gis skriftlig til generalsekretæren.
 6. Generalsekretæren skal underrette partene og medlemmene i organisasjonen om
 - a) enhver endring som trer i kraft, og hvilken dato endringen trer i kraft generelt og for hver part, og
 - b) enhver underretning som gis i henhold til denne artikkel.

*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, ap-

*Artikkel 20***Oppsigelse**

1. Denne konvensjon kan sies opp av enhver part på et hvilket som helst tidspunkt etter utløpet av to år fra den datoen da konvensjonen trer i kraft for vedkommende part.
2. Oppsigelse skal skje ved skriftlig underretning til depositaren og skal få virkning ett år etter at den er mottatt, eller etter et lengre tidsrom som nevnt i vedkommende underretning.

*Artikkel 21***Depositar**

1. Denne konvensjon skal deponeres hos generalsekretæren, som skal oversende bekreftede kopier av denne konvensjon til alle stater som har undertegnet denne konvensjon eller har tiltrådt den.
2. I tillegg til funksjonene som er nevnt andre steder i denne konvensjon, skal generalsekretæren
 - a) underrette alle stater som har undertegnet denne konvensjon eller har tiltrådt den, om
 - i. enhver ny undertegning eller deponering av et ratifikasjons-, godtakelse-,

- | | |
|--|--|
| <p>proval or accession, together with the date thereof;</p> <p>ii. the date of entry into force of this Convention; and</p> <p>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</p> <p>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.</p> | <p>godkjennings- eller tiltredelsesdokument og datoen da det skjedde,</p> <p>ii. datoen da denne konvensjon trer i kraft, og</p> <p>iii. deponering av ethvert dokument om oppsigelse av denne konvensjon og datoen da det ble mottatt, og datoen da oppsigelsen får virkning, og</p> <p>b) så snart denne konvensjon trer i kraft, oversende konvensjonsteksten til De forente nasjoners sekretariat til registrering og offentliggjøring i samsvar med artikkel 102 i De forente nasjoners pakt.</p> |
|--|--|

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.

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

Artikkel 22

Språk

Denne konvensjon er utferdiget i ett originaleksemplar på arabisk, engelsk, fransk, kinesisk, russisk og spansk, med samme gyldighet for alle tekstene.

Utfertiget i London den trettende februar to tusen og fire.

Som bekreftelse på dette har de undertegnede, som av sine regjeringer er gitt behørig fullmakt til det, undertegnet denne konvensjon.

Vedlegg

Regler for kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip

Del A - alminnelige bestemmelser

Regel A-1

Definisjoner

I dette vedlegg menes med

1. «årsdag»: den datoen og den måneden i hvert år som svarer til sertifikatets utløpsdato,
2. «ballastvannkapasitet»: samlet volumetrisk kapasitet til tanker, rom eller avdelinger på et skip som brukes til å føre, ta inn eller slippe ut ballastvann, herunder flerbrukstanker, flerbruksrom eller flerbruksavdelinger utformet slik at de kan føre ballastvann,
3. «selskap»: skipets eier eller annen organisasjon eller person, f.eks. reder eller totalbefrakter, som har overtatt ansvaret for driften av skipet fra eieren, og som ved overtakelse av ansvaret har samtykket i å overta alle plikter og alt ansvar som Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning pålegger¹,

¹ Det vises til ISM-normen vedtatt av organisasjonen i resolusjon A.741(18), med endringer.

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.
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.
4. «bygd», med hensyn til et skip, et byggetrinn der
1. kjølen er strukket, eller
 2. bygging som kan identifiseres med det bestemte skipet, begynner,
 3. montering av skipet er begynt og utgjør minst 50 tonn eller 1 prosent av den beregnede masse av alle byggematerialer, dersom denne verdien er mindre, eller
 4. skipet gjennomgår en større ombygging,
5. «større ombygging»: ombygging av et skip
1. som endrer skipets kapasitet til å føre ballastvann med 15 prosent eller mer, eller
 2. som endrer skipstypen, eller
 3. som etter myndighetens oppfatning er prosjektert til å forlenge skipets levetid med ti år eller mer, eller
 4. som medfører andre endringer i skipets ballastvannsystem enn utskifting av komponenter med komponenter av samme slag. Ombygging av et skip for å oppfylle bestemmelsene i regel D-1 skal i dette vedlegg ikke anses å utgjøre en større ombygging,
6. «fra nærmeste land»: fra grunnlinjen hvorfra territorialfarvannet til vedkommende territorium beregnes i samsvar med folkerettens regler, bortsett fra at i relasjon til denne konvensjon betyr «fra nærmeste land» når det gjelder området utenfor den nordøstlige kyst av Australia, fra en linje trukket fra et punkt på kysten av Australia
- i 11° sydlig bredde - 142°08' østlig lengde
til et punkt 10°35' sydlig bredde - 141°55' østlig lengde
derfra til et punkt 10°00' sydlig bredde - 142°00' østlig lengde
derfra til et punkt 9°10' sydlig bredde - 143°52' østlig lengde
derfra til et punkt 9°00' sydlig bredde - 144°30' østlig lengde
derfra til et punkt 10°41' sydlig bredde - 145°00' østlig lengde
derfra til et punkt 13°00' sydlig bredde - 145°00' østlig lengde
derfra til et punkt 15°00' sydlig bredde - 146°00' østlig lengde
derfra til et punkt 17°30' sydlig bredde - 147°00' østlig lengde
derfra til et punkt 21°00' sydlig bredde - 152°55' østlig lengde
derfra til et punkt 24°30' sydlig bredde - 154°00' østlig lengde
derfra til et punkt på kysten av Australia i 24°42' sydlig bredde - 153°15' østlig lengde,

Om samtykke til tiltredelse av Internasjonal konvensjon om kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip av 13. februar 2004

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 require-

7. «aktivt stoff»: stoff eller organisme, herunder virus eller sopp, som har generell eller spesi-
fikk virkning på eller mot skadelige vannorga-
nismer og patogener.

Regel A-2

Generelt virkeområde

Med mindre noe annet er uttrykkelig fastsatt, skal ballastvann slippes ut bare ved ballastvannbehandling i samsvar med bestemmelsene i dette vedlegg.

Regel A-3

Unntak

Kravene i regel B-3, eller tiltak som vedtas av en part i henhold til artikkel 2 nr. 3 og avsnitt C, skal ikke gjelde for

1. inntak eller utslipp av ballastvann og sedimenter som er nødvendige for å trygge sikkerheten til et skip i nødssituasjoner eller for å redde liv til sjøs, eller
2. utilsiktet utslipp eller inntrenging av ballastvann og sedimenter som følge av skade på et skip eller et skips utstyr
 1. dersom alle rimelige forholdsregler har blitt tatt før og etter at skaden inntraff, eller før og etter at skaden eller utslippet ble oppdaget, for å forebygge eller minske utslippet, og
 2. dersom ikke eieren, selskapet eller ansvarshavende offiser forsettlig eller uaktsomt har voldt skade, eller
3. inntak og utslipp av ballastvann og sedimenter når dette gjøres for å unngå eller for å redusere hendelser med forurensning fra skipet, eller
4. inntak og senere utslipp på det åpne hav av samme ballastvann og sedimenter, eller
5. utslipp av ballastvann og sedimenter fra et skip på samme sted som alt ballastvannet og alle sedimentene ble tatt inn, dersom ballastvannet og sedimentene ikke har blitt blandet med uhåndtert ballastvann og sedimenter fra andre områder. Dersom det har skjedd en blanding, er ballastvannet tatt fra andre områder underlagt ballastvannbehandling i samsvar med dette vedlegg.

