

Udkast

Bekendtgørelse om håndtering af ballastvand og sedimenter fra skibes ballastvandtanke

I medfør af § 2, stk. 3, § 19 b, stk. 2 og 3, § 19 c, stk. 2-4, § 43 b, ~~§ 48, stk. 1 og 2,~~ og § 61, stk. 1, i lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbekendtgørelse nr. 116 af 26. januar 2017, som ændret ved § 2 i lov nr. 427 af 18. maj 2016~~jf. lovbekendtgørelse nr. 1616 af 10. december 2015~~, og efter forhandling med forsvarsministeren fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 2, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 930 af 27. juni 2016 om henlæggelse af opgaver og beføjelser til Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning~~nr. 350 af 26. marts 2016 om henlæggelse af opgaver og beføjelser til Naturstyrelsen~~:

Kapitel 1

Formål, definitioner og anvendelsesområde

§ 1. Denne bekendtgørelse fastsætter regler om håndtering af ballastvand og sedimenter fra skibes ballastvandtanke, med henblik på at forebygge spredning af invasive arter ved udledning af ballastvand.

§ 2. I denne bekendtgørelse forstås ved:

- 1) Ballastvand: Vand, herunder vand med suspenderede stoffer, der tages ombord på et skib for at regulere skibets trim, slagside, dybgang, stabilitet eller belastning. Vand, der alene tages om bord på et skib af andre grunde end de ovenfor nævnte, herunder med henblik på nedkøling og transport af fødevarer, er ikke at betragte som ballastvand.
- 2) Suspenderede stoffer: Partikler og fnug, der enten flyder på eller svæver i vand, herunder partikler og fnug, der er blevet gensuspenderet, fx i forbindelse med skylning af ballastvandtanke.
- 3) Sedimenter: Bundfald af suspenderede stoffer fra et skibs ballastvand.
- 4) Invasive arter: Vandorganismer, herunder sygdomsfremkaldende organismer (patogener), der såfremt de indføres i havet, herunder flodmundinger, eller i ferskvandsløb, kan forårsage skade på miljø, menneskers sundhed eller ejendom, forringe den biologiske mangfoldighed eller forstyrre anden retmæssig brug af sådanne områder.
- 5) Reder: Ejeren af skibet eller enhver anden organisation eller person, såsom operatøren eller bareboat-befragteren, som har påtaget sig ansvaret for driften af skibet fra ejeren af skibet, og som i forbindelse hermed har indvilget i at påtage sig alle pligter og alt ansvar i henhold til den internationale kode for sikker skibsdrift, som er fastsat af FN's Søfartsorganisation.
- 6) Skib: Fartøj af en hvilken som helst type, der opererer i vandmiljøet og omfatter undervandsskibe, flydende indretninger, flydende platforme, flydende lagringsfaciliteter (FSU'er) og flydende produktionsanlæg med lagrings- og afskibningsfunktioner (FPSO'er).
- 7) Bygget: Skal i denne bekendtgørelse forstås som det tidspunkt, hvor
 - a) kølen på skibet er lagt,
 - b) et byggeri, som kan identificeres med et bestemt skib, påbegyndes,
 - c) samlingen af skibet er påbegyndt og omfatter mindst 50 ton eller 1 procent af den anslåede samlede skrogvægt, hvis denne er mindre, eller
 - d) skibet gennemgår en større ombygning, hvorved forstås en ombygning af et skib, som ændrer dens evne til at transportere ballastvand med 15 procent eller mere, som ændrer skibets type, som er projekteret til at forlænge skibets levetid med 10 år eller mere, eller som medfører andre ændringer i ballastvandsystemet end komponentudskiftning.
- 8) Årsdagen: Den dag og måned hvert år, der svarer til udløbsdatoen for skibets certifikater.
- 9) Ballastvandtank: De tanke og rum eller afdelinger på skibe, der kan anvendes til at transportere, påfylde eller udtømme ballastvand.
- 10) Ballastvandkapacitet: Den samlede kapacitet i kubikmeter af et skibs ballastvandtanke.
- 11) Håndtering af ballastvand: De mekaniske, fysiske, kemiske og biologiske processer, der finder sted ved behandling eller udskiftning af ballastvand, hvis formål er – enten alene eller i kombination – at fjerne, uskadeliggøre eller forhindre optagelsen eller udtømningen af invasive arter i ballastvand og sedimenter.
- 12) Ballastvandbehandlingsanlæg: Anlæg, der anvendes til at foretage behandling af ballastvand.
- 13) Aktivt stof: Et stof eller en organisme, herunder et virus eller en svamp, der generelt eller specifikt påvirker eller agerer over for skadelige vandorganismer og patogener, og som anvendes til behandling af ballastvand.
- 14) Ikke-repræsentativ prøve: En prøve af et skibs ballastvand indsamlet og håndteret i overensstemmelse med FN's Søfartsorganisations retningslinjer, som giver et ikke-repræsentativt billede af den samlede mængde af vandorganismer og patogener heri.
- 15) Indikativ analyse: Analyse udført i overensstemmelse med FN's Søfartsorganisations retningslinjer, der indikerer, hvorvidt det analyserede ballastvand er håndteret i overensstemmelse med denne bekendtgørelses krav til udskiftning eller behandling af ballastvand.

16) Repræsentativ prøve: Prøve af et skibs ballastvand indsamlet og håndteret i overensstemmelse med FN's Søfartsorganisations retningslinjer, som giver et repræsentativt billede af den samlede mængde af vandorganismer og patogener heri.

17) Detaljeret analyse: Analyse af repræsentativ prøve udført i overensstemmelse med FN's Søfartsorganisations retningslinjer, der angiver, hvorvidt det analyserede ballastvand er håndteret i overensstemmelse med denne bekendtgørelses krav til udskiftning eller behandling af ballastvand.

18) Kyst: Den basislinje, hvorfra det ydre territorialfarvand er fastlagt i overensstemmelse med international ret.

19) Et konventionslands vandområder: De fersk-, brak- eller saltvandsområder, som befinder sig inden for et givet konventionslands jurisdiktion, herunder indre vandveje, søer, det indre og ydre territorialfarvand og de eksklusive økonomiske zoner.

20) Åbent hav: Havområder uden for national jurisdiktion.

21) Udskiftningsområde: Et område udpeget af danske eller udenlandske myndigheder, hvor udskiftning af ubehandlet ballastvand kan finde sted.

22) Konventionen: Den Internationale Konvention om Kontrol og Håndtering af skibes ballastvand og sedimenter, 2004, som gengivet i bekendtgørelsens bilag 1.

23) Konventionsland: Land, der er part til Konventionen.

§ 3. Denne bekendtgørelse omfatter skibe, der fører dansk flag. I det omfang det er foreneligt med international ret finder bekendtgørelsen endvidere anvendelse på skibe, der ikke fører dansk flag, som befinder sig på dansk søterritorium eller i de eksklusive økonomiske zoner.

Stk. 2. Bekendtgørelsen finder ikke anvendelse på:

1) Skibe, uanset flag, der ikke er konstrueret til at anvende ballastvand.

2) Skibe, uanset flag, der kun anvender permanent ballastvand i forseglede tanke, som ikke er genstand for udtømning.

3) Skibe, uanset flag, der udelukkende opererer på dansk søterritorium og i de eksklusive økonomiske zoner.

4) Skibe, der fører dansk flag, som udelukkende opererer i farvande, der hører under ét konventionslands jurisdiktion og på åbent hav, medmindre det pågældende land bestemmer andet.

5) Skibe, der har en samlet længde på mindre end 50 meter og med maksimalt 8 kubikmeter ballastvandskapacitet, som udelukkende anvendes til fritidsaktivitet eller konkurrence, eller som hovedsageligt anvendes til eftersøgning og redning. Sådanne skibe skal dog i videst muligt omfang håndtere deres ballastvand og sedimenter i overensstemmelse med kravene i §§ 6-9.

6) Krigsskibe eller andre skibe, der ejes eller benyttes af en stat, og som anvendes i statsligt, ikkekommercielt øjemed. Sådanne skibe skal dog i videst muligt omfang håndtere deres ballastvand og sedimenter i overensstemmelse med kravene i §§ 6-9.

§ 4. Kravene til håndtering af ballastvand og sedimenter i §§ 6-9 gælder ikke for

1) optagelse og udtømning af ballastvand og sedimenter, som er nødvendig af hensyn til skibets sikkerhed i nødsituationer, eller nødvendig for at redde menneskeliv,

2) utilsigtet udtømning af ballastvand og sedimenter som følge af skade på skibet eller dets udstyr, såfremt alle rimelige forholdsregler er truffet før og efter skadens indtræden, eller før og efter at skaden eller udtømningen opdages, til forebyggelse eller begrænsning af udtømningen, med mindre rederen eller skibsføreren forsætligt eller uagtsomt har forvoldt skaden,

3) optagelse og udtømning af ballastvand og sedimenter med henblik på at forebygge eller begrænse forurening fra skibet,

4) udtømning på åbent hav af ballastvand og sedimenter, der alene er optaget på åbent hav, eller

5) ballastvand og sedimenter, der optages og udtømmes på samme sted, forudsat, at der ikke er sket nogen sammenblanding med ubehandlet ballastvand fra andre områder.

Kapitel 2

Håndtering af ballastvand

§ 5. Alle skibe, der er omfattet af denne bekendtgørelse, jf. § 3, stk. 1, skal håndtere deres ballastvand på en måde, der opfylder udskiftningsstandarderne i § 6.

Alle skibe bygget før 2009, der har en ballastvandskapacitet på 1500 til 5000 kubikmeter, skal håndtere deres ballastvand på en måde, der enten opfylder udskiftningsstandarderne i § 6 eller behandlingsstandarderne i § 7 frem til den første årsdag, der indtræffer efter 30. juni 2015, og skal derefter opfylde behandlingsstandarderne i § 7 ved det første mellemliggende syn eller fornyelsessyn, afhængig af hvilket der indtræffer først.

Stk. 2. Alle skibe bygget før 2009, der har en ballastvandskapacitet på under 1500 eller mere end 5000 kubikmeter, skal håndtere deres ballastvand på en måde, der enten opfylder udskiftningsstandarderne i § 6 eller behandlingsstandarderne i § 7 frem til den første årsdag, der indtræffer efter 31. december 2015, og skal derefter opfylde behandlingsstandarderne i § 7 ved det første mellemliggende syn eller fornyelsessyn, afhængig af hvilket der indtræffer først.

Stk. 3. Alle skibe, der er bygget i 2009 eller senere, men før 2012, med en ballastvandskapacitet på 5000 kubikmeter eller mere skal håndtere deres ballastvand i overensstemmelse med stk. 2.

~~Stk. 4. Alle skibe, der er bygget i 2009 eller senere, med en ballastvandskapacitet på mindre end 5000 kubikmeter skal håndtere deres ballastvand på en måde, der enten opfylder udskiftningsstandarderne i § 6 eller behandlingsstandarderne i § 7 frem til og med 30. juni 2015, og skal derefter opfylde behandlingsstandarderne i § 7.~~

~~Stk. 5. Alle skibe, der er bygget i 2012 eller senere, med en ballastvandskapacitet på 5000 kubikmeter eller mere, skal håndtere deres ballastvand på en måde, der enten opfylder udskiftningsstandarderne i § 6 eller behandlingsstandarderne i § 7 frem til og med 30. juni 2015, og skal derefter opfylde behandlingsstandarderne i § 7.~~

~~Stk. 6. Kravene i stk. 1-5 finder tidligst anvendelse når konventionen træder i kraft.~~

Stk. 27. Kravene i stk. 1-5 gælder ikke for skibe, der

- 1) udtømmer ballastvand til en ballastvandsmodtagefacilitet, som lever op til behandlingsstandarderne i § 7, stk. 1-2 og er etableret i overensstemmelse med bilag 3, eller
- 2) anvender et godkendt ballastvandsbehandlingsanlæg, jf. § 7, stk. 3, som lever op til behandlingsstandarderne i § 7, stk. 1-2, og behandlingen af ballastvand sker under hensynstagen til bilag 2.

§ 6. Ved udskiftning af ubehandlet ballastvand, skal det sikres, at mindst 95 procent af vandet i hver af de ballastvandskanter, som benyttes ved havneanløb, udskiftes. Foretages udskiftningen ved gennempumpning af ballastvandskanterne, skal der gennempumpes mindst tre gange den mængde vand, der befinder sig i hver af de ballastvandskanter, som benyttes ved havneanløb.

Stk. 2. Udskiftning af ubehandlet ballastvand i henhold til stk. 1, skal som minimum ske på en havdybde over 200 meter mindst 50 sømil fra den kyst, der er nærmest skibet og såfremt skibets rute tillader det mindst 200 sømil fra den kyst, der er nærmest skibet, medmindre udskiftningen foregår i et dertil udpeget udskiftningsområde.

Stk. 3. Såfremt kravene i stk. 2 ikke kan opfyldes uden, at skibet skal afvige fra sin planlagte rejse, eller at denne rejse bliver forsinket, og skibet ikke på sin rute passerer et udskiftningsområde, er skibet ikke forpligtet til at foretage udskiftning af ballastvand.

Stk. 4. Udskiftning af ballastvand skal ske under hensyntagen til bilag 2 og bilag 4.

~~§ 7. Ved behandling af ballastvand, skal det sikres, at det ballastvand, der udtømmes indeholder mindre end: Skibe, der i henhold til § 5 skal behandle deres ballastvand, skal sikre, at det ballastvand, der udtømmes, indeholder mindre end:~~

- 1) 10 levedygtige organismer pr. kubikmeter større end eller lig 50 mikrometer i mindstemål og
- 2) 10 levedygtige organismer pr. milliliter mindre end 50 mikrometer i mindstemål.

Stk. 2. Endvidere skal det sikres, at udtømningen af indikatormikrober ikke overstiger følgende koncentrationer:

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

Stk. 3. Behandling af ballastvand skal ske ved anvendelse af et ballastvandsbehandlingsanlæg, der enten er godkendt af de danske myndigheder jf. § 11, eller godkendt af de tilsvarende myndigheder i et andet konventionsland, og såfremt anlægget anvender aktive stoffer, ligeledes godkendt af FN's Søfartsorganisation, jf. § 11, stk. 4.

~~Stk. 4. Behandling af ballastvand skal ske under hensyntagen til bilag 2.~~

§ 8. Skibe skal, så vidt dette er praktisk muligt, undgå optagelse af ballastvand indeholdende potentielt skadelige vandorganismer og patogener, herunder optagelse af ballastvand i områder med masseopblomstringer af giftige alger.

Kapitel 3

Håndtering af sedimenter

§ 9. Sedimenter må ikke udtømmes i havet.

Stk. 2. Såfremt der er behov for at fjerne sedimenter fra ballastvandskanter, skal dette foregå således at der ikke er risiko for, at sedimenter eller rester heraf kommer i kontakt med havmiljøet.