Regel A-4

Fritak

1. En part eller flere parter kan i farvann under sin jurisdiksjon gi fritak for alle krav om anvendel-

ments 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:

se av regel B-3 eller C-1, i tillegg til fritak fastsatt andre steder i denne konvensjon, men bare dersom fritaket

1. gis til et skip eller flere skip på en reise eller flere reiser mellom angitte havner eller steder, eller til et skip som går utelukkende mellom angitte havner eller steder,
 2. gjelder for et tidsrom på høyst fem år og kan overprøves i dette tidsrommet,
 3. gis til skip som ikke blander ballastvann eller sedimenter andre steder enn mellom havnene eller stedene nevnt i nr. 1.1, og
 4. gis på grunnlag av retningslinjene for risikovurdering utarbeidet av organisasjonen.
2. Fritak gitt i henhold til nr. 1 skal ikke være gyldig før organisasjonen er underrettet og relevante opplysninger er oversendt partene.
 3. Fritak gitt i henhold til denne regel skal ikke forringe eller skade tilstøtende eller andre stater miljø, menneskehelse, eiendom eller ressurser. Parten skal samrå seg med stater som den finner kan bli negativt påvirket, med sikte på å finne en løsning på problemene.
 4. Fritak gitt i henhold til denne regel skal innføres i ballastvanndagboken.

Regel A-5

Tilsvarende anvendelse

Tilsvarende anvendelse av dette vedlegg for fritidsbåter som brukes utelukkende til rekreasjon eller konkurranse, eller fartøy som brukes hovedsakelig til leting og redning, som har en største lengde på mindre enn 50 meter og en ballastvannkapasitet på høyst 8 kubikkmeter kan vedtas av myndigheten, som skal ta hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen.

Del B – Krav til behandling og kontroll for skip

Regel B-1

Ballastvannbehandlingsplan

Hvert skip skal ha om bord og gjennomføre en ballastvannbehandlingsplan. En slik plan skal godkjennes av myndigheten, som skal ta hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen. Ballastvannbehandlingsplanen skal være spesifikk for hvert skip og skal minst

Om samtykke til tilfredelse av Internasjonal konvensjon om kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip av 13. februar 2004

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 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: <ol style="list-style-type: none"> 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. | <ol style="list-style-type: none"> 1. inneholde detaljerte sikkerhetsrutiner for skipet og mannskapet tilknyttet ballastvannbehandling slik denne konvensjon krever, 2. gi en detaljert beskrivelse av hvilke tiltak som skal treffes for å oppfylle de ballastvannbehandlingskrav og supplerende ballastvannbehandlingsrutiner som er fastsatt i denne konvensjon, 3. inneholde detaljerte framgangsmåter for disponering av sedimenter <ol style="list-style-type: none"> 1. til sjøs og 2. til lands, 4. omfatte framgangsmåtene for å samordne ballastvannbehandling om bord som medfører utslipp til sjø, med myndighetene til staten i hvis farvann slike utslipp vil finne sted, 5. utpeke hvilken offiser om bord som skal ha ansvaret for å sikre at planen gjennomføres på forsvarlig måte, 6. inneholde meldingskravene for skip i henhold til denne konvensjon, og 7. være skrevet på arbeidsspråket på skipet. Der som det brukes et annet språk enn engelsk, fransk eller spansk, skal det tas med en oversettelse til et av disse språkene. |
|---|--|

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

Regel B-2

Ballastvanndagbok

1. Hvert skip skal ha om bord en ballastvanndagbok, som kan være et elektronisk registreringssystem, eller som kan være integrert i en annen dagbok eller et annet registreringssystem, og som minst skal inneholde opplysningene nevnt i bilag II.
2. Innførslene i ballastvanndagboken skal oppbevares om bord i skipet i minst to år etter at siste innførsel ble gjort, og deretter under selskapets kontroll i minst tre år.
3. Ved utslipp av ballastvann i henhold til regel A-3, A-4 eller B-3 nr. 6 eller ved annet utilsiktet eller uvanlig utslipp av ballastvann som det ikke er gitt fritak for andre steder i denne konvensjon, skal det gjøres en innførsel i ballastvanndagboken der forholdene rundt og årsaken til utslippet beskrives.
4. Ballastvanndagboken skal oppbevares lett tilgjengelig for inspeksjon på ethvert rimelig tidspunkt og kan i tilfelle av et ubemannet skip under slep oppbevares på slepebåten.
5. Hver arbeidsoperasjon som gjelder ballastvann, skal innføres fullstendig og uten opphold

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.

i ballastvanndagboken. Hver innførsel skal undertegnes av offiseren som er ansvarlig for vedkommende operasjon, og hver utfylt side skal undertegnes av skipsføreren. Innførslene i ballastvanndagboken skal være på et arbeidsspråk på skipet. Dersom dette språket ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal innførslene omfatte en oversettelse til et av disse språkene. Dersom innførslene også gjøres på et offisielt nasjonalt språk til det land hvis flagg skipet har rett til å føre, skal disse gjelde i tilfelle av tvist eller uoverensstemmelse.

6. Tjenestemenn som er behørig bemyndiget av en part, kan inspisere ballastvanndagboken om bord på ethvert skip som denne regel gjelder for, mens skipet er i partens havn eller ved partens offshoreterminal, og kan ta kopi av enhver innførsel og kan kreve at skipføreren bekrefter at kopien er en rett kopi. Enhver kopi som er bekreftet på denne måten, skal kunne framlegges i en hvilken som helst rettergang som bevis for de forhold som er angitt i innførselen. Inspeksjon av ballastvanndagbok og innhenting av bekreftet kopi skal utføres så hurtig som mulig uten å skape unødig forsinkelse for skipet.

Regel B-3

Ballastvannbehandling for skip

1. Ethvert skip bygd før 2009
 1. med en ballastvannkapasitet på fra og med 1 500 til og med 5 000 kubikkmeter skal gjennomføre ballastvannbehandling på en måte som minst oppfyller standarden nevnt i regel D-1 eller regel D-2, fram til 2014, og skal deretter minst oppfylle standarden nevnt i regel D-2,
 2. med en ballastvannkapasitet på mindre enn 1 500 eller større enn 5 000 kubikkmeter skal gjennomføre ballastvannbehandling på en måte som minst oppfyller standarden nevnt i regel D-1 eller regel D-2, fram til 2016, og skal deretter minst oppfylle standarden nevnt i regel D-2.
2. Ethvert skip som nr. 1 gjelder for, skal overholde nr. 1 senest ved første mellombesiktelse eller fornyelsesbesiktelse, avhengig av hvilken som inntreffer først, etter årsdagen for levering av skipet i året for overholdelse av standarden som gjelder for skipet.
3. Ethvert skip bygd i eller etter 2009 med en ballastvannkapasitet på mindre enn 5 000 kubikkmeter skal gjennomføre ballastvannbehandling på en måte som minst oppfyller standarden nevnt i regel D-2.

Om samtykke til tiltredelse av Internasjonal konvensjon om kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip av 13. februar 2004

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.
4. Ethvert skip bygd i eller etter 2009, men før 2012, med en ballastvannkapasitet på 5 000 kubikkmeter eller mer skal gjennomføre ballastvannbehandling i samsvar med nr. 1 .2.
 5. Ethvert skip bygd i eller etter 2012 med en ballastvannkapasitet på 5 000 kubikkmeter eller mer skal gjennomføre ballastvannbehandling på en måte som minst oppfyller standarden nevnt i regel D-2.
 6. Kravene i denne regel gjelder ikke for skip som leverer ballastvann til et mottaksanlegg som er utformet i samsvar med retningslinjene som organisasjonen har utarbeidet for slike anlegg.
 7. Andre metoder for ballastvannbehandling kan også godtas som alternativer til kravene nevnt i nr. 1 til 5, dersom metodene sikrer minst samme nivå av vern for miljø, menneskehelse, eiendom eller ressurser, og hvis prinsipper er godkjent av komiteen.

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.

Regel B-4

Ballastvannutskifting

1. Ethvert skip som gjennomfører ballastvannutskifting for å oppfylle standarden i regel D-1, skal
 1. om mulig gjennomføre ballastvannutskiftingen minst 200 nautiske mil fra nærmeste land og på havdyp over 200 meter og samtidig ta hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen,
 2. i tilfeller der skipet ikke er i stand til å gjennomføre ballastvannutskifting i samsvar med nr. 1 .1, gjennomføre ballastvannutskiftingen samtidig som det tar hensyn til retningslinjene nevnt i nr. 1 .1, så langt fra nærmeste land som mulig og i alle tilfeller minst 50 nautiske mil fra nærmeste land og på havdyp over 200 meter.
2. I havområder der avstanden fra nærmeste land eller dypet ikke oppfyller parametrene nevnt i nr. 1 .1 eller 1 .2, kan havnestaten fastsette områder, eventuelt i samråd med tilstøtende eller andre stater, der et skip kan gjennomføre ballastvannutskifting og samtidig ta hensyn til retningslinjene nevnt i nr. 1 .1.
3. Det skal ikke kreves av et skip at det skal avvike fra den planlagte reisen eller utsette reisen for å overholde et særskilt krav i nr. 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.
4. Det skal ikke kreves av et skip som gjennomfører ballastvannutskifting, at det skal overholde nr. 1 eller 2 dersom skipsføreren med rimelig grunn finner at utskiftingen ville sette sikkerheten eller stabiliteten til skipet, mannskapet eller passasjerene i fare på grunn av dårlig vær, utformingen av eller påkjenningene på skipet, utstyrssvikt eller annet ekstraordinært forhold.
 5. Når det kreves av et skip at det skal gjennomføre ballastvannutskifting, og skipet ikke gjør det i samsvar med denne regel, skal årsakene innføres i ballastvanndagboken.

*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

*Regel B-5***Sedimentbehandling for skip**

1. Alle skip skal fjerne og kvitte seg med sedimenter fra rom som er ment å inneholde ballastvann, i samsvar med bestemmelsene i skipets ballastvannbehandlingsplan.
2. Skip nevnt i regel B-3 nr. 3 til B-3 nr. 5 bør, uten at kravene til sikkerhet eller driftseffektivitet blir redusert, utformes og bygges med sikte på å redusere inntak og uønsket oppsamling av sedimenter, å lette fjerning av sedimenter og å gi sikker adgang for å muliggjøre fjerning og prøvetaking av sedimenter samtidig som det tas hensyn til retningslinjer utarbeidet av organisasjonen. Skip nevnt i regel B-3 nr. 1 bør, så langt det er praktisk mulig, overholde denne bestemmelsen.

*Regel B-6***Offiserenes og mannskapets plikter**

Offiserer og mannskap skal være kjent med sine plikter i gjennomføringen av den særlige ballastvannbehandlingen for det skipet de tjenestegjør på, og skal, i forhold til hvilke plikter de har, være kjent med skipets ballastvannbehandlingsplan.

Del C – Særlige krav i visse områder*Regel C-1***Tilleggskrav**

1. Dersom en part, enkeltvis eller i fellesskap med andre parter, finner at det er nødvendig med krav i tillegg til kravene i avsnitt B for å forebygge, minske eller fjerne overføring av skadelige vannorganismer og patogener via ballastvann og sedimenter fra skip, kan vedkommende part eller parter, i samsvar med folkeretten, kreve at skip skal oppfylle en særskilt standard eller et særskilt krav.
2. Før en part eller parter fastsetter standarder eller krav i henhold til nr. 1, bør parten eller par-

- 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.
- tene samrå seg med tilstøtende eller andre stater som kan bli berørt av slike standarder eller krav.
3. En part eller parter som akter å innføre tilleggskrav i samsvar med nr. 1, skal
 1. ta hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen.
 2. underrette organisasjonen om at de akter å fastsette tilleggskrav minst seks måneder, med unntak av i nøds- eller epidemisituasjoner, før planlagt dato for gjennomføring av kravene. Underretningen skal inneholde
 1. nøyaktige koordinater for hvor tilleggskravet eller tilleggskravene gjelder,
 2. behovet og begrunnelsen for anvendelsen av tilleggskravet eller tilleggskravene, herunder eventuelle fordeler,
 3. en beskrivelse av tilleggskravet eller tilleggskravene, og
 4. eventuelle ordninger som legger til rette for at skip skal kunne overholde tilleggskravet eller tilleggskravene.
 3. i den utstrekning som kreves i henhold til den allmenne folkeretten slik denne er nedfelt i De forente nasjoners havrettskonvensjon, innhente godkjenning fra organisasjonen når dette er hensiktsmessig.
 4. En part eller parter skal ved innføring av slike tilleggskrav bestrebe seg på å stille til rådighet alle hensiktsmessige tjenester, som kan omfatte men ikke er begrenset til underretning til sjøfarende om områder og tilgjengelige og alternative ruter eller havner, så langt det er praktisk mulig, for å lette byrden på skipet.
 5. Tilleggskrav som vedtas av en part eller parter, skal ikke sette sikkerheten til skipet i fare og ikke i noen tilfeller være i strid med andre konvensjoner som skipet må overholde.
 6. En part eller parter som innfører tilleggskrav, kan fravike disse kravene i et tidsrom eller i særlige tilfeller slik de anser hensiktsmessig.