Kapitel 4

Dispensationer

§ 10. ~~Miljøstyrelsen~~ Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning kan på baggrund af en ansøgning meddele dispensation fra kravene om udskiftning og behandling af ballastvand i §§ 6 og 7 til skibe, der sejler på en fastlagt rute, og hvor mindst et anløb foregår i Danmark. Såfremt en ansøgning om dispensation efter stk. 1 omfatter udledning af ballastvand inden for et andet konventionslands vandområder, skal dispensationen ligeledes meddeles af dette konventionsland. Dispensation meddeles kun, såfremt Miljøstyrelsen Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning vurderer, at risikoen for overførsel af invasive arter er lav.

Stk. 2. Dispensation meddeles på basis af en risikovurdering udarbejdet af ansøger, i overensstemmelse med bilag 5.

Stk. 3. Dispensation meddeles for en periode på højst 5 år.

Stk. 4. Skibe, der er omfattet af en given dispensation, må alene blande ballastvand, der stammer fra de havne eller steder, som er omfattet af dispensationen. Sker der sammenblanding med ballastvand, der stammer fra andre havne eller steder, skal det blandede ballastvand udskiftes eller behandles i overensstemmelse med §§ 6 eller 7, alt efter hvilken af disse standarder skibet er omfattet af, hvorefter skibet igen kan påberåbe sig den pågældende dispensation.

Stk. 5. Ansøgning om dispensation i henhold til stk. 1 skal fremsendes til [Miljøstyrelsen Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning](#), som underretter FN's Søfartsorganisation.

Kapitel 5

Typegodkendelse af ballastvandbehandlingsanlæg

§ 11. [Miljøstyrelsen Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning](#) forestår typegodkendelse af ballastvandbehandlingsanlæg, på baggrund af en ansøgning. [Miljøstyrelsen Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning](#) udsteder kun typegodkendelse af anlæg, der anvender aktive stoffer, såfremt FN's Søfartsorganisation har godkendt brugen heraf.

Stk. 2. Som led i typegodkendelsen anmoder [Miljøstyrelsen Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning](#) ansøger om for egen regning at dokumentere, at anlægget overholder behandlingskravene i § 7.

Stk. 3. Ansøgers udarbejdelse af ovennævnte dokumentation skal ske i samarbejde med et af Søfartsstyrelsen godkendt klassifikationsselskab, under hensyntagen til konventionens til enhver tid gældende retningslinjer for typegodkendelse af ballastvandbehandlingsanlæg vedtaget af FN's Søfartsorganisation.

Stk. 4. Såfremt [Miljøstyrelsen Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning](#) vurderer, at ballastvandbehandlingsanlægget anvender aktive stoffer, skal denne anvendelse godkendes af FN's Søfartsorganisation i form af først en indledende og derefter en endelig godkendelse i overensstemmelse med bilag 6. Dette meddeles ansøgeren, der samtidig oplyses om, at FN's Søfartsorganisation opkræver betaling for den indledende og den eventuelt endelige godkendelse. Betalingen skal ske til [Miljøstyrelsen Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning](#), der varetager inddragelsen af FN's Søfartsorganisation.

Kapitel 6

Tilsyn, prøvetagning og indgreb

§ 12. [Miljøstyrelsen Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning](#) fører tilsyn med overholdelsen af reglerne i denne bekendtgørelse.

§ 13. Opstår der på baggrund af tilsyn efter § 12 tvivl om, hvorvidt denne bekendtgørelses regler er overholdt, eller får [Miljøstyrelsen Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning](#) ad anden vej kendskab til mulige overtrædelser heraf, kan [Miljøstyrelsen Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning](#) foranledige, at der indsamles en ikke-repræsentativ prøve og gennemføres en indikativ analyse af skibets ballastvand.

Stk. 2. Såfremt den i stk. 1 nævnte analyse indikerer, at det pågældende skib ikke overholder denne bekendtgørelses krav til håndtering af ballastvand, kan [Miljøstyrelsen Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning](#) anmode Søfartsstyrelsen om at tilbageholde skibet, indtil der er indsamlet en repræsentativ prøve af skibets ballastvand. Tilbageholdelsen må ikke medføre unødigt forsinkelse eller unødigt udgift for skibet.

Stk. 3. [Miljøstyrelsen Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning](#) oversender den i stk. 2 nævnte prøve til et uafhængigt laboratorium, der udfører en detaljeret analyse, med henblik på at afklare, hvorvidt det pågældende skib overholder denne bekendtgørelses krav til håndtering af ballastvand.

§ 14. I forbindelse med tilsyn og kontrol efter §§ 12 og 13 skal det sikres, at skibet ikke udtømmer ballastvand, før det kan gøres uden fare for skade på miljøet, menneskers sundhed eller ejendom, jf. dog § 4.

§ 15. Såfremt et skib har overtrådt denne bekendtgørelse, underrettes rederen om den skete overtrædelse, og det sikres, at skibet ikke tilbageholdes eller forsinkes længere end påkrævet for at sikre overholdelse af denne bekendtgørelse.

Kapitel 7

Straf og ikrafttræden

§ 16. Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der

- 1) håndterer ballastvand i strid med §§ 5-8,
- 2) håndterer sedimenter i strid med § 9,
- 3) overtræder vilkår for dispensation givet efter § 10, eller
- 4) indgiver urigtige oplysninger i forbindelse med ansøgning om dispensation efter § 10 eller ansøgning om typegodkendelse efter § 11.

Stk. 2. Straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er

- 1) voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor, eller
- 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

Stk. 3. Stk. 2 finder ikke anvendelse på overtrædelser begået fra udenlandske skibe, medmindre overtrædelserne er begået i indre territorielt farvand. For overtrædelser begået fra udenlandske skibe i ydre territorielt farvand kan straffen stige til fængsel i indtil 2 år, hvis der er tale om forsætlig og alvorlig forurening af havmiljøet.

Stk. 4. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

§ 17. Bekendtgørelsen træder i kraft den ~~8. september 2017~~ ~~1. juli 2016~~.

Stk. 2. Bekendtgørelse nr. ~~952654~~ af ~~27.15.~~ juni 2016~~2~~ om håndtering af ballastvand og sedimenter fra skibes ballastvandtanke ophæves.

Naturstyrelsen, den 27. juni 2016

Hanne Kristensen

/ Anne Marie Vægter Rasmussen

Bilag 1

International konvention om kontrol og håndtering af skibes ballastvand og sedimenter, 2004

Parterne i denne Konvention,

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

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

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

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

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

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

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

der også anerkender, at adskillige lande har truffet individuelle forholdsregler med henblik på at forebygge, begrænse og til sidst fjerne de risici, der er forbundet med indførelsen af skadelige vandorganismer og patogener via skibe, der sejler ind i deres havne, og ligeledes at emnet, som er af betydning for hele verden, stiller krav om handling baseret på globalt gældende regler samt med retningslinjer for den effektive implementering og ensartede fortolkning af disse,

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

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

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

har opnået enighed om følgende:

Artikel 1

Definitioner

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

1. »Administrationen«: Regeringen i den stat, der har myndighed over skibet. Hvad angår skibe, som sejler under et andet lands flag, er Administrationen regeringen i denne stat. For så vidt angår flydende platforme, der beskæftiger sig med efterforskning og udnyttelse af havbunden og undergrunden i den umiddelbare nærhed af den kyst, over hvilken denne kyststat har suveræne rettigheder med det formål at efterforske og udnytte de naturlige resurser, herunder flydende lagerenheder (FSU'er) og flydende produktionslagre og afskibningsenheder (FPSO'er), er Administrationen regeringen i den pågældende kyststat.
2. »Ballastvand«: Vand med suspenderede stoffer, der tages om bord på et skib for at regulere skibets trim, slagside, dybgang, stabilitet eller belastning.
3. »Håndtering af ballastvand«: Mekaniske, fysiske, kemiske og biologiske processer, hvis formål er – enten alene eller i kombination – at fjerne, uskadeliggøre eller forhindre optagelsen eller udtømningen af skadelige vandorganismer og patogener i ballastvand og sedimenter.
4. »Certifikat«: Det internationale certifikat for håndtering af ballastvand.
5. »Komité«: Organisationens Komité til Beskyttelse af Havmiljøet.
6. »Konvention«: Den internationale konvention om kontrol og håndtering af skibes ballastvand og sediment.
7. »Bruttotonnage«: Den bruttotonnage, der er beregnet i overensstemmelse med tonnagemålingsbestemmelserne i Bilag I til Den internationale konvention om måling af skibe, 1969, og enhver opfølgende konvention.
8. »Skadelige vandorganismer og patogener«: Vandorganismer eller patogener, der, såfremt de indføres i havet, herunder flodmundinger, eller i ferskvandsløb, kan forårsage skade på miljø, sundhed, ejendom eller resurser, forringe den biologiske mangfoldighed eller forstyrre anden retmæssig brug af sådanne områder.
9. »Organisationen«: FN's Internationale Søfartsorganisation (IMO).
10. »Generalsekretær«: Organisationens generalsekretær.
11. »Sedimenter«: Bundfald fra et skibs ballastvand.
12. »Skib«: Fartøj af en hvilken som helst type, der opererer i vandmiljøet og omfatter undervandsskibe, flydende indretninger, flydende platforme, flydende lagringsfaciliteter (FSU'er) og flydende produktionsanlæg med lagrings- og afskibningsfunktioner (FPSO'er).

Artikel 2

Almindelige forpligtelser

1. Parterne forpligter sig fuldt og helt til at overholde Konventionens bestemmelser samt bilaget hertil for at forebygge, begrænse og til sidst fjerne overførslen af skadelige vandorganismer og patogener ved hjælp af kontrol og håndtering af skibes ballastvand og sedimenter.
2. Bilaget udgør en integreret del af denne Konvention. Medmindre andet udtrykkeligt fremgår, er en henvisning til denne Konvention samtidig en henvisning til bilaget.
3. Intet i denne Konvention skal fortolkes således, at en part forhindres i – enten individuelt eller i fællesskab med andre parter – at tage strengere forholdsregler for at forebygge, begrænse eller fjerne overførslen af skadelige vandorganismer og patogener gennem kontrol og håndtering af skibes ballastvand og sedimenter i overensstemmelse med folkeretten.
4. Parterne skal bestræbe sig på at samarbejde med henblik på effektiv implementering, overholdelse og håndhævelse af denne Konvention.
5. Parterne forpligtiger sig til at opfordre til fortsat udvikling af ballastvandhåndtering og standarder til forebyggelse, begrænsning og til slut fjernelse af overførslen af skadelige vandorganismer og patogener ved hjælp af kontrol og håndtering af skibes ballastvand og sedimenter.
6. De parter, der træffer foranstaltninger i medfør af denne Konvention, skal bestræbe sig på ikke at forringe eller skade hverken deres eget eller andre staters miljø, sundhed, ejendom eller resurser.
7. Parterne bør sikre, at de metoder til håndtering af ballastvand, der anvendes til imødekommelse af denne Konvention, ikke forvolder større skade, end disse metoder forebygger for parternes eget og andre staters miljø, sundhed, ejendom eller resurser.
8. Parterne skal opfordre skibe, der er berettiget til at sejle under deres flag, og for hvilke denne Konvention gælder, til – så vidt dette er praktisk muligt – at undgå optagelsen af ballastvand med potentielt skadelige vandorganismer og patogener

såvel som sedimenter, der kan indeholde sådanne organismer, herunder fremme en hensigtsmæssig implementering af henstillinger udarbejdet af Organisationen.

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

Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Medmindre andet udtrykkeligt fremgår, skal denne Konvention gælde for:
 - (a) skibe, der er berettiget til at sejle under en parts flag, og
 - (b) skibe, der ikke er berettiget til at sejle under en parts flag, men som opererer under en parts myndighed.
2. Denne Konvention skal ikke gælde for:
 - (a) skibe, der ikke er konstrueret eller bygget til at transportere ballastvand,
 - (b) en parts skibe, der kun opererer i farvande, der er under denne parts jurisdiktion, medmindre den pågældende part bestemmer, at udtømningen af ballastvand fra sådanne skibe ville forringe eller skade deres eget eller omgivende eller andre staters miljø, sundhed, ejendom eller resurser,
 - (c) en parts skibe, der alene opererer i farvande, der er under en anden parts jurisdiktion, såfremt sidstnævnte part godkender en sådan udelukkelse. Ingen part skal meddele en sådan godkendelse, hvis dette ville forringe eller skade deres eget eller de omgivende eller andre staters miljø, sundhed, ejendom eller resurser. Enhver part, der ikke meddeler en sådan godkendelse, skal underrette det pågældende skibs Administration om, at denne Konvention gælder for det pågældende skib,
 - (d) skibe, der alene opererer i farvande, der er under én parts jurisdiktion og på åbent hav, undtagen skibe, der ikke er meddelt godkendelse i henhold til litra (c), medmindre denne part bestemmer, at udtømningen af ballastvand fra sådanne skibe ville forringe eller skade deres eget eller omgivende eller andre staters miljø, sundhed, ejendom eller resurser,
 - (e) ethvert krigsskib, marinehjelpefartøj eller andet skib, der er ejet eller opereret af en stat og indtil videre udelukkende anvendes til statslig, ikke-kommerciel tjeneste. Alle parter skal dog sikre ved vedtagelsen af hensigtsmæssige forholdsregler, der ikke svækker driften eller driftsmæssigheden af sådanne skibe ejet eller opereret af denne part, at sådanne skibe agerer på en måde, der – så vidt dette er rimeligt og praktisk muligt – er i overensstemmelse med denne Konvention, og
 - (f) permanent ballastvand i forseglede tanke på skibe, som ikke er genstand for udtømning.
3. I forhold til skibe fra ikke-delagende parter til denne Konvention skal parterne anvende de krav, der stilles i denne Konvention, som måtte være nødvendige for at sikre, at sådanne skibe ikke bliver genstand for en mere fordelagtig behandling.

Artikel 4

Kontrol af overførslen af skadelige vandorganismer og patogener via skibes ballastvand og sedimenter

1. Enhver part skal kræve, at skibe, for hvilke denne Konvention gælder, og som er berettiget til at sejle under denne parts flag eller operere under denne parts bemyndigelse, overholder de i denne Konvention anførte krav, herunder gældende standarder og krav i bilaget, og skal træffe effektive foranstaltninger for at sikre, at disse skibe opfylder kravene.
2. Enhver part skal, under hensyntagen til dennes særlige forhold og kompetencer, udvikle nationale politikker, strategier eller programmer for håndtering af ballastvand i havne eller farvande under dennes jurisdiktion, som er i overensstemmelse med og medvirker til opnåelsen af denne Konventions målsætninger.

Artikel 5

Modtagefaciliteter for sedimenter

1. Enhver part forpligter sig til at sikre, at der findes egnede modtagefaciliteter for sedimenter i havne og terminaler udpeget af denne part, hvor rengøring eller reparation af ballasttanke sker, under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer. Sådanne modtagefaciliteter skal drives uden, at skibe forsinkes unødigt, og skal sørge for sikker bortskaffelse af sådanne sedimenter, som ikke forringer eller skader deres eget eller andre staters miljø, sundhed, ejendom eller resurser.
2. Enhver part skal underrette Organisationen om alle tilfælde, hvor faciliteterne anført i nr. 1 angiveligt er mangelfulde, med henblik på videreformidling til andre berørte parter.

Artikel 6

Videnskabelig og teknisk forskning og overvågning

1. Parterne skal bestræbe sig på, enten hver især eller i fællesskab, at:
 - (a) fremme og lette videnskabelig og teknisk forskning i håndtering af ballastvand, og
 - (b) overvåge virkningerne af håndteringen af ballastvand i farvande under deres jurisdiktion.

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

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

- a. videnskabelige og teknologiske programmer og tekniske foranstaltninger, der er foretaget vedrørende håndtering af ballastvand, og
- b. effektiviteten af håndtering af ballastvand som følge af alle overvågnings- og vurderingsprogrammer.

Artikel 7

Syn og certificering

1. Enhver part skal sikre, at skibe, der sejler under dennes flag eller opererer under dennes bemyndigelse, og som skal synes og certificeres, bliver synet og certificeret i henhold til reglerne i bilaget.
2. En part, der implementerer tiltag i henhold til artikel 2.3 og afsnit C i bilaget, skal ikke kræve en anden parts skib yderligere synet og certificeret, ej heller skal skibets Administration være forpligtet til at syne og certificere yderligere tiltag pålagt af den anden part. Ansvar for verifikation af sådanne yderligere tiltag skal ligge hos den part, der implementerer sådanne tiltag, og skal ikke skabe unødigt forsinkelse for skibet.

Artikel 8

Overtrædelser

1. Enhver overtrædelse af bestemmelserne i denne Konvention skal forbydes, og der skal fastlægges sanktioner i henhold til lovgivning gældende for det pågældende skibs Administration, hvor end overtrædelsen sker. Såfremt Administrationen informeres om en sådan overtrædelse, skal denne undersøge forholdet og kan anmode den anmeldende part om at fremlægge yderligere beviser for den påståede overtrædelse. Hvis Administrationen mener, at der er fremlagt nok yderligere beviser til, at der kan anlægges sag vedrørende den påståede overtrædelse, skal denne sørge for, at sådanne retslige skridt bliver taget så hurtigt som muligt i overensstemmelse med lovgivningen. Administrationen skal omgående informere den anmeldende part såvel som Organisationen om, hvilke foranstaltninger der er truffet. Såfremt Administrationen ikke har truffet nogen foranstaltninger inden for et år efter at have modtaget informationen, skal denne informere den anmeldende part herom.
2. Enhver overtrædelse af denne Konvention inden for en parts jurisdiktion skal forbydes, og der skal etableres sanktioner i henhold til partens lovgivning. Når en sådan overtrædelse sker, skal parten enten:
 - a. sørge for, at der tages retslige skridt i henhold til lovgivningen, eller
 - b. for skibets Administration fremlægge de oplysninger og beviser, parten måtte være i besiddelse af, der påviser, at en overtrædelse har fundet sted.
3. De sanktioner, der følger af en parts lovgivning i henhold til denne artikel, skal være tilstrækkeligt alvorlige til at afskrække overtrædelse af denne Konvention, hvor end disse måtte forekomme.

Artikel 9

Inspektion af skibe

1. Ethvert skib, som denne Konvention gælder for, kan i en anden parts havn eller offshore-terminal blive genstand for inspektion af behørigt bemyndigede tjenestemænd fra denne part med det formål at klarlægge, hvorvidt skibet opfylder denne Konvention. Medmindre det er foreskrevet i stk. 2 i denne artikel, skal en sådan inspektion begrænses til at:
 - a. bekræfte, at der forefindes et gyldigt certifikat om bord, som, såfremt det er gyldigt, skal accepteres, og
 - b. inspicere ballastvandjournalen og/eller
 - c. tage en prøve af skibets ballastvand i overensstemmelse med de retningslinjer, der skal udarbejdes af Organisationen. Dog skal den tid, der er brug for til at analysere prøverne, ikke anvendes som grundlag for urimelig forsinkelse af skibes drift, færden eller afsejling.
2. I tilfælde af at et skib ikke har et gyldigt certifikat, eller hvor der er åbenlyst grundlag for at tro:
 - (a) at skibets tilstand eller udstyr ikke i tilstrækkelig grad stemmer overens med oplysningerne i certifikatet, eller
 - (b) at skibsføreren eller mandskabet ikke er bekendte med væsentlige procedurer for skibsarbejde i forbindelse med håndteringen af ballastvand eller ikke har implementeret sådanne procedurer,

vil der kunne foretages en nærmere inspektion.

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

Artikel 10

Påvisning af overtrædelser og kontrol af skibe

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

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

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

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

Artikel 11

Underretning om kontroltiltag

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

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

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

Artikel 12

Unødig forsinkelse af skibe

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

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

Artikel 13

Teknisk bistand, samarbejde og regionalt samarbejde

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

- a. til oplæring af personale,
- b. til sikring af tilgængelighed af relevant teknologi, udstyr og anlæg,
- c. til iværksættelse af fælles forsknings- og udviklingsprogrammer, og
- d. til gennemførelse af andre tiltag med henblik på effektiv implementering af Konventionen og vejledninger udarbejdet af Organisationen i forbindelse hermed.

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

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

Artikel 14

Formidling af oplysninger

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

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

- b. tilgængeligheden og placeringen af alle modtagefaciliteter med henblik på miljømæssigt forsvarlig afhændelse af ballastvand og sedimenter, og
 - c. krav om information fra skibe, der ikke er i stand til at overholde Konventionens bestemmelser af de grunde, der er anført i bilagets regel A-3 og B-4.
2. Organisationen skal orientere parterne om alle underretninger modtaget i henhold til denne artikel og videresende enhver information meddelt denne i henhold til denne artikels stk. 1, litra (b) og (c) til alle parter.

Artikel 15

Afgørelse af tvister

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

Artikel 16

Forholdet til folkeretten og andre aftaler

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

Artikel 17

Undertegnelse, ratificering, accept, godkendelse og tiltrædelse

1. Konventionen er åben for undertegnelse for alle stater i Organisationens hovedsæde fra 1. juni 2004 til 31. maj 2005, og skal derefter være åben for tiltrædelse for alle stater.
2. Stater kan tilslutte sig denne Konvention gennem:
 - a. undertegnelse uden forbehold for ratificering, accept eller godkendelse, eller
 - b. undertegnelse med forbehold for ratificering, accept eller godkendelse efterfulgt af ratificering, accept eller godkendelse, eller
 - c. tiltrædelse.
3. Ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse skal ske ved deponering af et dokument herom hos generalsekretæren.
4. En stat, der består af to eller flere territorialenheder, hvor der anvendes forskellige retssystemer i forbindelse med sager, der behandles i denne Konvention, kan på tidspunktet for undertegnelse, ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse erklære, at denne Konvention skal gælde for alle statens territorialenheder eller kun for en eller flere af dem og kan til enhver tid ændre denne erklæring ved at fremsende en anden erklæring.
5. Enhver erklæring herom skal skriftligt meddeles til depositaren og skal udtrykkeligt oplyse om den eller de territoriale enheder, som denne Konvention gælder for.

Artikel 18

Ikrafttrædelse

1. Denne Konvention skal træde i kraft tolv måneder efter den dato, hvor mindst 30 stater, hvis samlede handelsflåde udgør ikke mindre end 35 (femogtredive) procent af verdens handelsflådes bruttotonnage, enten har undertegnet den uden forbehold for ratificering, accept, eller godkendelse eller har deponeret det nødvendige dokument til ratificering, accept, godkendelse, eller tiltrædelse overensstemmelse med artikel 17.
2. For stater, der har deponeret et dokument til ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse i henhold til denne Konvention, efter at kravene om ikrafttrædelse er opfyldt, men før datoen for ikrafttrædelse af denne Konvention, skal ratificeringen, accepten, godkendelsen eller tiltrædelsen træde i kraft på dagen for Konventionens ikrafttrædelse eller 3 (tre) måneder efter datoen for deponering af dokumentet, hvis dette sker senere.
3. Alle dokumenter til ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse, som er deponeret efter den dato, hvor Konventionen træder i kraft, skal gælde 3 (tre) måneder efter deponeringsdatoen.
4. Efter den dato, hvor en ændring til Konventionen anses for at være accepteret i henhold til artikel 19, gælder ethvert dokument om ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse for Konventionen i den ændrede form.

Artikel 19

Ændringer

1. Denne Konvention kan ændres i overensstemmelse med en af nedennævnte procedurer.
2. Ændringer efter behandling af Organisationen:

- a) Enhver part kan fremsætte forslag om ændring af Konventionen. Ændringsforslag skal indgives til generalsekretæren, som derpå skal videresende forslaget til parterne såvel som medlemmerne af Organisationen mindst 6 (seks) måneder før, det skal behandles.
- b) Enhver foreslået og videresendt ændring, som nævnt ovenfor, skal henvises til Komitéen til behandling. Parterne skal, hvad enten de er medlemmer af Organisationen eller ej, være berettiget til at deltage i Komitéens behandling og vedtagelse af ændringen.
- c) Ændringer skal vedtages med 2/3 (to tredjedele) flertal af de parter, der er til stede og afgiver stemme i Komitéen, forudsat at mindst 1/3 (en tredjedel) af parterne er til stede ved afstemningen.
- d) Ændringer vedtaget i henhold til litra (c) skal videresendes af generalsekretæren til parterne med henblik på accept.
- e) En ændring skal anses for at være accepteret i følgende tilfælde:
 - i. En ændring i en artikel i denne Konvention skal anses for at være accepteret på den dato, hvor 2/3 (to tredjedele) af parterne har informeret generalsekretæren om deres accept heraf.
 - ii. En ændring i bilaget skal anses for at være accepteret efter udløb af 12 (tolv) måneder efter vedtagelsesdatoen eller efter en anden dato fastsat af Komitéen. Hvis mere end 1/3 (en tredjedel) af parterne på det tidspunkt meddeler generalsekretæren, at de har indvendinger mod ændringen, skal ændringen imidlertid anses for ikke at være accepteret.
- f) En ændring træder i kraft på følgende måde:
 - i. En ændring til en artikel i denne Konvention træder i kraft for de parter, der har erklæret, at de har accepteret den, 6 (seks) måneder efter den dato, hvor den anses for at være accepteret i overensstemmelse med litra (e)(i).
 - ii. En ændring til bilaget skal træde i kraft for alle parter 6 (seks) måneder efter den dato, hvor den anses for at være accepteret med undtagelse af enhver part, der har:
- 1) givet underretning om indsigelser mod ændringen i henhold til litra (e)(ii), og som ikke har tilbagekaldt en sådan indsigelse, eller
- 2) underrettet generalsekretæren, før ikrafttrædelsen af ændringen om, at ændringen først skal træde i kraft for parten efter en senere underretning om, at ændringen accepteres.
- (g) (i) En part, der har meddelt indsigelse i henhold til litra (f)(ii)(1), kan efterfølgende meddele generalsekretæren, at denne part accepterer ændringen. En sådan ændring skal træde i kraft for parten 6 (seks) måneder efter datoen for meddelelse af accept eller datoen, på hvilken ændringen træder i kraft, hvis dette sker senere.
 - (i) Hvis en part, som har givet underretning i overensstemmelse med litra (f)(ii)(2), underretter generalsekretæren om dennes accept i forhold til en ændring, skal en sådan ændring træde i kraft for denne part 6 (seks) måneder efter datoen for meddelelse af accept eller den dato, på hvilken ændringen træder i kraft, hvis dette sker senere.
- 3. Ændring foretaget af en Konference:
 - a. På en parts anmodning med tilslutning fra mindst en 1/3 (en tredjedel) af parterne skal Organisationen sammenkalde en partskonference, der skal behandle ændringsforslag til denne Konvention.
 - b. En ændring, der vedtages af en sådan Konference med et flertal på mindst 2/3 (to tredjedele) af de parter, der er til stede og afgiver stemme, skal videresendes af generalsekretæren til alle parter til accept.
 - c. Medmindre Konferencen træffer beslutning om andet, skal ændringen anses for at være accepteret og træde i kraft i overensstemmelse med de til dette formål i stk. 2, litra (e) og (f), ovenfor nærmere angivne procedurer.
- 4. Enhver part, der afviser at acceptere en ændring til bilaget, skal alene i henseende til anvendelsen af pågældende ændring anses for at være en ikke-kontraherende part.
- 5. Enhver underretning i henhold til denne artikel skal gives skriftligt til generalsekretæren.
- 6. Generalsekretæren skal informere parterne og medlemmerne af Organisationen om:
 - a. enhver ændring, der træder i kraft, og datoen for ikrafttrædelse generelt og for hver part, og
 - b. enhver underretning foretaget i henhold til denne artikel.

Artikel 20

Opsigelse

1. Denne Konvention kan opsiges af enhver part når som helst efter udløbet af to år fra den dato, hvor Konventionen træder i kraft for den pågældende part.
2. Opsigelse skal ske ved skriftlig underretning til depositaren og skal gælde et år efter den er modtaget eller efter en længere periode, som måtte være angivet i den pågældende underretning.

Artikel 21

Depositær

1. Denne Konvention skal deponeres hos generalsekretæren, som skal videresende certificerede kopier af Konventionen til alle stater, der har undertegnet eller tiltrådt denne Konvention.
2. Ud over de funktioner, der er beskrevet andetsteds i Konventionen, skal generalsekretæren:
 - (a) underrette alle stater, der har undertegnet eller tiltrådt Konventionen om:
 - (i) hver ny undertegnelse eller deponering af dokument til ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse med angivelse af datoen herfor,
 - (ii) datoen for denne Konventions ikrafttræden, og

- (iii) deponering af ethvert opsigelsesdokument vedrørende Konventionen med angivelse af datoen for modtagelse og datoen for opsigelsens ikrafttræden, og
- (b) så snart Konventionen træder i kraft, sende teksten til Sekretariatet for FN til registrering og udgivelse i henhold til artikel 102 i De Forenede Nationers Pagt.

Artikel 22

Sprog

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

Udfærdiget i London, den 13. februar, 2004.

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

BILAG

REGLER OM KONTROL OG HÅNDTERING AF SKIBES BALLASTVAND OG SEDIMENTER

AFSNIT A – ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Regel A-1

Definitioner

I dette bilag forstås ved:

1. »Årsdag«: Den dag og måned hvert år, der svarer til certifikatets udløbsdato.
2. »Ballastvandskapacitet«: Den samlede mængde i kubikmeter af tanke, rum eller afdelinger på skibe, der anvendes til at transportere, påfylde eller udtømme ballastvand, herunder tanke, rum eller afdelinger, der kan anvendes på flere måder, og er konstrueret til transport af ballastvand.
3. »Rederi«: Ejeren af skibet eller enhver anden organisation eller person, såsom operatøren eller bareboat-befragteren, som har påtaget sig ansvaret for driften af skibet fra ejeren af skibet, og som i forbindelse hermed har indvilget i at påtage sig alle pligter og alt ansvar pålagt af den internationale kode for sikker skibsdrift.¹⁾
4. »Bygget«: skal med hensyn til et skib betyde et byggestadium, hvor:
 1. kølen er lagt, eller
 2. et byggeri, som kan identificeres med et bestemt skib, påbegyndes, eller
 3. samlingen af skibet er påbegyndt og omfatter mindst 50 ton eller 1 procent af den anslåede samlede skrogvægt, hvis denne er mindre, eller
 4. skibet gennemgår en større ombygning.
5. »Større ombygning«: En ombygning af et skib:
 1. som ændrer dens evne til at transportere ballastvand med 15 procent eller mere, eller
 2. som ændrer skibets type, eller
 3. som efter Administrationens opfattelse er projekteret til at forlænge skibets levetid med 10 år eller mere, eller
 4. som medfører andre ændringer i ballastvandsystemet end komponentudskiftning.