*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 are-

*Regel C-2***Advarsler om inntak av ballastvann i visse områder og flaggstatstiltak i den forbindelse**

1. En part skal bestrebe seg på å underrette sjøfarende om områder under sin jurisdiksjon der skip ikke bør ta inn ballastvann på grunn av kjente forhold. Parten skal i slike underretninger ta med nøyaktige koordinater for området

as, 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.

eller områdene og, om mulig, posisjonen til et eventuelt alternativt område eller eventuelle alternative områder for inntak av ballastvann. Advarsler kan gis for områder

1. der det er kjent at det forekommer utbrudd, mengder eller populasjoner av skadelige vannorganismer og patogener (f.eks. oppblomstringer av giftige alger) som sannsynligvis er relevante for inntak eller utslipp av ballastvann,
 2. nær kloakkutløp, eller
 3. der tidevannsutsiftningen er liten, eller i tidsrom da en tidevannsstrøm er kjent for å være mer grumset.
2. I tillegg til å underrette sjøfarende om områder i samsvar med bestemmelsene i nr. 1, skal en part underrette organisasjonen og potensielt berørte kyststater om områder nevnt i nr. 1 og om hvor lenge en advarsel sannsynligvis vil gjelde. Underretningen til organisasjonen og potensielt berørte kyststater skal inneholde nøyaktige koordinater for området eller områdene og, om mulig, posisjonen til et eventuelt alternativt område eller eventuelle alternative områder for inntak av ballastvann. Underretningen skal inneholde råd til skip som trenger å ta inn ballastvann i området, og gi en beskrivelse av ordninger for alternative løsninger. Parten skal også underrette sjøfarende, organisasjonen og alle potensielt berørte kyststater når en gitt advarsel ikke lenger gjelder.

Regel C-3

Formidling av opplysninger

Organisasjonen skal på hensiktsmessig måte stille til rådighet opplysninger formidlet til den i henhold til regel C-1 og C-2.

Del D – Standarder for ballastvannbehandling

Regel D-1

Standard for ballastvannutsifting

1. Skip som gjennomfører ballastvannutsifting i samsvar med denne regel, skal gjøre det med en effektivitet på minst 95 prosent volumetrisk ballastvannutsifting.
2. For skip som bruker gjennompumpingsmetoden ved ballastvannutsifting, skal gjennompumping av tre ganger volumet i hver ballasttank anses tilstrekkelig til å oppfylle standarden nevnt i nr. 1. Gjennompumping av mindre enn tre ganger volumet kan godtas dersom skipet kan påvise minst 95 prosent volumetrisk utsifting.

*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

*Regel D-2***Standard for ballastvannbehandling**

1. Skip som gjennomfører ballastvannbehandling i samsvar med denne regel, skal slippe ut færre enn 10 levedyktige organismer per kubikkmetre større enn eller lik 50 mikrometer i minstemål og færre enn 10 levedyktige organismer per milliliter mindre enn 50 mikrometer i minstemål, og utslippet av indikatormikrober skal ikke overstige de fastsatte konsentrasjonene nevnt i nr. 2.
2. Indikatormikrober, som menneskehelsestandard, skal omfatte
 1. toksigene *Vibrio cholerae* (O1 og O139) med mindre enn 1 koloniformende enhet (cfu) per 100 milliliter eller mindre enn 1 cfu per 1 gram (våtvekt) dyreplanktonprøver,
 2. *Escherichia coli* med mindre enn 250 cfu per 100 milliliter,
 3. intestinale enterokokker med mindre enn 100 cfu per 100 milliliters.

*Regel D-3***Krav til godkjenning av ballastvannbehandlings-systemer**

1. Med forbehold for nr. 2 må ballastvannbehandlingssystemer som brukes til å overholde denne konvensjon, være godkjent av myndigheten i samsvar med retningslinjene utarbeidet av organisasjonen.
2. Ballastvannbehandlingssystemer som bruker aktive stoffer eller preparater som inneholder ett eller flere aktive stoffer, til å overholde denne konvensjon, skal være godkjent av organisasjonen på grunnlag av en framgangsmåte utarbeidet av organisasjonen. Denne framgangsmåten skal beskrive godkjenning og tilbakekalling av godkjenning av aktive stoffer samt hvilken måte stoffene kan brukes på. Ved tilbakekalling av godkjenning skal bruk av det aktuelle aktive stoffet eller de aktuelle aktive stoffene forbys innen 1 år etter datoen for tilbakekalling.
3. Ballastvannbehandlingssystemer som brukes til å overholde denne konvensjon, må være sikre i forhold til skipet, utstyr på skipet og mannskapet.

*Regel D-4***Prototypeteknologier for ballastvannbehandling**

1. For ethvert skip som før datoen da standarden i regel D-2 ellers ville ha trådt i kraft for skipet,

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;

deltar i et program som er godkjent av myndigheten for å prøve ut og evaluere lovende teknologier for ballastvannbehandling, skal standarden i regel D-2 ikke gjelde for før etter fem år fra den datoen da skipet ellers ville ha måttet overholde denne standarden.

2. For ethvert skip som etter den datoen da standarden i regel D-2 trer i kraft for skipet, deltar i et program som er godkjent av myndigheten i samsvar med retningslinjene utarbeidet av organisasjonen, for å prøve ut og evaluere lovende teknologier for ballastvannbehandling som kan føre til behandlingsteknologier med en høyere standard enn standarden i regel D-2, skal standarden i regel D-2 opphøre å gjelde i fem år fra datoen for installasjon av vedkommende teknologi.
3. Ved opprettelse og gjennomføring av ethvert program for å prøve ut og evaluere lovende teknologier for ballastvannbehandling skal partene
 1. ta hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen og
 2. ikke tillate flere skip å delta enn det som er nødvendig for å prøve ut teknologiene på en effektiv måte.
4. Gjennom hele utprøvnings- og evalueringstiden må behandlingssystemet betjenes konsekvent og slik det er utformet.

Regel D-5

Gjennomgang av standardene i organisasjonen

1. På et møte i komiteen som skal holdes senest tre år før tidligste dato for ikrafttredelse av standarden fastsatt i regel D-2, skal komiteen foreta en gjennomgang der det blant annet skal bestemmes om det finnes hensiktsmessige teknologier som gjør det mulig å oppnå standarden, foretas en vurdering av kriteriene i nr. 2 og foretas en vurdering av sosioøkonomiske virkninger spesielt i forhold til utviklingslandenes, og særlig de små utviklingsøystatenes utviklingsbehov. Komiteen skal også, slik det er hensiktsmessig, foreta periodiske gjennomganger for å se nærmere på gjeldende krav for skip nevnt i regel B-3 nr. 1 og ethvert annet aspekt ved ballastvannbehandling omhandlet i dette vedlegg, herunder retningslinjer utarbeidet av organisasjonen.
2. Slike gjennomganger av hensiktsmessige teknologier skal også ta hensyn til
 1. sikkerhetshensyn i forhold til skipet og mannskapet,

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.
2. miljøakseptabilitet, dvs. at de ikke skaper flere eller større miljøvirkninger enn de forebygger,
 3. gjennomførbarhet, dvs. om de er forenlige med skipets utforming og drift,
 4. kostnadseffektivitet, dvs. økonomi, og
 5. biologisk effektivitet med hensyn til å fjerne eller på annen måte gjøre skadelige vannorganismer og patogener i ballastvann ikke levedyktige.
3. Komiteen kan nedsette en gruppe eller flere grupper til å foreta gjennomgangen(e) nevnt i nr. 1. Komiteen skal bestemme sammensetning, mandat og spesifikke spørsmål som skal drøftes av hver slik gruppe som blir nedsatt. Disse gruppene kan utarbeide og legge fram forslag om endringer i dette vedlegg, som partene kan behandle. Bare parter kan delta i formuleringen av rekommandasjoner og endringsvedtak som gjøres av komiteen.
 4. Dersom partene på grunnlag av gjennomgangene nevnt i denne regel bestemmer seg for å vedta endringer i dette vedlegg, skal disse endringene vedtas og tre i kraft i samsvar med framgangsmåtene fastsatt i artikkel 19 i denne konvensjon.