Ombygning af et skib, så det overholder bestemmelserne i regel D-1, skal ikke i dette bilag anses for at udgøre en større ombygning.

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

fra punktet 11 sydlig bredde, 142 08´ østlig længde

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

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

derfra til punktet 9 10´ sydlig bredde,

143 52´ østlig længde,

derfra til punktet 9 00´ sydlig bredde,

144 30´ østlig længde,

derfra til punktet 10 41´ sydlig bredde,

145 00´ østlig længde,

derfra til punktet 13 00´ sydlig bredde,

145 00´ østlig længde,

derfra til punktet 15 00´ sydlig bredde,

146 00´ østlig længde,

derfra til punktet 17 30´ sydlig bredde,

147 00´ østlig længde,

derfra til punktet 21 00´ sydlig bredde,

152 55´ østlig længde,

derfra til punktet 24 30´ sydlig bredde,

154 00´ østlig længde,

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

på den australske kyst.

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

Regel A-2

Generel anvendelse

Medmindre andet er udtrykkeligt fastsat, skal udtømningen af ballastvand kun ske ved håndtering af ballastvand i overensstemmelse med bestemmelserne i dette bilag.

Regel A-3

Undtagelser

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

1. optagelse eller udtømning af ballastvand og sedimenter, som er nødvendig til sikring af et skibs sikkerhed i nødsituationer eller for at redde menneskeliv, eller
2. utilsigtet udtømning eller indstrømning af ballastvand og sedimenter som følge af skade på skibet eller dets udstyr,
 1. såfremt alle rimelige forholdsregler er truffet før og efter skadens indtræden, eller før og efter at skaden eller udtømningen opdages, til forebyggelse eller begrænsning af udtømningen, og
 2. medmindre ejeren, rederiet eller den ansvarshavende officer forsætligt eller uagtsomt har forvoldt skaden, eller

3. optagelsen og udtømningen af ballastvand og sedimenter med henblik på at forebygge eller begrænse forurening fra skibet, eller
4. optagelsen og efterfølgende udtømning på åbent hav af det samme ballastvand og sedimenter, eller
5. udtømningen af ballastvand og sedimenter fra et skib på samme sted, hvor alt ballastvandet og sedimenterne stammer, forudsat at der ikke er sket opblanding med ubehandlet ballastvand og sedimenter fra andre områder. Hvis opblanding er sket, skal ballastvandet fra andre områder behandles i overensstemmelse med dette bilag.

Regel A-4

Dispensation

1. En eller flere parter kan i farvande under deres jurisdiktion dispensere fra ethvert krav om anvendelse af regel B-3 eller C-1 ud over de undtagelser, der er indeholdt andetsteds i Konventionen, men kun hvis dispensationen:
 1. meddeles et skib eller skibe i fart mellem bestemte havne eller steder eller til et skib, der udelukkende sejler mellem bestemte havne eller steder,
 2. gælder for en periode på ikke mere end 5 år og kan evalueres i denne periode,
 3. meddeles skibe, der ikke blander ballastvand eller sedimenter andre steder end mellem havne eller steder anført i stk. 1.1, og
 4. meddeles på basis af retningslinjerne for risikovurderinger udarbejdet af Organisationen.
2. Dispensationer meddelt i henhold til stk. 1 er ikke gyldige, førend Organisationen er blevet underrettet, og de relevante oplysninger er videresendt til parterne.
3. Enhver dispensation, der meddeles i henhold til denne regel, må ikke forringe eller skade tilgrænsende eller andre staters miljø, sundhed, ejendom eller resurser. Parten skal konsultere stater, som måtte vurderes kan berøres negativt, med henblik på at finde en løsning på eventuelle konstaterede problemer.
4. Enhver dispensation, der meddeles i henhold til denne regel, skal indføres i ballastvandjournalen.

Regel A-5

Tilsvarende krav

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

AFSNIT B – HÅNDTERING OG KONTROLKRAV FOR SKIBE

Regel B-1

Plan for håndtering af ballastvand

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

1. indeholde detaljerede sikkerhedsprocedurer for skibet og mandskabet i forbindelse med håndtering af ballastvand, som fastsat i denne Konvention,
2. give en detaljeret beskrivelse af, hvilke tiltag der skal træffes for at implementere kravene om håndtering af ballastvand og supplerende praksis for håndtering af ballastvand, som fastsat i denne Konvention,
3. indeholde detaljerede fremgangsmåder for bortskaffelse af sedimenter:
 1. til søs, og
 2. til lands,
 4. omfatte fremgangsmåder for koordinering af håndtering af ballastvand om bord, som medfører udtømning til søs, sammen med myndighederne i den stat, i hvis farvand en sådan udtømning vil finde sted,
 5. udpege den officer om bord, som skal sikre, at planen implementeres på forsvarlig vis,
 6. indeholde oplysningskrav for skibe i henhold til Konventionen, og
 7. være skrevet på skibets arbejdssprog. Hvis der anvendes et andet sprog end engelsk, fransk eller spansk, skal der tillige foreligge en oversættelse til et af disse sprog.

Regel B-2

Ballastvandjournal

1. Alle skibe skal have en ballastvandjournal om bord, som kan være et elektronisk journalsystem, eller som kan være integreret i en anden journal eller et andet system, og som mindst skal indeholde de i tillæg II anførte informationer.
2. Indførsler i ballastvandjournalen skal opbevares om bord på skibet i mindst 2 (to) år efter den seneste indførsel og derefter være under selskabets kontrol i mindst 3 (tre) år.
3. I tilfælde af udtømning af ballastvand i henhold til regel A-3, A-4 eller B-3.6 eller ved anden utilsigtet eller usædvanlig udtømning af ballastvand, som der ikke er givet dispensation for andetsteds i Konventionen, skal der ske en indførsel i ballastvandjournalen, som beskriver omstændighederne ved og årsagen til denne udtømning.
4. Ballastvandjournalen skal opbevares let tilgængelig for inspektion på ethvert rimeligt tidspunkt og kan i tilfælde af et ubemandet skib, der bugseres, opbevares på det skib, der bugserer.
5. Enhver arbejdsaktivitet vedrørende ballastvand skal uden ugrundet ophold indføres i ballastvandjournalen. Alle indførsler skal underskrives af den ansvarshavende officer, og hver udfyldt side skal underskrives af skibsføreren. Indførsler i ballastvandjournalen skal ske på skibets arbejdsprog. Hvis sproget ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal indførslerne være oversat til et af de nævnte sprog. Hvis indførslerne også sker på et officielt nationalt sprog i det land, hvis flag skibet er berettiget til at føre, skal disse være gældende i tilfælde af tvist eller uoverensstemmelse.
6. Officerer, der er behørigt bemyndiget af en part, kan inspicere ballastvandjournalen om bord på ethvert skib, for hvilket denne regel gælder, mens skibet er i partens havn eller offshore-terminal, og kan tage en kopi af enhver indførsel og kræve, at skibsføreren bekræfter kopiens rigtighed. Enhver kopi, som er bekræftet på denne måde, skal kunne fremlægges i en retssag som bevis for de i indførslen angivne forhold. Inspektion af ballastvandjournalen og indhentning af bekræftet kopi skal ske så hurtigt som muligt uden at forårsage unødigt forsinkelse af skibet.

Regel B-3

Håndtering af skibes ballastvand

1. Alle skibe bygget før 2009:
 1. med en ballastvandkapacitet på 1500 til 5000 kubikmeter (begge inkl.) skal håndtere ballastvand på en måde, der mindst opfylder den i regel D-1 eller regel D-2 nævnte standard, indtil 2014 og skal derefter mindst opfylde den i regel D-2 nævnte standard,
 2. med en ballastvandkapacitet på under 1500 eller mere end 5000 kubikmeter skal håndtere ballastvand på en måde, der mindst opfylder den i regel D-1 eller regel D-2 nævnte standard indtil 2016 og skal derefter mindst opfylde den i regel D-2 nævnte standard.
2. Alle skibe, for hvilke stk. 1 gælder, skal overholde stk. 1 senest ved det første mellemliggende syn eller fornyelsessyn, afhængig af hvilket der indtræffer først, efter årsdagen for levering af skibet i året for overholdelse af den standard, der gælder for skibet.
3. Alle skibe, der er bygget i 2009 eller senere, med en ballastvandkapacitet på mindre end 5000 kubikmeter skal gennemføre ballastvandbehandling på en måde, der mindst opfylder den i regel D-2 nævnte standard.
4. Alle skibe, der er bygget i 2009 eller senere, men før 2012, med en ballastvandkapacitet på 5000 kubikmeter eller mere skal gennemføre ballastvandbehandling i overensstemmelse med stk. 1.2.
5. Alle skibe, der er bygget i 2012 eller senere, med en ballastvandkapacitet på 5000 kubikmeter eller mere skal gennemføre ballastvandbehandling på en måde, der mindst opfylder den i regel D-2 nævnte standard.
6. Kravene i denne regel gælder ikke for skibe, der udtømmer ballastvand til en modtagefacilitet, som er konstrueret i overensstemmelse med retningslinjerne for sådanne faciliteter udarbejdet af Organisationen.
7. Andre metoder til ballastvandhåndtering kan også accepteres som alternativer til kravene i stk. 1 til 5, såfremt metoderne sikrer mindst samme niveau af beskyttelse af miljø, sundhed, ejendom eller resurser, og hvis de principielt er godkendt af Komitéen.

Regel B-4

Ballastvandudskiftning

1. Alle skibe, der udskifter ballastvand for at opfylde standarden i regel D-1, skal:
 1. hvor det er muligt, udskifte ballastvand mindst 200 sømil fra den nærmeste kyst og på mindst 200 meter dybt vand under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer,
 2. i tilfælde, hvor skibet ikke er i stand til at udskifte ballastvand i overensstemmelse med stk. 1.1, udføre sådan ballastvandudskiftning under hensyntagen til retningslinjerne i stk. 1.1 og så langt fra den nærmeste kyst som muligt og i alle tilfælde mindst 50 sømil fra den nærmeste kyst og på mindst 200 meter dybt vand.
 2. I havområder, hvor afstanden fra den nærmeste kyst eller dybden ikke opfylder de parametre, der er nævnt i stk. 1.1 eller 1.2, kan havnestaten udpege områder, eventuelt i samråd med tilstødende eller andre stater, hvor et skib kan udskifte ballastvand under hensyntagen til retningslinjerne i stk. 1.1.
 3. Det skal ikke kunne forlanges af et skib, at det skal afvige fra den planlagte rejse eller forsinke denne rejse for at overholde et særkrav i stk. 1.

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

Regel B-5

Håndtering af skibes sedimenter

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

Regel B-6

Officerernes og mandskabets pligter

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

AFSNIT C – SÆRLIGE KRAV INDEN FOR VISSE OMRÅDER

Regel C-1

Tillægskrav

1. Hvis en part, alene eller sammen med andre parter, finder det nødvendigt med krav ud over de i afsnit B nævnte for at forebygge, begrænse, eller fjerne overførsel af skadelige vandorganismer og patogener via skibes ballastvand og sedimenter, kan den eller de pågældende parter, i overensstemmelse med folkeretten, kræve, at skibe skal opfylde en særskilt standard eller et særskilt krav.
2. Før en part eller parter fastsætter standarder eller krav i henhold til stk. 1, bør parten eller parterne rådføre sig med tilgrænsende eller andre stater, som kan blive berørt af sådanne standarder eller krav.
3. En part eller parter, som har til hensigt at indføre tillægskrav i henhold til stk. 1, skal
 1. tage hensyn til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer;
 2. meddele Organisationen, at de har til hensigt at fastsætte tillægskrav mindst 6 (seks) måneder forud for den planlagte dato for gennemførelse af kravene, undtagen i nød- og epidemisituationer. Meddelelsen skal indeholde:
 1. nøjagtige koordinater for, hvor tillægskravene gælder,
 2. behovet og begrundelsen for anvendelsen af tillægskravene, herunder eventuelle fordele,
 3. en beskrivelse af tillægskravet eller tillægskravene, og
 4. eventuelle ordninger fastlagt for, at skibe skal kunne overholde tillægskravet eller tillægskravene.
 3. i det omfang den almene folkeret kræver det, som nedfældet i De Forenede Nationers Havretskonvention, hvor dette er hensigtsmæssigt, indhente godkendelse fra Organisationen.
 4. En part eller parter skal ved indførelse af sådanne tillægskrav bestræbe sig på at stille alle hensigtsmæssige tjenester til rådighed, som kan omfatte, men ikke er begrænset til underretning af søfarende om områder og tilgængelige og alternative ruter eller havne, så langt som det er praktisk muligt for at lette byrden på skibet.
 5. Tillægskrav, der er vedtaget af en part eller parter, skal ikke sætte skibets sikkerhed i fare og under ingen omstændigheder være i strid med andre konventioner, som skibet skal overholde.
 6. En part eller parter, der indfører tillægskrav, kan fravige disse krav i en periode eller under særlige omstændigheder, som de finder hensigtsmæssigt.

Regel C-2

Advarsler om optagelse af ballastvand i visse områder og flagstaters tiltag i denne forbindelse

1. En part skal bestræbe sig på at underrette søfarende om områder under dennes jurisdiktion, hvor skibe ikke bør optage ballastvand på grund af kendte forhold. Parten skal i sådanne underretninger inkludere nøjagtige koordinater for området eller områderne og, hvis det er muligt, positionen for et eventuelt alternativt område eller eventuelle alternative områder for optagelse af ballastvand. Advarsler kan gives for områder:
 1. hvor det er kendt, at der forekommer udbrud, angreb eller populationer af skadelige vandorganismer og patogener (fx giftig algevækst), som sandsynligvis er relevante for optagelsen eller udtømningen af ballastvand,
 2. nær kloakudløb, eller
 3. hvor tidevandsudskiftningen er ringe, eller i perioder hvor en tidevandsstrøm er kendt for at være mere grumset.

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

Regel C-3

Formidling af oplysninger

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

AFSNIT D – STANDARDER FOR HÅNDBETING AF BALLASTVAND

Regel D-1

Standard for udskiftning af ballastvand

1. Skibe, der udskifter ballastvand i overensstemmelse med denne regel, skal gøre det med en effektivitet på mindst 95 procent af ballastvandets volumen.
2. Hvad angår skibe, der udskifter ballastvand ved hjælp af gennempumpningsmetoden, anses gennempumpning af tre gange volumen i hver ballastvandtank for at være tilstrækkelig til at kunne opfylde den standard, der er anført i stk. 1. Gennempumpning af mindre end tre gange volumen kan godkendes, såfremt skibet kan påvise at have udskiftet mindst 95 procent af volumen.

Regel D-2

Standard for behandling af ballastvand

1. Skibe, som behandler ballastvand i overensstemmelse med denne regel, skal udtømme færre end 10 levedygtige organismer pr. kubikmeter større end eller lig 50 mikrometer i mindstemål og færre end 10 levedygtige organismer pr. milliliter mindre end 50 mikrometer i mindstemål og større end eller lig 10 mikrometer i mindstemål, og udtømningen af indikatormikrober skal ikke overstige de i stk. 2 fastsatte koncentrationer.
2. Indikatormikrober, som standarder for menneskelig sundhed, skal omfatte
 1. toksigene *Vibrio cholerae* (O1 og O139) med mindre end 1 kolonidannende enhed (cfu) pr. 100 milliliter eller mindre end 1 cfu pr. 1 gram (våd vægt) dyreplanktonprøver,
 2. *Escherichia coli* med mindre end 250 cfu pr. 100 milliliter,
 3. intestinale enterokokker med mindre end 100 cfu pr. 100 milliliter.

Regel D-3

Krav til godkendelse af anlæg til behandling af ballastvand

1. Med forbehold for stk. 2 skal anlæg til behandling af ballastvand, som bruges til at overholde denne Konvention, være godkendt af Administrationen i overensstemmelse med de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.
2. Anlæg til behandling af ballastvand, der anvender aktive stoffer eller præparater indeholdende et eller flere aktive stoffer til at overholde denne Konvention, skal være godkendt af Organisationen på grundlag af en fremgangsmåde udarbejdet af Organisationen. Denne fremgangsmåde skal beskrive godkendelse og tilbagekaldelse af godkendelse af aktive stoffer, samt på hvilken måde stofferne kan anvendes. Ved tilbagekaldelse af godkendelse skal brugen af det aktuelle aktive stof eller de aktuelle aktive stoffer forbydes inden 1 år efter datoen for tilbagekaldelse.
3. Anlæg til behandling af ballastvand, som anvendes til overholdelse af denne Konvention, skal være forsvarlige i forhold til skibet, udstyret på skibet og mandskabet.

Regel D-4

Prototypeteknologier for behandling af ballastvand

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

3. Ved oprettelse og gennemførelse af ethvert program for afprøvning og evaluering af lovende teknologier til ballastvandbehandling skal parterne:
 1. tage hensyn til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer, og
 2. ikke tillade flere skibe end nødvendigt at deltage for at afprøve teknologierne på en effektiv måde.
 4. Gennem hele afprøvnings- og evalueringsperioden skal behandlingsanlægget betjenes konsekvent, og som det er konstrueret.

Regel D-5

Organisationens evaluering af standarderne

1. Komitéen skal på et møde, der afholdes senest tre år før den tidligste ikrafttrædelsesdato for den i regel D-2 fastsatte standard, foretage en evaluering, som blandt andet bestemmer, om der findes hensigtsmæssige teknologier, som gør det muligt at opnå standarden, vurderer kriterierne i stk. 2 samt vurderer de socioøkonomiske virkninger, især i forhold til udviklingslandenes og særligt de små udviklingsøstaters udviklingsbehov. Komitéen skal ligeledes, hvor dette er hensigtsmæssigt, foretage periodiske evalueringer med henblik på at se nærmere på de gældende krav for skibe nævnt i regel B-3.1 og ethvert andet aspekt ved ballastvandhåndtering i dette bilag, herunder retningslinjer udarbejdet af Organisationen.
2. Sådanne evalueringer af hensigtsmæssige teknologier skal også tage hensyn til:
 1. sikkerheden i forhold til skibet og mandskabet,
 2. miljøacceptabiliteten, dvs. at de ikke skaber flere eller større miljøvirkninger, end de forebygger,
 3. anvendeligheden, dvs. om de er forenelige med skibets konstruktion og drift,
 4. omkostningseffektiviteten, dvs. økonomi, og
 5. den biologiske effektivitet, for så vidt angår fjernelse eller anden uskadeliggørelse af vandorganismer og patogener i ballastvand.
3. Komitéen kan nedsætte en eller flere grupper til at foretage den eller de i stk. 1 nævnte evalueringer. Komitéen skal træffe afgørelse om sammensætning, mandat og specifikke spørgsmål til drøftelse i hver enkelt nedsat gruppe. Grupperne kan udarbejde og fremsætte forslag om ændringer til dette bilag til behandling af parterne. Kun parterne kan deltage i formuleringen af anbefalinger og ændringsvedtagelser, som besluttet af Komitéen.
4. Hvis parterne på grundlag af evalueringerne anført i denne regel bestemmer sig for at vedtage ændringer til dette bilag, skal disse ændringer vedtages og træde i kraft i overensstemmelse med de i artikel 19 i Konventionen fastsatte procedurer.

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

Regel E-1

Syn

1. Skibe med bruttotonnage på 400 eller derover, som denne Konvention gælder for, med undtagelse af flydende platforme, flydende lagerenheder (FSU'er) og flydende produktionslagre og afskibningsenheder (FPSO'er), skal være genstand for syn, som nævnt nedenfor:
 1. Et førstegangssyn, før skibet tages i brug, eller før det i henhold til regel E-2 eller E-3 krævede certifikatet udstedes første gang. Dette syn skal verificere, at den i henhold til regel B-1 krævede plan for håndtering af ballastvand og hermed forbundet konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger og materiale eller processer fuldt ud opfylder kravene i denne Konvention.
 2. Et fornyelsessyn med intervaller fastsat af Administrationen, men som ikke må overstige 5 (fem) år, undtagen hvor regel E-5.2, E-5.5, E-5.6 eller E-5.7 gælder. Dette syn skal verificere, at den i henhold til regel B-1 krævede plan for håndtering af ballastvand og hermed forbundet konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger og materiale eller processer fuldt ud opfylder de relevante krav i denne Konvention.
 3. Et mellemliggende syn inden for 3 (tre) måneder før eller efter den anden årsdag eller inden for 3 (tre) måneder før eller efter den tredje årsdag for certifikatet, som skal træde i stedet for et af de årlige syn nævnt i stk. 1.4. Mellemliggende syn skal sikre at udstyret og hermed forbundne anlæg og processer for ballastvandhåndtering fuldt ud opfylder de relevante krav i dette bilag og er i god driftsklar stand. Påtegning af sådanne mellemliggende syn skal ske på certifikater udstedt i henhold til regel E-2 eller E-3.
 4. Et årligt syn inden for 3 (tre) måneder før eller efter hver årsdag, herunder en generel inspektion af konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger og materiale eller processer forbundet med den i regel B-1 krævede plan for håndtering af ballastvand, med henblik på at sikre, at disse vedligeholdes i overensstemmelse med stk. 9 og forbliver tilfredsstillende for den fart skibet er bestemt for. Påtegning af sådanne årlige syn skal ske på certifikater udstedt i henhold til regel E-2 eller E-3.
 5. Yderligere syn, som enten er et generelt eller delvist syn alt efter forholdene, skal foretages efter en ændring, udskiftning eller betydelig reparation af konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger og materiale, der kræves for fuldt ud at overholde denne Konvention. Synet skal være således, at det sikres, at enhver sådan ændring, udskiftning eller betydelig reparation er effektivt udført, således at skibet opfylder kravene i denne Konvention. Påtegning af sådanne syn skal ske på certifikater udstedt i henhold til regel E-2 eller E-3.
2. Administrationen skal fastsætte hensigtsmæssige tiltag for skibe, der ikke er omfattet af bestemmelserne i stk. 1, med henblik på at sikre, at gældende bestemmelser i denne Konvention overholdes.

3. Syn af skibe med henblik på håndhævelse af bestemmelserne i denne Konvention skal udføres af Administrationens tjenestemænd. Imidlertid kan Administrationen overlade synene enten til synsmænd udpeget til formålet eller til organisationer godkendt af denne.
4. En Administration, der udpeger synsmænd eller godkender organisationer til at udføre syn anført i stk. 3, skal som minimum bemyndige sådanne udpegede inspektører eller godkendte organisationer²⁾ til at:
 1. kræve, at et skib, de syner, overholder bestemmelserne i denne Konvention, og
 2. udføre syn og inspektioner, såfremt de anmodes om det af de relevante myndigheder i en havnestat som er part til Konventionen.
5. Administrationen skal underrette Organisationen om de særlige forpligtelser og betingelser for den bemyndigelse, der er uddelegeret til de udpegede inspektører eller godkendte organisationer, med henblik på fremsendelse til parterne til orientering af deres tjenestemænd.
6. Såfremt Administrationen, en udpeget inspektør eller en godkendt organisation fastslår, at skibets ballastvandhåndtering ikke stemmer overens med specifikationerne i certifikatet påkrævet i henhold til regel E-2 eller E-3 eller er sådan, at skibet ikke er egnet til at sejle, uden at dette ville medføre fare for skade på miljø, sundhed, ejendom eller resurser, skal inspektøren eller Organisationen straks sikre, at korrigerende tiltag gennemføres, således at skibet overholder reglerne. En inspektør eller organisation skal straks underrettes, og vedkommende skal sikre, at certifikatet ikke udstedes eller eventuelt tilbagekaldes. Hvis skibet ligger i en anden parts havn, skal de pågældende myndigheder i havnestaten straks underrettes. Når en af Administrationens tjenestemænd, en udpeget inspektør eller en godkendt organisation har underrettet pågældende myndigheder i havnestaten, skal regeringen i den pågældende havnestat give tjenestemanden, inspektøren eller Organisationen al nødvendig hjælp, således at de pågældende kan udføre deres pligter i henhold til denne regel, herunder ethvert tiltag nævnt i artikel 9.
7. Såfremt et skib bliver udsat for en ulykke, eller der opdages en fejl som i væsentlig grad påvirker skibets evne til at behandle ballastvand i overensstemmelse med denne Konvention, skal ejeren, operatøren eller en anden person med ansvar for skibet ved første anledning underrette den for udstedelsen af pågældende certifikat ansvarlige Administration, godkendte organisation eller udpegede inspektør, som skal sørge for, at der bliver iværksat undersøgelser med henblik på at afgøre, om et syn i henhold til stk. 1 er påkrævet. Hvis skibet befinder sig i en anden parts havn, skal ejeren, operatøren eller anden ansvarshavende person ligeledes straks underrette de pågældende myndigheder i havnestaten, og den udpegede inspektør eller godkendte organisation skal forsikre sig om, at en sådan underretning har fundet sted.
8. Under alle omstændigheder skal den pågældende Administration fuldt ud garantere synets fuldstændighed og effektivitet og skal påtage sig at sikre gennemførelsen af tiltag, der er nødvendige for opfyldelse af denne forpligtelse.
9. Skibets tilstand samt skibets udstyr, anlæg og processer skal holdes ved lige i overensstemmelse med bestemmelserne i denne Konvention for at sikre, at skibet i enhver henseende vil være i stand til at sejle, uden at dette medfører fare for skade på miljø, sundhed, ejendom eller resurser.
10. Efter et syn af skibet i henhold til stk. 1 er fuldført, skal der ikke ændres i konstruktion, udstyr, tilbehør, anordninger eller materiale forbundet med planen for håndtering af ballastvand som påkrævet i henhold til regel B-1 og omfattet af synet uden Administrationens godkendelse med undtagelse af ren udskiftning af et sådant udstyr eller tilbehør.

Regel E-2

Udstedelse eller påtegning af certifikat

1. Administrationen skal sikre, at der udstedes et certifikat til ethvert skib, for hvilket regel E-1 gælder, efter vellykket gennemførelse af et syn i overensstemmelse med regel E-1. Et certifikat udstedt på vegne af en part skal godkendes af de andre parter og skal for alle formål i Konventionen anses for at have samme gyldighed som et certifikat udstedt af disse.
2. Certifikater skal udstedes eller påtegnes enten af Administrationen eller af en person eller organisation behørigt bemyndiget af denne. Under alle omstændigheder påtager Administrationen sig det fulde ansvar for certifikatet.

Regel E-3

Udstedelse eller påtegning af et certifikat af en anden part

1. Efter anmodning fra Administrationen kan en anden part foranledige et skib synet og, såfremt den finder det godtgjort, at bestemmelserne i denne Konvention er overholdt, skal den udstede eller bemyndige udstedelse af et certifikat til skibet og, når det er hensigtsmæssigt, påtegne eller bemyndige påtegning af det pågældende certifikat på skibet i overensstemmelse med dette bilag.
2. Der skal hurtigst muligt fremsendes en kopi af certifikatet og en kopi af synsrapporten til den anmodende Administration.
3. Et således udstedt certifikat skal indeholde en erklæring om, at det er udstedt efter anmodning fra Administrationen, og det skal have samme gyldighed og godkendes på samme måde som et certifikat udstedt af Administrationen.
4. Der skal ikke udstedes certifikat til skibe, der er berettiget til at føre en ikke-konventionsparts flag.