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

Del E – Krav til besiktelse og sertifisering med hensyn til ballastvannbehandling

Regel E-1

Besiktelser

1. Skip med bruttotonnasje på 400 eller mer som denne konvensjon gjelder for, med unntak av flytende plattformer, FSU-er og FPSO-er, skal være gjenstand for besiktelser som nevnt nedenfor:
 1. En førstegangsbesiktelse før skipet tas i bruk eller før sertifikatet som kreves i henhold til regel E-2 eller E-3, blir utstedt første gang. Denne besiktelsen skal verifisere at ballastvannbehandlingsplanen som kreves i henhold til regel B-1, og konstruksjon, utstyr, systemer, tilbehør, arrangementer og materiale eller prosesser som er forbundet med denne, fullt ut oppfyller kravene i denne konvensjon.
 2. En fornyelsesbesiktelse med mellomrom som fastsatt av myndigheten, men som ikke må overstige fem år, med unntak av der regel E-5 nr. 2, E-5 nr. 5, E-5 nr. 6 eller E-5 nr. 7 gjelder. Denne besiktelsen skal verifisere at ballastvannbehandlingsplanen som kreves i henhold til regel B-1, og konstruksjon, utstyr, systemer, tilbehør, arrangementer

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,

og materiale eller prosesser som er forbundet med denne, fullt ut oppfyller gjeldende krav i denne konvensjon.

3. En mellombesiktelse innen tre måneder før eller etter den andre årsdagen eller innen tre måneder før eller etter den tredje årsdagen for sertifikatet, som skal tre i stedet for en av de årlige besiktelsene nevnt i nr. 1.4. Mellombesiktelsene skal sikre at utstyret, forbundne systemer og prosesser for ballastvannbehandling fullt ut oppfyller gjeldende krav i dette vedlegg og er i god driftsklar stand. Påtegning om slike mellombesiktelser skal påføres sertifikatet som utstedes i henhold til regel E-2 eller E-3.
4. En årlig besiktelse innen tre måneder før eller etter hver årssdag, herunder en generell inspeksjon av konstruksjon, utstyr, systemer, tilbehør, arrangementer og materiale eller prosesser forbundet med ballastvannbehandlingsplanen som kreves i henhold til regel B-1, for å sikre at de har blitt vedlikeholdt i samsvar med nr. 9 og forblir tilfredsstillende for den fart skipet er bestemt for. Påtegning om slike årlige besiktelser skal påføres sertifikatet som utstedes i henhold til regel E-2 eller E-3.
5. En tilleggsbesiktelse, som enten er en generell eller delvis besiktelse, alt etter forholdene, skal foretas etter en endring, utskifting eller betydelig reparasjon av konstruksjon, utstyr, systemer, tilbehør, arrangementer og materiale som kreves for å overholde denne konvensjon fullt ut. Besiktelsen skal være slik at den sikrer at enhver slik endring, utskifting eller betydelig reparasjon har blitt effektivt gjort, slik at skipet oppfyller kravene i denne konvensjon. Påtegning om slike besiktelser skal påføres sertifikatet som utstedes i henhold til regel E-2 eller E-3.
2. Myndigheten skal fastsette hensiktsmessige tiltak for skip som ikke omfattes av bestemmelsene i nr. 1, for å sikre at gjeldende bestemmelser i denne konvensjon overholdes.
3. Besiktelser av skip for å håndheve bestemmelsene i denne konvensjon skal utføres av myndighetens tjenestemenn. Imidlertid kan myndigheten overlate besiktelsene enten til besiktelsesmenn oppnevnt for dette formålet eller til organisasjoner som den har godkjent.
4. En myndighet som oppnevner besiktelsesmenn eller godkjenner organisasjoner til å

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.
 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
1. kreve at et skip som de besikter, skal overholde bestemmelsene i denne konvensjon, og
 2. utføre besiktelser og inspeksjoner dersom de anmodes om det av vedkommende myndigheter til en havnestat som er part.
5. Myndigheten skal underrette organisasjonen om de spesielle ansvarsforholdene og betingelsene som følger med den myndigheten som er delegert til de oppnevnte besiktelsesmennene eller de godkjente organisasjonene, for oversendelse til partene til orientering for deres tjenestemenn.
 6. Når myndigheten, en oppnevnt besiktelsesmann eller en godkjent organisasjon fastslår at skipets ballastvannbehandling ikke stemmer overens med spesifikasjonene i sertifikatet som kreves i henhold til regel E-2 eller E-3, eller er slik at skipet ikke er egnet til å seile uten at det medfører fare for skade på miljø, menneskehet, eiendom eller ressurser, skal besiktelsesmannen eller organisasjonen straks forvise seg om at det blir gjennomført korrigerings tiltak for å få skipet til å overholde reglene. En besiktelsesmann eller organisasjon skal underrettes straks, og vedkommende skal sikre at sertifikatet ikke blir utstedt eller eventuelt blir tilbakekalt. Dersom skipet ligger i en annen parts havn, skal vedkommende myndigheter i havnestaten straks underrettes. Når en av myndighetens offentlige tjenestemenn, en oppnevnt besiktelsesmann eller en godkjent organisasjon har underrettet vedkommende myndigheter i havnestaten, skal regjeringen i vedkommende havnestat gi tjenestemannen, besiktelsesmannen eller organisasjonen all nødvendig hjelp til at vedkommende kan utføre sine plikter i henhold til denne regel, herunder ethvert tiltak nevnt i artikkel 9.
 7. Dersom et skip blir utsatt for en ulykke, eller det blir oppdaget en feil som i vesentlig grad påvirker skipets evne til å gjennomføre ballastvannbehandling i samsvar med denne konvensjon, skal eieren, operatøren eller annen person med ansvar for skipet ved første anledning underrette myndigheten, den godkjente organisasjonen eller den oppnevnte besiktelses-

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.

² Det vises til retningslinjene vedtatt av organisasjonen i resolusjon A.739(18), med eventuelle endringer gjort av organisasjonen, og spesifikasjonene vedtatt av organisasjonen i resolusjon A.789(19), med eventuelle endringer gjort av organisasjonen.

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.

mannen som er ansvarlig for utstedelsen av vedkommende sertifikat, som skal sørge for at det blir satt i gang undersøkelser for å avgjøre om det er nødvendig med slik besiktelse som kreves i henhold til nr. 1. Dersom skipet befinner seg i en havn tilhørende en annen konvensjonspart, skal eieren, operatøren eller annen ansvarshavende person også straks underrette vedkommende myndigheter i havnestaten, og den oppnevnte besiktelsesmannen eller den godkjente organisasjonen skal forvise seg om at slik underretning har blitt gitt.

8. I alle tilfeller skal vedkommende myndighet fullt ut garantere besiktelsens fullstendighet og effektivitet og skal påta seg å sikre at tiltak som er nødvendige for å oppfylle denne forpliktelsen, blir gjennomført.
9. Tilstanden til skipet og skipets utstyr, systemer og prosesser skal holdes ved like i samsvar med bestemmelsene i denne konvensjon for å sikre at skipet på alle måter vil være skikket til å seile uten at det medfører fare for skade på miljø, menneskehelse, eiendom eller ressurser.
10. Etter at en besiktelse av skipet i henhold til nr. 1 er fullført, skal det ikke gjøres noen endring i konstruksjon, utstyr, tilbehør, arrangementer eller materiale forbundet med ballastvannbehandlingsplanen som kreves i henhold til regel B-1, og omfattet av besiktelsen, uten godkjenning fra myndigheten, med unntak av ren utskifting av slikt utstyr eller tilbehør.

Regel E-2

Utstedelse eller godkjenning av sertifikat

1. Myndigheten skal sikre at det til ethvert skip som regel E-1 gjelder for, blir utstedt et sertifikat etter vellykket gjennomføring av en besiktelse utført i samsvar med regel E-1. Et sertifikat utstedt på vegne av en part skal godtas av de andre partene og skal for alle formål i konvensjon anses å ha samme gyldighet som et sertifikat utstedt av disse.
2. Sertifikater skal utstedes enten av myndigheten eller av en person eller organisasjon som er behørig bemyndiget av myndigheten. I alle tilfeller påtar myndigheten seg det fulle ansvaret for sertifikatet.

*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

*Regel E-3***Utstedelse eller godkjenning av et sertifikat ved en annen part**

1. På anmodning fra myndigheten kan en annen part sørge for å få et skip besiktet og dersom den finner det godtgjort at bestemmelsene i denne konvensjon er overholdt, skal den utstede eller bemyndige utstedelse av et sertifikat til skipet og, når det er hensiktsmessig, godkjenne eller bemyndige godkjenning av vedkommende sertifikat på skipet, i samsvar med dette vedlegg.
2. Det skal snarest mulig oversendes en kopi av sertifikatet og en kopi av besiktelsesrapporten til den anmodende myndighet.
3. Et sertifikat utstedt på denne måten skal inneholde en erklæring om at det er blitt utstedt på anmodning fra myndigheten, og det skal ha samme gyldighet og godtas på samme måte som et sertifikat utstedt av myndigheten.
4. Det skal ikke utstedes sertifikat til skip som har rett til å føre flagget til en stat som ikke er part.

*Regel E-4***Sertifikatets utforming**

Sertifikatet skal utstedes på ett av den utstedende parts offisielle språk i samsvar med malen som er gitt i bilag I. Dersom det brukes et annet språk enn engelsk, fransk eller spansk, skal teksten inneholde en oversettelse til ett av disse språkene.

*Regel E-5***Sertifikatets varighet og gyldighet**

1. Et sertifikat skal utstedes for et tidsrom som skal fastsettes av myndigheten, og som ikke skal overstige fem år.
2. For fornyelsesbesiktelser:
 1. Når fornyelsesbesiktelsen fullføres innen tre måneder før utløpsdatoen for det eksisterende sertifikatet, skal det nye sertifikatet, uten hensyn til kravene i nr. 1, være gyldig fra fullføringsdatoen for fornyelsesbesiktelsen til en dato ikke senere enn fem år etter utløpsdatoen for det eksisterende sertifikatet.
 2. Når fornyelsesbesiktelsen fullføres etter utløpsdatoen for det eksisterende sertifikatet, skal det nye sertifikatet være gyldig fra fullføringsdatoen for fornyelsesbesiktelsen til en dato ikke senere enn fem år etter utløpsdatoen for det eksisterende sertifikatet.
 3. Når fornyelsesbesiktelsen fullføres mer enn tre måneder før utløpsdatoen for det eksis-

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 circumstan-

terende sertifikatet, skal det nye sertifikatet være gyldig fra fullføringsdatoen for fornyelsesbesiktelsen til en dato ikke senere enn fem år etter fullføringsdatoen for fornyelsesbesiktelsen.

3. Dersom et sertifikat er utstedt for et tidsrom på mindre enn fem år, kan myndigheten forlenge gyldigheten til sertifikatet utover utløpsdatoen til det maksimale tidsrommet nevnt i nr. 1 dersom besiktelsene nevnt i regel E-1 nr. 1 .3, som får anvendelse når et sertifikat er utstedt for et tidsrom på fem år, blir utført på hensiktsmessig måte.
4. Dersom en fornyelsesbesiktelse har blitt fullført og et nytt sertifikat ikke kan bli utstedt eller plassert om bord i skipet før utløpsdatoen for det eksisterende sertifikatet, kan personen eller organisasjonen som er bemyndiget av myndigheten, godkjenne det eksisterende sertifikatet, og et slikt sertifikat skal godtas som gyldig i et ytterligere tidsrom som ikke skal overstige fem måneder fra utløpsdatoen.
5. Dersom et skip på det tidspunkt da sertifikatet utløper, ikke ligger i en havn der det skal besiktes, kan myndigheten forlenge gyldighetstidsrommet for sertifikatet, men denne forlengelsen skal gis bare for å tillate skipet å fullføre reisen til havnen der det skal besiktes, og da bare i tilfeller der det framstår som rett og rimelig å gjøre det. Ikke noe sertifikat skal forlenges for et tidsrom på over tre måneder, og et skip som får en slik forlengelse, skal ikke ved ankomst i havnen der det skal besiktes, ha rett til, på grunnlag av forlengelsen, å forlate denne havnen uten å ha et nytt sertifikat. Når fornyelsesbesiktelsen er fullført, skal det nye sertifikatet være gyldig til en dato ikke senere enn fem år etter utløpsdatoen for det eksisterende sertifikatet før forlengelsen ble gitt.
6. Et sertifikat som er utstedt til et skip som foretar korte reiser, og som ikke er forlenget etter ovenstående bestemmelser i denne regel, kan forlenges av myndigheten for et tidsrom på inntil en måned fra utløpsdatoen angitt på det. Når fornyelsesbesiktelsen er fullført, skal det nye sertifikatet være gyldig til en dato ikke senere enn fem år etter utløpsdatoen for det eksisterende sertifikatet før forlengelsen ble gitt.
7. I særlige tilfeller, som fastsatt av myndigheten, behøver et sertifikat ikke dateres fra utløpsdatoen for det eksisterende sertifikatet slik det kreves i henhold til nr. 2 .2, nr. 5 eller 6 i denne regel. I disse særlige tilfellene skal det nye ser-