Regel E-4

Certifikatets udformning

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

Regel E-4

Certifikatets varighed og gyldighed

1. Et certifikat skal udstedes for en periode, der fastsættes af Administrationen, som ikke overstiger 5 (fem) år.
2. I tilfælde af fornyelsessyn:
 1. Såfremt fornyelsessynet fuldføres inden for 3 (tre) måneder før det eksisterende certifikats udløbsdato, skal det nye certifikat, uanset kravene i stk. 1, være gyldigt fra datoen for fuldførelse af fornyelsessynet til en dato, der ikke er senere end 5 (fem) år efter det eksisterende certifikats udløbsdato.
 2. Gennemføres fornyelsessynet efter det eksisterende certifikats udløbsdato, skal det nye certifikat være gyldigt fra datoen for fuldførelse af fornyelsessynet til en dato, der ikke er senere end 5 (fem) år efter det eksisterende certifikats udløbsdato.
 3. Gennemføres fornyelsessynet mere end tre måneder før det eksisterende certifikats udløbsdato, skal det nye certifikat være gyldigt fra datoen for fuldførelse af fornyelsessynet til en dato, der ikke er senere end fem år efter det eksisterende certifikats udløbsdato.
3. Såfremt et certifikat er udstedt for en periode på mindre end 5 (fem) år, kan Administrationen forlænge certifikatets gyldighed ud over udløbsdatoen til den maksimale periode anført i stk. 1, såfremt de i regel E-1.1.3 anførte syn, som gælder, når et certifikat er udstedt for en periode på 5 (fem) år, gennemføres på en hensigtsmæssig måde.
4. Såfremt et fornyelsessyn er udført, og et nyt certifikat ikke kan udstedes eller placeres om bord på skibet før det eksisterende certifikats udløbsdato, kan den af Administrationen bemyndigede person eller Organisation påtage det eksisterende certifikat, og et sådant certifikat skal accepteres som værende gyldigt i endnu en periode, som ikke overstiger 5 (fem) måneder fra udløbsdatoen.
5. Hvis et skib på tidspunktet for certifikatets udløb ikke ligger i en havn til syn, kan Administrationen forlænge certifikatets gyldighedsperiode, dog skal denne forlængelse alene ske for at tillade skibet at gennemføre dets rejse til den havn, hvor det skal synes, og kun i tilfælde hvor det forekommer ret og rimeligt at gøre dette. Intet certifikat skal forlænges for en periode på mere end 3 (tre) måneder, og et skib, som får en sådan forlængelse, skal ikke ved ankomst i den havn, hvor det skal synes, have ret til at forlade denne havn uden at have et nyt certifikat på grundlag af en sådan forlængelse. Når fornyelsessynet er gennemført, skal det nye certifikat være gyldigt til en dato, der ikke er senere end 5 (fem) år efter det eksisterende certifikats udløbsdato, før forlængelsen blev givet.
6. Et certifikat, som er udstedt til et skib, som foretager korte rejser, og som ikke er forlænget efter ovenstående bestemmelser i denne regel, kan forlænges af Administrationen for en periode på op til en måned fra den udløbsdato, der er angivet derpå. Når fornyelsessynet er gennemført, skal det nye certifikat være gyldigt til en dato, der ikke er senere end 5 (fem) år efter det eksisterende certifikats udløbsdato, før forlængelsen blev givet.
7. I særlige tilfælde, som fastsat af Administrationen, behøver et nyt certifikat ikke at være dateret fra det eksisterende certifikats udløbsdato, således som det er påkrævet i henhold til stk. 2.2, nr. 5 eller 6 i denne regel. Under sådanne særlige omstændigheder skal det nye certifikat gælde til en dato, der ikke er senere end 5 (fem) år efter fornyelsessynets gennemførelsesdato.
8. Hvis et årligt syn gennemføres før den i regel E-1 anførte periode,
 1. skal den årsdag, der er anført på certifikatet, ændres ved påtegning til en dato, der ikke skal være mere end 3 (tre) måneder senere end den dato, hvor synet blev gennemført;
 2. skal det efterfølgende årlige syn eller mellemliggende syn krævet i henhold til regel E-1 være gennemført inden for de i nævnte regel fastsatte intervaller på basis af den nye årsdag;
 3. kan udløbsdatoen forblive uændret, såfremt der udføres et eller flere årlige syn, således at de i regel E-1 fastsatte maksimumintervaller mellem synene ikke overskrides.
9. Et certifikat udstedt i henhold til regel E-2 eller E-3 skal ikke længere være gyldigt,
 1. hvis konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger og materiale påkrævet til fuld overholdelse af denne Konvention ændres, udskiftes eller i væsentlig grad repareres, og certifikatet ikke påtegnes i overensstemmelse med dette bilag;
 2. hvis skibet overføres til en anden stats flag. Et nyt certifikat skal alene udstedes, såfremt den part, der udsteder det nye certifikat, finder det fuldstændig godtgjort, at skibet opfylder kravene i regel E-1. Ved overførsel mellem konventionsparter skal den part, hvis flag skibet tidligere havde ret til at føre, såfremt denne anmodes om dette inden for tre måneder efter overførslen, snarest muligt sende kopier til Administrationen af de certifikater, som skibet var udstyret med før overførslen, og kopier af relevante synsrapporter, såfremt disse er tilgængelige;
 3. såfremt de relevante syn ikke er gennemført inden for de i regel E-1.1 nævnte periode; eller
 4. hvis certifikatet ikke er påtegnet i overensstemmelse med regel E-1.1.

TILLÆG 1

INTERNATIONALT CERTIFIKAT FOR HÅNDTERING AF BALLASTVAND

Internationalt certifikat for håndtering af ballastvand

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

.....	
.....	
<i>(fuldstændig angivelse af landet)</i>	
ved	
.....	
<i>(fuldstændig angivelse af den kompetente person eller organisation bemyndiget i henhold til bestemmelserne i Konventionen)</i>	
.....	
<i>Nærmere beskrivelse af skibet 3)</i>	
Skibets navn .....	.....
Kendingsnummer eller bogstaver .....	.....
Hjemsted .....	.....
Bruttotonnage .....	.....
IMO-nummer ⁴⁾
Byggedato .....	.....
Ballastvandskapacitet (i kubikmeter) .....	.....
.....	
<i>Nærmere oplysninger om den(de) metode(r) til håndtering af ballastvand, der anvendes</i>	
.....	
Anvendt metode til håndtering af ballastvand	
.....	
Indstalleringsdato (hvis relevant) .....	.....
Producentens navn (hvis relevant) .....	.....
Den(de) vigtigste metode(r) til håndtering af ballastvand på skibet er:	
<input type="checkbox"/>	i overensstemmelse med regel D-1
<input type="checkbox"/>	i overensstemmelse med regel D-2 (beskriv)
<input type="checkbox"/>	skibet reguleres af regel D-4-4
DET BEKRÆFTES HERVED:	
1.	at skibet er synet i overensstemmelse med regel E-1 i bilaget til Konventionen, og
2.	at synet viser, at håndteringen af ballastvand på skibet er i overensstemmelse med bilaget til Konventionen.
Dette certifikat er gyldigt indtil under forudsætning af, at der foretages syn i overensstemmelse med regel E-1 i bilaget til Konventionen.	
Fuldføringsdato for det syn, som dette certifikat er baseret på: dd/mm/åååå	
Udstedt i	
.....	
<i>(Stedet hvor certifikatet udstedes)</i>	
.....
.....
<i>(Udstedelsesdato)</i>	<i>(Underskrift af bemyndiget tjenestemand, der udsteder certifikatet)</i>
.....
<i>(Myndighedens segl eller stempel)</i>	

PÅTEGNING OM ÅRLIGT/ÅRLIGE OG MELLEMLIGGENDE SYN

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

Årligt syn:	Underskrift <i>(underskrift af behørigt bemyndiget tjenestemand)</i>
	Sted
	Dato
	<i>(Myndighedens segl eller stempel)</i>
Årligt/mellemliggende syn* :	Underskrift <i>(underskrift af behørigt bemyndiget tjenestemand)</i>
	Sted
	Dato
	<i>(Myndighedens segl eller stempel)</i>
Årligt/mellemliggende syn* :	Underskrift <i>(underskrift af behørigt bemyndiget tjenestemand)</i>
	Sted
	Dato
	<i>(Myndighedens segl eller stempel)</i>
Årligt syn:	Underskrift <i>(underskrift af behørigt bemyndiget tjenestemand)</i>
	Sted
	Dato
	<i>(Myndighedens segl eller stempel)</i>
* Slet det ikke relevante.	
ÅRLIGT /MELLEMLIGGENDE SYN I OVERENSSTEMMELSE MED REGEL E-5.8.3	
DET BEKRÆFTES HERVED, at ved et årligt/mellemliggende syn* i overensstemmelse med regel E-5.8.3 i bilaget til Konventionen blev det godtgjort, at skibet opfylder de pågældende bestemmelser i Konventionen.	

	Underskrift
	<i>(underskrift af behørigt bemyndiget tjenestemand)</i>
	Sted

	Dato

	<i>(Myndighedens segl eller stempel)</i>

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

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

	Underskrift
	<i>(underskrift af behørigt bemyndiget tjenestemand)</i>
	Sted

	Dato

	<i>(Myndighedens segl eller stempel)</i>

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

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

	Underskrift
	<i>(underskrift af behørigt bemyndiget tjenestemand)</i>
	Sted

	Dato

	<i>(Myndighedens segl eller stempel)</i>

* Slet det ikke relevante.

PÅTEGNING OM FORLÆNGELSE AF CERTIFIKATETS GYLDIGHEDSPERIODE INDTIL SKIBET ANKOMMER TIL SYNHAVNEN ELLER I EN UNDTAGELSESPERIODE HVOR REGEL E-5.5 ELLER E-5.6 GÆLDER

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

	Underskrift
	<i>(underskrift af behørigt bemyndiget tjenestemand)</i>
	Sted

	Dato

	<i>(Myndighedens segl eller stempel)</i>
PÅTEGNING OM FREMSKYNDELSE AF ÅRSDAGEN HVOR REGEL E-5.8 GÆLDER	
I overensstemmelse med regel E-5.8 i bilaget til Konventionen er den nye årssdag.	
	Underskrift
	<i>(underskrift af behørigt bemyndiget tjenestemand)</i>
	Sted

	Dato

	<i>(Myndighedens segl eller stempel)</i>
I overensstemmelse med regel E-5.8 i bilaget til Konventionen er den nye årssdag	
	Underskrift
	<i>(underskrift af behørigt bemyndiget tjenestemand)</i>
	Sted

	Dato

	<i>(Myndighedens segl eller stempel)</i>
	* Slet det ikke relevante.

TILLÆG II

**BALLASTVANDJOURNAL INTERNATIONAL KONVENTION OM KONTROL OG HÅNDTERING AF SKIBES
BALLASTVAND OG SEDIMENTER**

For perioden fra:	..... til
Skibets navn .....	.....
IMO-nummer .....	.....
Bruttotonnage .....	.....
Flag .....	.....
Samlet ballastvandkapacitet (i kubikmeter) .....	.....

Skibet har en plan for håndtering af ballastvand	
Diagram over skibet, der viser ballastvandtanke:	<input type="checkbox"/>

1. Indledning

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

2. Ballastvand og ballastvandhåndtering

»Ballastvand« betyder vand med suspenderede stoffer, der tages om bord på et skib for at regulere skibets trim, slagside, dybgang, stabilitet eller belastning. Ballastvand skal håndteres i overensstemmelse med en godkendt plan for håndtering af ballastvand under hensyntagen til retningslinjer¹ udarbejdet af Organisationen.

3. Indførelser i ballastvandjournalen

Indførelser i ballastvandjournalen skal ske i hvert af følgende tilfælde:

3.1	Når ballastvand tages om bord:
	1. dato, klokkeslæt og havnens eller facilitetens position (havn eller længdegrad/breddegrad), dybde hvis uden for havn,
	2. anslået indtaget volumen i kubikmeter
	3. underskrift af den officer, der er ansvarlig for operationen.
3.2	Når ballastvand cirkuleres eller behandles til ballastvandhåndteringsformål:
	1. dato og klokkeslæt for operationen
	2. anslået indtaget eller cirkuleret volumen (i kubikmeter)
	3. hvorvidt operationen er udført i overensstemmelse med planen for håndtering af ballastvand
	4. underskrift af den officer, der er ansvarlig for operationen.
3.3	Når ballastvand udtømmes i havet:
	1. dato, klokkeslæt og havnens eller facilitetens position (havn eller længdegrad/breddegrad)
	2. anslået udledt volumen i kubikmeter og tilbageværende volumen i kubikmeter
	3. hvorvidt en godkendt plan for håndtering af ballastvand var implementeret før udtømningen
	4. underskrift af den officer, der er ansvarlig for operationen.
3.4	Når ballastvand udtømmes til en modtagefacilitet:
	1. dato, klokkeslæt og indtagningssted
	2. dato, klokkeslæt og udtømningssted
	3. havn eller facilitet
	4. anslået udtømt eller indtaget volumen i kubikmeter
	5. hvorvidt en godkendt plan for håndtering af ballastvand var implementeret før udtømningen
	6. underskrift af den officer, der er ansvarlig for operationen.
3.5	Utilsigtet eller anden usædvanlig indtagning eller udtømning af ballastvand:
	1. dato og klokkeslæt for hændelsen
	2. havn eller skibets position på tidspunktet for hændelsen
	3. anslået volumen af udtømt ballastvand
	4. omstændighederne omkring indtagelsen, udtømningen, udstrømningen eller tabet, årsagen hertil og generelle bemærkninger
	5. hvorvidt en godkendt plan for håndtering af ballastvand var implementeret før udtømningen
	6. underskrift af den officer, der er ansvarlig for operationen.
3.6	Supplerende operationel procedure og generelle bemærkninger

4. Volumen af ballastvand

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

REGISTRERING AF BALLASTVANDOPERATIONER

EKSEMPEL PÅ SIDE I BALLASTVANDJOURNALEN

Skibets navn.
....

Kendingsnummer eller bogstaver

Dato	Enheder (antal)	Arbejdsoperationer/underskrift af ansvarshavende officer

Skibsførers underskrift.

Bilag 2

Retningslinjer for håndtering af ballastvand og udarbejdelse af planer for håndtering af ballastvand

(svarer til konventionens retningslinje (G4))

1 INDLEDNING

1.1 Ballastvand har afgørende betydning for regulering af skibets styrlast, slagside, dybgang, stabilitet og spændinger. Ballastvand kan imidlertid indeholde vandorganismer og patogener, som overført til havet, bl.a. flod- og å-mundinger, og ferske vandløb kan være til fare for miljøet, menneskers sundhed, ejendom og ressourcer, skade den biologiske mangfoldighed og forstyrre andre legitime anvendelser af disse områder.

1.2 Ved udvælgelsen af egnede metoder til håndtering af ballastvand bør det sikres, at de metoder til håndtering af ballastvand, der anvendes med henblik på at overholde denne konvention, ikke forårsager større skade, end de forebygger, på miljøet, menneskers sundhed, en stats ejendom og ressourcer og søfartssikkerheden.

1.3 Målet med disse retningslinjer er at bistå regeringer, relevante myndigheder, skibsførere, redere og ejere og havnemyndighederne samt andre berørte parter med at hindre, minimere og i sidste ende eliminere risikoen for at overføre skadelige vandorganismer og patogener fra skibets ballastvand og tilhørende sedimenter og samtidig varetage skibets sikkerhed gennem anvendelse af den internationale konvention om kontrol og håndtering af skibes ballastvand og sedimenter (i det følgende »konventionen«).

1.4 Disse retningslinjer falder i to dele:

Del A	»Retningslinjer for håndtering af ballastvand«, der indeholder vejledning i de generelle principper for håndtering af ballastvand, og
Del B	»Retningslinjer for udarbejdelsen af planer for håndtering af ballastvand«, der indeholder vejledning i struktur og indhold af de planer for håndtering af ballastvand, der kræves ifølge regel B-1 i konventionen.

2 DEFINITIONER

2.1 I disse retningslinjer gælder definitionerne i konventionen.

2.2 Ballastvandtank: enhver tank, lastrum eller rum, der anvendes til opbevaring af ballastvand.

3 ANVENDELSE

3.1 Disse retningslinjer finder anvendelse på alle skibe og flagmyndigheder, havnestater, kyststater, skibsejere, skibsredere, skibsbesætningens medlemmer, som deltager i håndtering af ballastvand, skibskonstruktører, skibsbyggere, klassificeringsselskaber samt andre berørte parter.

DEL A – RETNINGSLINJER FOR HÅNDBLING AF BALLASTVAND

1 OPERATIONELLE PROCEDURER PÅ SKIBET

1.1 Forsigtighedsregler

Forebyggelse af unødigt udtømming af ballastvand

1.1.1 Hvis det er nødvendigt at optage og udtømme ballastvand i samme havn af hensyn til en sikker lasthåndtering, bør der sørges for, at der ikke sker unødigt udtømming af ballastvand, som er optaget i en anden havn.

1.1.2 Håndteret ballastvand, der blandes med ikkehåndteret ballastvand, er ikke længere i overensstemmelse med regel D-1 og D-2 i bilaget til konventionen.