- ces, 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.
- tifikatet være gyldig til en dato ikke senere enn fem år etter fullføringsdatoen for fornyelsesbesiktelsen.
8. Dersom en årlig besiktelse blir fullført før tidsrommet nevnt i regel E-1,
 1. skal årsdagen angitt på sertifikatet endres ved påtegning til en dato som ikke skal være mer enn tre måneder senere enn den datoen da besiktelsen ble fullført,
 2. skal den påfølgende årlige besiktelsen eller mellombesiktelsen som kreves i henhold til regel E-1, være fullført innenfor intervallene fastsatt i nevnte regel med den nye årsdagen lagt til grunn,
 3. kan utløpsdatoen forbli uendret dersom det blir utført en årlig besiktelse eller flere årlige besiktelser slik at maksimalintervallene mellom besiktelsene fastsatt i regel E-1 ikke overskrides.
 9. Et sertifikat utstedt i henhold til regel E-2 eller E-3 skal ikke lenger være gyldig
 1. dersom konstruksjon, utstyr, systemer, tilbehør, arrangementer og materiale som kreves for å overholde denne konvensjon fullt ut, endres, skiftes ut eller i vesentlig grad repareres og sertifikatet ikke påtegnes i samsvar med dette vedlegg, eller
 2. dersom skipet overføres til en annen stats flagg. Et nytt sertifikat skal bare utstedes når parten som utsteder det nye sertifikatet, finner det fullt ut godtgjort at skipet oppfyller kravene i regel E-1. Ved overføring mellom parter skal den parten hvis flagg skipet tidligere hadde rett til å føre, dersom den blir anmodet om dette innen tre måneder etter at overføringen fant sted, snarest mulig sende myndigheten kopier av sertifikatene som skipet oppebar før overføringen, og kopier av de relevante besiktelsesrapportene, hvis disse er tilgjengelige, eller
 3. dersom de relevante besiktelsene ikke er fullført innenfor tidsrommene nevnt i regel E-1 nr. 1, eller
 4. dersom sertifikatet ikke er påtegnet i samsvar med regel 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 ship³

Name of ship.....

Distinctive number or letters.....

Port of registry

Gross Tonnage

IMO number⁴

Date of Construction

Ballast Water Capacity (in cubic metres)
Details of Ballast Water Management Method(s) Used

Method of Ballast Water Management used

Date installed (if applicable)

Name of manufacturer (if applicable)

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

in accordance with regulation D-1

in accordance with regulation D-2
(describe)

*Bilag I***Mal for internasjonalt ballastvannbehandlings-sertifikat****Internasjonalt ballastvannbehandlings-sertifikat**

Utstedt i henhold til bestemmelsene i Den internasjonale konvensjon om kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip (heretter kalt «konvensjonen») etter bemyndigelse fra regjeringen i

.....
(fullstendig angivelse av landet)

ved
(fullstendig angivelse av vedkommende person eller organisasjon som er bemyndiget i henhold til bestemmelsene i konvensjonen)

Nærmere beskrivelse av skipet³

Skipets navn

Kjenningsnummer eller -bokstaver

Hjemsted

Bruttotonnasje

IMO-nummer⁴

Byggedato

Ballastvannkapasitet (i kubikkmeter)
Nærmere opplysninger om ballastvannbehandlingsmetoden(e) som brukes

Ballastvannbehandlingsmetode som brukes

Dato installert (om aktuelt)

Produsentens navn (om aktuelt)

Den(de) viktigste ballastvannbehandlingsmetoden(e) som brukes på dette skipet, er:

i samsvar med regel D-1

i samsvar med regel D-2
(beskriv)

³ Alternately, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

⁴ IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

³ Alternativt kan den nærmere beskrivelsen av skipet plasseres horisontalt i bokser.

⁴ IMO-nummerordningen vedtatt av organisasjonen i resolusjon A.600(15).

the ship is subject to regulation D-4

skipet reguleres av regel 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*⁵:

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Det bekreftes herved

1. at skipet er besiktet i samsvar med regel E-1 i vedlegget til konvensjonen, og
2. at besiktelsen viser at ballastvannbehandlingen på skipet overholder vedlegget til konvensjonen.

Dette sertifikatet er gyldig til under forutsetning av at det foretas besiktelser i samsvar med regel E-1 i vedlegget til konvensjonen.

Fullføringsdato for besiktelsen som dette sertifikatet er basert på: dd/mm/åååå

Utstedt i
(Stedet der sertifikatet utstedes)

(Utstedelsesdato)

.....
(Underskrift av bemyndiget tjenestemann som utsteder sertifikatet)

(Myndighetens segl eller stempel)

Påtegning om årlig(e) besiktelse(r) og mellombesiktelse(r)

Det bekreftes herved at ved besiktelse som fastsatt i regel E-1 i vedlegget til konvensjonen ble skipet funnet å oppfylle de aktuelle bestemmelsene i konvensjonen:

Årlig besiktelse:

Underskrift
(Underskrift av behørig bemyndiget tjenestemann)

Sted.....

Dato.....
(Myndighetens segl eller stempel)

Årlig besiktelse*/mellombesiktelse*⁵

Underskrift.....
(Underskrift av behørig bemyndiget tjenestemann)

Sted

⁵ * Delete as appropriate

⁵ * Stryk det som ikke passer.

Om samtykke til tiltredelse av Internasjonal konvensjon om kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip av 13. februar 2004

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)

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)

Dato
(Myndighetens segl eller stempel)

Årlig besiktelse*/mellombesiktelse*

Underskrift
(Underskrift av behørig bemyndiget tjenestemann)

Sted

Dato
(Myndighetens segl eller stempel)

Årlig besiktelse:

Underskrift
(Underskrift av behørig bemyndiget tjenestemann)

Sted

Dato
(Myndighetens segl eller stempel)

Årlig besiktelse/mellombesiktelse i samsvar med regel e-5 nr. 8 .3

Det bekreftes herved at ved årlig besiktelse/mellombesiktelse* i samsvar med regel E-5 nr. 8 .3 i vedlegget til konvensjonen ble skipet funnet å oppfylle de aktuelle bestemmelsene i konvensjonen:

Underskrift
(Underskrift av bemyndiget tjenestemann)

Sted.....

Dato.....
(Myndighetens segl eller stempel)

Påtegning om å forlenge sertifikatet dersom det er gyldig i mindre enn 5 år der regel e-5 nr. 3 får anvendelse

Skipet oppfyller de aktuelle bestemmelsene i konvensjonen, og dette sertifikatet skal, i samsvar med regel E-5 nr. 3 i vedlegget til konvensjonen, godtas som gyldig til.....

Underskrift.....
(Underskrift av bemyndiget tjenestemann)

Sted.....

Dato.....
(Myndighetens segl eller stempel)

Om samtykke til tiltredelse av Internasjonal konvensjon om kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip av 13. februar 2004

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

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

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date.....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

This Certificate shall, in accordance with regulation E-5.5 or E-5.6*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

Påtegning der fornyelsesbesiktelsen har blitt fullført og regel e-5 nr. 4 får anvendelse

Skipet oppfyller de aktuelle bestemmelsene i konvensjonen, og dette sertifikatet skal, i samsvar med regel E-5 nr. 4 i vedlegget til konvensjonen, godtas som gyldig til.....