Minimering af optaget af skadelige vandorganismer, patogener og sedimenter

1.1.3 Ved optagelse af ballastvand bør det bestræbes at undgå optagelse af potentielt skadelige vandorganismer, patogener og sedimenter, som kan indeholde sådanne organismer. Optagelsen af ballastvand bør minimeres og om muligt helt undgås i f.eks. følgende områder og situationer:

. 1	i områder, der er identificeret af havnestaten i forbindelse med råd, der gives af havne i henhold til stk. 2.2.2,
. 2	i mørke, når nogle organismer søger opad i vandsøjlen,
. 3	på meget lavt vand,
. 4	når skruen kan få sediment til at hvirvle op, og
. 5	hvor der foretages eller for nylig er foretaget uddybning.

1.2 Håndtering af ballastvand

1.2.1 Udskiftning af ballastvand

1.2.1.1 Udskiftning af ballastvand skal foretages i overensstemmelse med regel B-4 i konventionen og i overensstemmelse med retningslinjerne for udskiftning af ballastvand.

1.2.1.2 Sørejsen bør planlægges således, at der kan foretages udskiftning af ballastvand i overensstemmelse med regel B-4 i konventionen.

1.2.1.3 På grund af muligheden for, at en delvis udskiftning kan fremme en fornyet vækst af organismer, bør udskiftning af ballastvand kun påbegyndes i en tank, hvis der er tilstrækkelig tid til at fuldføre udskiftningen, så standarden i regel D-1 er overholdt, og skibet kan overholde afstanden fra land og minimumskriteriet om vanddybde i regel B-4. Idet mange fyldte tanke

bør udskiftes ifølge standarden i regel D-1, som tiden nu tillader det, bør udskiftningen ikke påbegyndes, hvis standarden i regel D-1 ikke kan overholdes fuldt ud for den pågældende tanks vedkommende.

1.2.1.4 Hvis udskiftningen af ballastvand ikke gennemføres af de grunde, der er anført i regel B-4, nr. 4, dvs. hvis skibsføreren med rimelighed konstaterer, at denne udskiftning ville true skibets, besætningens eller passagerernes sikkerhed eller skibets stabilitet på grund af dårligt vejr, skibets konstruktion eller spænding, svigtende udstyr eller ethvert andet usædvanligt forhold, skal der ske en indførelse i ballastvandjournalen af grundene til, at udskiftningen af ballastvand ikke fandt sted.

1.2.1.5 En havnestat kan udpege områder, hvor der kan finde udskiftning sted, under overholdelse af retningslinjerne for udpegning af områder til ballastvandudskiftning. Udpegede områder bør kun anvendes til de ballastvandtanke, som det er hensigten af tømme i havnestaten, og for hvilke der ikke kunne gennemføres udskiftning i overensstemmelse med regel B-4, nr. 1, i konventionen.

1.2.2 Anlæg til behandling af ballastvand

1.2.2.1 Anlæg til behandling af ballastvand, der er indført med henblik på overholdelse af regel B-3, skal godkendes i henhold til regel D-3. Disse anlæg skal drives i overensstemmelse med kriterierne for systemkonstruktion og producentens drifts- og vedligeholdelsesinstrukser. Der bør redegøres for anvendelsen af disse anlæg i skibets plan for håndtering af ballastvand. Alle fejl og funktionssvigt i anlægget skal indføres i ballastvandjournalen.

1.2.3 Udtømning af ballastvand til modtagefaciliteter

1.2.3.1 Hvis modtagefaciliteterne til ballastvand, som en havnestat stiller til rådighed, benyttes, finder regel B-3, nr. 6, anvendelse.

1.2.4 Prototypeteknologi til ballastvandbehandling

1.2.4.1 Prototypeteknologien for behandling af ballastvand bør anvendes i forbindelse med et program, der er godkendt af myndigheden i overensstemmelse med regel D-4.

1.3 Håndtering af sedimenter

1.3.1 Regel B-5 indeholder et krav om, at alle skibe skal fjerne og bortskaffe sedimenter fra rum, som er beregnet til opbevaring af ballastvand, i overensstemmelse med planen for håndtering af ballastvand.

1.3.2 Der bør træffes enhver praktisk forholdsregel under optagelse af ballastvand for at undgå akkumulering af sedimenter, men det må erkendes, at der vil komme sedimenter med om bord, som vil lejre sig på tankens overflader. Når der har akkumuleret sig sedimenter, bør det overvejes at skylle tankenes bund og andre overflader, når skibet befinder sig i passende omgivelser, dvs. områder, der overholder minimumsdybde og afstand som beskrevet i regel B-4, nr. 1.1 og 1.2.

1.3.3 Mængden af sedimenter i en ballasttank bør overvåges jævnlige.

1.3.4 Sedimenter i ballasttanke bør fjernes med jævne mellemrum i overensstemmelse med planen for håndtering af ballastvand og i øvrigt i fornødent omfang. Hyppighed og tidspunkter for fjernelse afhænger af faktorer som sedimentdannelse, skibets bevægelsesmønster, tilgængelige modtagefaciliteter, besætningens arbejdsbyrde og sikkerhedshensyn.

1.3.5 Fjernelse af sedimenter fra ballasttanke bør så vidt muligt gennemføres under kontrollerede forhold i havn, på værft eller i tørdok. De fjernede sedimenter bør så vidt muligt bortskaffes til en sedimentmodtagefacilitet, hvis en sådan er tilgængelig, og det med rimelighed kan lade sig gøre.

1.3.6 Når der fjernes sedimenter fra et skibs ballasttanke, og det bortskaffes af det pågældende skib til søs, bør denne bortskaffelse kun finde sted mindst 200 sømil fra land og i havdybder over 200 m.

1.3.7 Regel B-5 indeholder krav om, at skibe fra 2009 og fremad konstrueres og bør bygges således, at de uden at bringe sikkerheden eller driftseffektiviteten i fare minimerer optagelse og uønsket opsamling af sedimenter letter fjernelsen af sedimenter og gør det nemmere at fjerne og tage prøver af sedimenter, idet der tages hensyn til retningslinjerne for sedimentkontrol på skibe (G12). Dette gælder også skibe, der er bygget før 2009, i det omfang, det kan lade sig gøre.

1.4 Tillægskrav

1.4.1 Skibe, som er underlagt tillægskrav i henhold til regel C-1, bør tage hensyn til disse ved planlægningen af skibets rejse. Foranstaltninger, der træffes til overholdelse af tillægskrav, bør indføres i ballastvandjournalen.

1.5 Dispensation

1.5.1 Ifølge regel A-4 kan en eller flere parter dispensere fra ethvert krav om anvendelse af regel B-3 eller C-1 under bestemte omstændigheder. Ansøgning om og bevilling af sådanne dispensationer bør udarbejdes i overensstemmelse med retningslinjerne for risikovurdering (G7).

1.5.2 Skibe, der har fået dispensation i henhold til ovennævnte stk. 1.5.1, bør indføre dispensationen i ballastvandjournalen sammen med de foranstaltninger, der er truffet med hensyn til skibets ballastvand.

2 INDFØRINGSPROCEDURER

2.1 Procedurer for skibe

2.1.1 Til at lette forvaltningen af procedurerne for ballastvandhåndtering om bord på det enkelte skib skal der udnævnes en officer ansvarlig for i henhold til regel B-1 at sikre, at relevante indførsler vedligeholdes, og procedurerne for håndtering af ballastvand følges og registreres.

2.1.2 Enhver ballastvandhåndteringsoperation skal indføres i ballastvandjournalen sammen med de dispensationer, der måtte være bevilget i henhold til regel B-3 eller C-1.

2.1.3 Hvis en havnestat kræver information om skibets ballastoperation, bør der stilles relevant dokumentation, der er i overensstemmelse med konventionens krav, til rådighed for havnestaten.

2.2 Procedurer for havnestater

2.2.1 Havnestaterne bør forsyne skibene med oplysninger om deres krav til ballastvandhåndtering, herunder:

1	placering af og anvendelsesbetingelser for områder, der er udpeget til udskiftning af ballastvand i henhold til regel B-4, nr. 2, i konventionen
2	ethvert tillægskrav, der er fastsat i henhold til regel C-1 i konventionen,
3	advarsler vedrørende optagelse af ballastvand og enhver anden eventuel ordning i havnene i tilfælde af nødsituationer og
4	modtagefaciliteternes tilgængelighed, placering og kapacitet til miljømæssigt sikker bortskaffelse af ballastvand og/eller sedimenter i henhold til artikel 5 og regel B-3, nr. 6.

2.2.2 For at bistå skibe med at anvende de forsigtighedsregler, der er beskrevet i afsnit 1.1 i del A, skal havnestaterne i henhold til regel C-2 i konventionen bestræbe sig på at underrette søfarende om områder, hvor skibet ikke bør optage ballastvand på grund af kendte forhold. En lignende underretning bør ske for områder, hvor optagelsen af ballastvand bør minimeres, f.eks.:

1	områder med udbrud, skadedyrsangreb eller kendte populationer af skadelige organismer og patogener,
2	områder med opblomstring af fytoplankton (algevækst såsom red tide),
3	nærliggende kloakudløb,
4	områder, hvor tidevandet er kendt for at være mere grumset,
5	områder, hvor der ikke er meget tidevandsudskiftning,
6	områder, hvor der foretages uddybning i nærheden, og
7	i nærheden af eller i følsomme havområder eller flod- og åmundinger.

3 UDDANNELSE

3.1 Ifølge regel B-6 skal officerer og mandskab være bekendt med deres pligter i forbindelse med håndteringen af ballastvand, sådan som den foregår på det skib, hvor de gør tjeneste. Ejere, ledere, redere og andre, der har at gøre med uddannelse af officerer og besætning i ballastvandhåndtering, bør overveje følgende:

3.2 Uddannelse af skibsførere og besætningsmedlemmer bør omfatte undervisning i konventionens krav, procedurer for håndtering af ballastvand og sedimenter og ballastvandjournalen, især med hensyn til skibets sikkerhed og vedligeholdelse af journalen i overensstemmelse med oplysningerne i disse retningslinjer.

3.3 Planen for håndtering af ballastvand bør indeholde uddannelse i metoder til håndtering af ballastvand og de systemer og procedurer, der gælder om bord på skibet.

DEL B – RETNINGSLINJER FOR UDARBEJDELSE AF PLANER FOR HÅNDBLING AF BALLASTVAND

1 INDLEDNING

1.1 Disse retningslinjer er udarbejdet som en hjælp ved udarbejdelsen af skibets plan for håndtering af ballastvand (i det følgende »planen«). Planen skal godkendes af myndigheden i overensstemmelse med regel B-1 i konventionen.

1.2 Denne del består af tre hovedafsnit:

1	Generelt: Dette afsnit indeholder målsætninger og et generelt overblik over emnet, og læseren får en introduktion til grundlaget for retningslinjerne og planen, som de forventes at udarbejde. Afsnittet indeholder også vejledning til ajourføring og anvendelse af planen.
2	Obligatoriske bestemmelser: Dette afsnit indeholder vejledning for at sikre, at de obligatoriske bestemmelser i regel B-1 i bilaget til konventionen bliver overholdt.
3	Fakultative bestemmelser: Dette afsnit indeholder vejledning i angivelse af andre oplysninger i planen. Disse oplysninger kan, selv om de ikke er påkrævede ifølge regel B-1 i konventionen, være nyttige for lokale myndigheder i havne, der besøges af skibet, eller være til yderligere hjælp for skibsføreren.

1.3 Bilag 1 indeholder en skabelon til planen for håndtering af ballastvand.

2 GENERELT

2.1 Retningslinjerne

2.1.1 Disse retningslinjer skal danne grundlag for udarbejdelsen af planen for det enkelte skib. Det brede spektrum af skibe, der skal have en plan, gør det umuligt at give specifikke retningslinjer for hver skibstype. Hvis en plan skal være effektiv og overholde regel B-1 i bilaget til konventionen, skal den være nøje skræddersyet til netop det skib, den skal gælde for. Når de bruges efter hensigten, vil retningslinjerne sikre, at alle relevante spørgsmål vedrørende et bestemt skib er medtaget ved udarbejdelsen af planen.

2.1.2 Sådanne spørgsmål omfatter, men er ikke begrænset til: skibets type og størrelse, mængden af ballast, der medføres, og samlet kapacitet i de tanke, der anvendes til ballast, ballastpumpekapacitet, sikkerhed for skib og besætning, sørejsens karakter og længde, skibets typiske driftskrav samt de ballastvandhåndteringsteknikker, der anvendes om bord.

2.2 Planen

2.2.1 Planen skal forefindes om bord på skibet og være tilgængelig for personalet til vejledning i sikker gennemførelse af det system til ballastvandhåndtering, der bruges på et givet skib. En effektiv planlægning sikrer, at de nødvendige forholdsregler træffes på en struktureret, logisk og sikker måde.

2.2.2 Hvis planen skal tjene sit formål, skal den:

1	være realistisk, praktisk og let at bruge,
2	kunne forstås af skibets besætning, som deltager i håndtering af ballastvand såvel om bord som i land,

. 3	evalueres, gennemgås og opdateres, når det er nødvendigt, og
. 4	være i overensstemmelse med ballastkravene til skibet.

2.2.3 Det er meningen, at den plan, der er påtænkt ifølge regel B-1 i bilaget til konventionen, skal rummes i et enkelt dokument. Det bør undgås at inddrage omfattende baggrundsinformation om skibet, dets bygning osv., da denne information normalt er tilgængelig andetsteds. Hvis denne information er relevant, bør den anføres i bilagene, eller der kan gives en henvisning til, hvor oplysningerne står i et eksisterende dokument eller en håndbog.

2.2.4 Planen er et dokument, der skal bruges om bord af skibets besætning, som deltager i håndtering af ballastvand. Planen skal derfor være skrevet på skibets arbejdssprog. Ændringer i besætningens sprog og/eller skibets arbejdssprog kræver udstedelse af planen på det/de nye sprog.

2.2.5 Planen bør være let tilgængelig for inspektion af officerer, der er udpeget hertil af en konventionspart.

2.3 Dispensation

2.3.1 Ifølge regel A-4 kan et skib få dispensation fra regel B-3 eller C-1.

2.3.2 Dispensationerne bør være beskrevet i planen.

2.3.3 Enhver bevilget dispensation skal indføres i ballastvandjournalen.

2.4 Tillægskrav

2.4.1 Konventionen giver ifølge regel C-1 om tillægskrav en part alene eller sammen med andre parter ret til at indføre krav ud over dem, der stilles i del B. Sådanne tillægskrav skal meddeles FN's Søfartsorganisation mindst 6 måneder forud for den planlagte gennemførelse af kravene.

2.4.2 Planen bør ledsages af den seneste liste over tillægskrav, der er blevet meddelt af FN's Søfartsorganisation, og som er relevante for skibets branche. Planen bør indeholde detaljer og råd om de foranstaltninger, der skal træffes, for at skibet kan overholde de tillægskrav, der måtte stilles i overensstemmelse med regel C-1 og af hensyn til nødsituationer eller epidemier.