Underskrift
(Underskrift av bemyndiget tjenestemann)

Sted.....

Dato.....
(Myndighetens segl eller stempel)

Påtegning om å forlenge gyldigheten av sertifikatet til skipet kommer til besiktelsehavnen eller for et tidsrom der regel e-5 nr. 5 eller e-5 nr. 6 får anvendelse

Dette sertifikatet skal, i samsvar med regel E-5 nr. 5 eller E-5 nr. 6*⁶ i vedlegget til konvensjonen, godtas som gyldig til.....

Underskrift.....
(Underskrift av bemyndiget tjenestemann)

Sted.....

Dato.....
(Myndighetens segl eller stempel)

Påtegning om framskynding av årsdag der regel e-5 nr. 8 får anvendelse

I samsvar med regel E-5 nr. 8 i vedlegget til konvensjonen er den nye årsdagen.....

Underskrift.....
(Underskrift av bemyndiget tjenestemann)

Sted.....

Dato.....
(Myndighetens segl eller stempel)

I samsvar med regel E-5 nr. 8 i vedlegget til konvensjonen er den nye årsdagen.....

Underskrift.....
(Underskrift av behørig bemyndiget tjenestemann)

Sted.....

⁶ * Delete as appropriate

⁶ * Stryk det som ikke passer.

Date.....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Appendix ii

Form of ballast water record book

International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments

Period From:To:

Name of Ship

IMO number

Gross tonnage.....

Flag

Total Ballast Water capacity (in cubic metres).....

The ship is provided with a Ballast Water Management plan

Diagram of ship indicating ballast tanks:

1. Introduction

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

2. Ballast Water and Ballast Water Management

«Ballast Water» means water with its suspended matter taken on board a ship to control trim, list, draught, stability, or stresses of a ship. Management of Ballast Water shall be in accordance with an approved Ballast Water Management plan and taking into account Guidelines⁷ 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:

1. When Ballast Water is taken on board:

1. Date, time and location port or facility of uptake (port or lat/long), depth if outside port

⁷ 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).

Dato.....
(Myndighetens segl eller stempel)

Bilag II

Mal for ballastvann dagbok

Internasjonal konvensjon om kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip

Tidsrom: fra til

Skipets navn.....

IMO-nummer.....

Bruttotonnasje.....

Flagg

Samlet ballastvannkapasitet (i kubikkmeter)

Skipet har ballastvannbehandlingsplan

Skisse av skipet som viser ballasttanker:

1. Innledning

I samsvar med regel B-2 i vedlegget til Den internasjonale konvensjonen om kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip skal hver ballastvannoperasjon dagbokføres. Dette omfatter utslipp til sjø og levering til mottaksanlegg.

2. Ballastvann og ballastvannbehandling

Med «ballastvann» menes vann medregnet suspendert stoff tatt om bord på et skip for å regulere skipets styrlast, slagside, dypgang, stabilitet eller spenninger. Behandlingen av ballastvann skal skje i samsvar med en godkjent ballastvannbehandlingsplan samtidig som det skal tas hensyn til retningslinjer⁷ utarbeidet av organisasjonen.

3. Innførsler i ballastvann dagboken

Det skal gjøres en innførsel i ballastvann dagboken i hvert av følgende tilfeller:

1. Når ballastvann tas om bord:

1. dato, klokkeslett og havnens eller inntaksanleggets posisjon (havn eller lengdegrad/breddegrad), dybde dersom utenfor havn,

⁷ Det vises til Retningslinjer for kontroll og behandling av ballastvann fra skip for å minske overføring av skadelige vannorganismer og patogener vedtatt av organisasjonen i resolusjon A.868(20).

Om samtykke til tiltredelse av Internasjonal konvensjon om kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip av 13. februar 2004

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 2. Estimated volume of uptake in cubic metres 3. Signature of the officer in charge of the operation. | <ul style="list-style-type: none"> 2. anslått inntatt volum i kubikkmeter, 3. underskrift av offiseren som er ansvarlig for operasjonen. |
| <ul style="list-style-type: none"> 2. Whenever Ballast Water is circulated or treated for Ballast Water Management purposes: <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 2. Når ballastvann sirkuleres eller behandles for ballastvannbehandlingsformål: <ul style="list-style-type: none"> 1. dato og klokkeslett for operasjonen, 2. anslått volum som er sirkulert eller behandlet (i kubikkmeter), 3. om utført i samsvar med ballastvannbehandlingsplanen, 4. underskrift av offiseren som er ansvarlig for operasjonen. |
| <ul style="list-style-type: none"> 3. When Ballast Water is discharged into the sea: <ul style="list-style-type: none"> 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. | <ul style="list-style-type: none"> 3. Når ballastvann slippes ut til sjø: <ul style="list-style-type: none"> 1. dato, klokkeslett og havnens eller utslippsanleggets posisjon (havn eller lengdegrad/breddegrad), 2. anslått utsluppet volum i kubikkmeter og gjenværende volum i kubikkmeter, 3. om godkjent ballastvannbehandlingsplan var gjennomført før utslippet, 4. underskrift av offiseren som er ansvarlig for operasjonen. |
| <ul style="list-style-type: none"> 4. When Ballast Water is discharged to a reception facility: <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 4. Når ballastvann leveres til et mottaksanlegg: <ul style="list-style-type: none"> 1. dato, klokkeslett og inntakssted, 2. dato, klokkeslett og utslippssted, 3. havn eller anlegg, 4. anslått utsluppet eller inntatt volum, i kubikkmeter, 5. om godkjent ballastvannbehandlingsplan var gjennomført før utslippet, 6. underskrift av offiseren som er ansvarlig for operasjonen. |
| <ul style="list-style-type: none"> 5. Accidental or other exceptional uptake or discharges of Ballast Water: <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 5. Utilsiktet eller annet uvanlig inntak eller utslipp av ballastvann: <ul style="list-style-type: none"> 1. dato og klokkeslett da hendelsen fant sted, 2. havn eller skipets posisjon ved hendelsen, 3. anslått volum av utslippet ballastvann, 4. omstendighetene rundt inntak, utslipp, utstrømming eller tap, årsak og allmenne merknader. 5. om godkjent ballastvannbehandlingsplan var gjennomført før utslippet, 6. underskrift av offiseren som er ansvarlig for operasjonen. |
| <ul style="list-style-type: none"> 6. Additional operational procedure and general remarks | <ul style="list-style-type: none"> 6. Supplerende driftsmetode og allmenne merknader. |

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

4 Volum av ballastvann

Volumet av ballastvann om bord bør anslås i kubikkmeter. Ballastvanndagboken inneholder mange henvisninger til anslått volum av ballastvann. Det erkjennes at det kan være vanskelig å anslå volumet av ballastvann nøyaktig.

Registrering av ballastvannoperasjoner

Eksempel på side i ballastvanndagboken

Skipets navn:

Kjenningnummer eller bokstaver

| Dato | Punkt (nummer) | Arbeidsoperasjoner/ underskrift av ansvarshavende offiserer |
|------|----------------|--|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

Underskrift av skipsfører