2.5 Gennemgang af planen

2.5.1 Ejeren, rederen eller skibsføreren bør jævnligt gennemgå planen for at sikre, at den indeholdte information er nøjagtig og ajourført. Der bør anvendes et dokument- og informationsstyringssystem til hurtigt at opfange ændringer af oplysninger og indføje heraf i planen.

2.5.2 Ændringer af bestemmelserne i denne plan kræver myndighedens godkendelse.

3 OBLIGATORISKE BESTEMMELSER

3.1 Dette afsnit indeholder individuelle retningslinjer for de syv obligatoriske bestemmelser i regel B-1 i bilaget til konventionen. Desuden indeholder det oplysninger til hjælp for skibenes besætning med håndteringen af ballastvand og sedimenter.

3.2 I regel B-1 i bilaget til konventionen kræves det, at planen skal være specifikt udformet for hvert skib og mindst:

1.	indeholde detaljerede sikkerhedsprocedurer for skibet og mandskabet i forbindelse med håndtering af ballastvand som fastsat i konventionen,
2.	give en detaljeret beskrivelse af, hvilke tiltag der skal træffes for at implementere kravene til håndtering af ballastvand som fastsat i konventionen,
3.	indeholde en detaljeret beskrivelse af procedurerne for bortskaffelse af sedimenter til søs eller på land,
4.	omfatte fremgangsmåder for koordinering af håndtering af ballastvand ombord, som medfører udtømning til søs med statens myndigheder i hvis farvand en sådan udtømning vil finde sted,
.	angive rangen på den officer ombord, som skal sikre, at planen implementeres ordentligt,

5	
6	. indeholde oplysningskrav for skibe i henhold til konventionen og
7	. være skrevet på skibets arbejdssprog. Hvis arbejdssproget er et andet sprog end engelsk, fransk eller spansk, skal der tillige foreligge en oversættelse til et af disse sprog.

3.3 Planen for håndtering af ballastvand bør give vejledning i procedurerne for håndtering af ballastvand, herunder:

1	. optagelse af ballastvand,
2	. trinvise procedurer og rækkefølger i det anvendte system til håndtering af ballastvand og
3	. enhver operationel eller sikkerhedsrelateret restriktion, herunder restriktioner, der er knyttet til det anvendte system til håndtering af ballastvand Det vil også være en hjælp for skibets personale, når det skal svare på spørgsmål fra inspektionsofficerer, der er udpeget af en part.

3.4 Sikkerhedsaspekterne ved det anvendte system til håndtering af ballastvand bør i relevant omfang omfatte vejledning i bl.a. følgende emner:

1	. stabiliteten skal til hver en tid opretholdes ved værdier, der mindst svarer til dem, som FN's Søfartsorganisation anbefaler (eller myndigheden kræver),
2	. værdierne for godkendt længdespænding og i givet fald vridningsspænding skal opretholdes inden for de tilladte grænser,
3	. overførsel eller udskiftning af ballastvand, som kan afføde betydelige strukturelle belastninger, fordi vandet skvulper i delvist fyldte tanke. Hvis der indgår delvist fyldte tanke i disse operationer, bør operationen foregå under gunstige vejr- og bølgeforhold, så risikoen for strukturelle skader minimeres,
4	. bølgefremkaldte vibrationer i skroget, når der udskiftes ballastvand,
5	. dybgang og styrlast for og agter med særlig henvisning til udsyn fra broen, bankning og minimal dybgang for,
6	. virkningerne af potentielle farer og arbejdsmiljøet for skibets besætning skal også identificeres sammen med enhver sikkerhedsmæssig forholdsregel, der skal tages, og
7	. eventuelle virkninger af overtrykventilering af tanken.

3.5 Hvis et skib er i stand til at udskifte mindst 95 % af volumen ved pumpning af mindre end tre gange volumen, bør der i planen findes dokumentation for, at udskiftningsprocessen er godkendt i henhold til regel D-1, nr. 2.

3.6 Planen bør også indeholde procedurer for bortskaffelse af sedimenter og navnlig:

1	. for fjernelse eller nedbringelse af sedimenter til søs, og når ballasttankene renses for at fjerne sedimenter,
2	. sikkerhedshensyn, der skal tages, hvis en person skal ned i tanken for at fjerne sedimenter, og
3	. anvendelse af sedimentmodtagefaciliteter i en havn.

3.7 I planen bør der tydeligt være anført rang på den officer, der er ansvarlig for håndtering af ballastvand, samt vedkommendes opgaver, bl.a.:

1	. at sikre, at håndtering af ballastvand udføres ifølge procedurerne i planen,
2	. at sikre, at ballastvandjournalen og enhver anden nødvendig dokumentation ajourføres, og
3	. at stå til rådighed for inspektionsofficerer, der er udpeget af en part, med hensyn til eventuel prøvetagning.

3.8 Planen bør indeholde vejledning i kravene til journalindførsel ifølge skibets ballastvandjournal og i henhold til denne konvention, herunder angivelse af de dispensationer, der er bevilget skibet.

3.9 Ud over ovenstående bør planen indeholde følgende:

1	Et forord med forklaringer til skibets besætning om nødvendigheden af ballastvandhåndtering og journalføring. Forordet bør indeholde en erklæring om, at »denne plan skal være til rådighed for inspektion på forlangende af en godkendt myndighed«.
2	Nærmere beskrivelse af skibet, som minimum:
	. 1 skibets navn, flag, hjemsted, bruttotonnage, IMO-nummer ¹⁾ , længde (bp), bredde, internationalt kaldesignal, dybeste ballastdybgang (normalt og hårdt vejr),
	. 2 total ballastkapacitet for skibet i kubikmeter og andre enheder, alt efter hvad der er gældende for skibet,
	. 3 en kort beskrivelse af den/de primære metode(r) til håndtering af ballastvand, som anvendes på skibet, og
	. 4 identificering ved rang af den officer, der er ansvarlig for gennemførelsen af planen.
3	Information om det gældende system til håndtering af ballastvand om bord, herunder:
	. 1 fordeling af ballasttanke
	. 2 ballastkapacitetsoversigt
	. 3 fordeling af rør og pumper til ballastvand, herunder luftrør og alarmsystemer
	. 4 pumpekapacitet til ballastvand
	. 5 det system til håndtering af ballastvand, der anvendes om bord, med henvisning til de drifts- og vedligeholdelsesmanualer, der forefindes om bord,
	. 6 installerede anlæg til behandling af ballastvand og
	. 7 en tegning og profil over skibet eller en skematisk fremstilling af ballastfordelingen.
4	Information om steder for prøvetagning af ballastvand, herunder:
	. 1 en liste eller diagrammer over steder for prøvetagning og adgangssteder i rørledninger og ballastvandtanke for at sætte besætningen i stand til at hjælpe de officerer, der er udpeget af en part, og som har grund til at tage prøver,
	. 2 en præcisering af, at prøvetagning af ballastvand primært foretages af godkendte inspektionsofficerer, og at det sandsynligvis ikke er nødvendigt for besætningen af tage prøver undtagen på udtrykkeligt forlangende og under tilsyn af de godkendte inspektionsofficerer,
	. 3 de godkendte inspektionsofficerer bør informeres om alle de sikkerhedsprocedurer, der skal overholdes, når de går ind i lukkede rum.
5	Bestemmelser om, hvordan besætningen uddannes og opnår rutine, herunder:
	. 1 generelle krav til håndtering af ballastvand,
	. 2 uddannelse i og information om praksis i forbindelse med håndtering af ballastvand,
	. 3 udskiftning af ballastvand,
	. 4 anlæg til behandling af ballastvand,
	. 5 generelle sikkerhedshensyn,
	. 6 ballastvandjournalen og vedligeholdelse af indførsler,
	. 7 drift og vedligeholdelse af installerede systemer til håndtering af ballastvand,
	. 8 sikkerhedsaspekter i forbindelse med de specifikke systemer og procedurer om bord på skibet, som berører besætningens og passagerernes sikkerhed og sundhed og/eller skibets sikkerhed,
	. 9 sikkerhedsregler for personer, der går ind i tanke for at fjerne sedimenter,
10	procedurer for sikker håndtering og emballering af sedimenter og
11	opbevaring af sedimenter.

1) I overensstemmelse med resolution A. 600(15) om IMO-nummerordningen.

4 FAKULTATIVE OPLYSNINGER

4.1 Ud over de bestemmelser, der kræves ifølge konventionens artikler og regler, kan ejeren/rederen også lade oplysninger som følgende indgå i planen i form af tillæg: angivelse af ekstra diagrammer og tegninger, udstyr om bord og referencematerialer. Nationale eller regionale krav, der adskiller sig fra konventionen, kan også angives som reference.

4.2 Fakultative oplysninger kan desuden være fabrikantens manualer (enten i uddrag eller fuld ordlyd) eller henvisninger til placering om bord af disse manualer og andet relevant materiale.

TILLÆG

STANDARDSKABELON TIL PLAN FOR HÅNDTERING AF BALLASTVAND

FORORD

Ballastvandhåndteringsplanen bør indeholde de oplysninger, der kræves i henhold til regel B-1 i konventionen.

Af hensyn til vejledningen i udarbejdelse af planen skal følgende oplysninger medtages. Planen bør være specifik for det enkelte skib.

INDLEDNING

Hensigten med følgende tekst bør være formuleret i begyndelsen af hver plan.

1 Denne plan er udarbejdet i overensstemmelse med kravene i regel B-1 i den internationale konvention om kontrol og håndtering af skibes ballastvand og sedimenter, 2004, (konventionen) og de tilhørende retningslinjer.

2 Formålet med planen er at opfylde kravene til kontrol og håndtering af skibes ballastvand og sedimenter i overensstemmelse med retningslinjerne for håndtering af ballastvand og resolution MEPC XX(YY) om udarbejdelse af planer for håndtering af ballastvand (retningslinjerne). Den indeholder operationel standardvejledning i planlægning og håndtering af skibets ballastvand og sedimenter og en beskrivelse af sikkerhedsprocedurer, der skal følges.

3 Denne plan er godkendt af myndigheden, og der må ikke foretages ændringer eller revideringer af nogen del af den uden forudgående godkendelse af myndigheden.

4 Denne plan kan inspiceres på forlangende af en godkendt myndighed.

NB: Planen skal affattes på besætningens arbejdssprog. Hvis dette ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal der tillige foreligge en oversættelse til et af disse sprog.

OPLYSNINGER OM SKIBET

Der bør mindst angives følgende:

skibets navn
flag
hjemsted
bruttotonnage
IMO-nummer ¹⁾
Længde (Længden mellem perpendikulærerne: Længden i konstruktionsvandlinjen og diametralplanet fra stævnpladens indersrorstammens akse)
bredde
internationalt kaldesignal
dybeste ballastdybgang (normalt og hårdt vejr)
total ballastkapacitet for skibet i kubikmeter og andre enheder, alt efter hvad der er gældende for skibet.
en kort beskrivelse af de primære metoder til håndtering af ballastvand, som anvendes på skibet, og
identificering ved rang af den officer, der er ansvarlig for håndtering af ballastvand.

1) I overensstemmelse med resolution A. 600(15) om IMO-nummerordningen.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Planen bør have en indholdsfortegnelse.

FORMÅL

Der bør være en kort indledning til skibets besætning med en forklaring om nødvendigheden af ballastvandhåndtering og betydningen af nøjagtig journalføring.

PLANER/TEGNINGER OVER BALLASTSYSTEMET

Planer eller tegninger over ballastsystemet, f.eks.:

- 1) fordeling af ballasttanke
- 2) ballastkapacitetsoversigt
- 3) fordeling af rør og pumper til ballastvand, herunder lufrør og alarmsystemer,
- 4) pumpekapacitet til ballastvand
- 5) det system til håndtering af ballastvand, der anvendes om bord, med henvisning til de detaljerede drifts- og vedligeholdelsesmanualer, der forefindes om bord,
- 6) installerede anlæg til behandling af ballastvand og
- 7) en tegning og profil over skibet eller en skematisk fremstilling af ballastfordelingen.

BESKRIVELSE AF BALLASTSYSTEMET

En beskrivelse af ballastsystemet.

STEDER FOR PRØVETAGNING AF BALLASTVAND

Lister og/eller diagrammer over steder for prøvetagning og adgangssteder i rørledninger og ballastvandtanke.

En bemærkning om, at prøvetagning af ballastvand primært foretages af den godkendte myndighed, og at det sandsynligvis ikke er nødvendigt for besætningen at tage prøver undtagen på udtrykkeligt forlangende og under tilsyn af den godkendte myndighed.

DRIFT AF BALLASTVANDHÅNTERINGSSYSTEMET

En detaljeret beskrivelse af driften af det eller de ballastvandhåndteringssystemer, der anvendes om bord.

Information om generelle forsigtighedsforanstaltninger i forbindelse med håndtering af ballastvand.

SIKKERHEDSPROCEDURER FOR SKIB OG BESÆTNING

Oplysninger om specifikke sikkerhedsaspekter af det anvendte ballastvandhåndteringssystem.

DRIFTS- ELLER SIKKERHEDSRESTRIKTIONER

Oplysninger om specifikke drifts- eller sikkerhedsrestriktioner, herunder restriktioner, der er knyttet til håndteringssystemet, som berører skibet og/eller besætningen, herunder en henvisning til procedurerne for sikker nedgang i tanke.

BESKRIVELSE AF DE METODER TIL HÅNTERING AF BALLASTVAND OG KONTROL MED SEDIMENTER, SOM ANVENDES OM BORD

Oplysninger om de metoder, der anvendes om bord til håndtering af ballast og kontrol med sedimenter, herunder trinvis driftsprocedurer.

PROCEDURER FOR BORTSKAFFELSE AF SEDIMENTER

Procedurer for bortskaffelse af sedimenter til søs eller på land.

KOMMUNIKATIONSMETODER

Oplysninger om procedurerne for koordinering af bortskaffelsen af ballastvand i en kyststats farvand.

BALLASTVANDHÅNDBTERINGSOFFICERENS OPGAVER

Oversigt over den udpegede officers opgaver.

KRAV TIL JOURNALINDFØRSEL

Oplysninger om konventionens krav til journalføring.

BESÆTNINGENS UDDANNELSE OG RUTINE

Oplysninger om, hvordan besætningen uddannes og opnår rutine.

DISPENSATION

Oplysninger om dispensationer, der måtte være bevilget skibet i henhold til regel A-4.

GODKENDENDE MYNDIGHED

Den godkendende myndigheds data og stempel.

Bilag 3

Retningslinjer for modtagefaciliteter for ballastvand

(svarer til konventionens retningslinje (G5))

1 INDLEDNING

Formål

1.1 Formålet med disse retningslinjer er at vejlede om opførelsen af modtagefaciliteter for ballastvand i henhold til regel 3.6 i konventionen. Det er ikke hensigten med disse retningslinjer at kræve, at en part skal stille sådanne faciliteter til rådighed. Hensigten med vejledningen er også at fremme et på verdensplan ensartet samspil mellem sådanne faciliteter og skibene uden at udpege specifikke kystnære modtageanlæg.

Anvendelse

1.2 Disse retningslinjer gælder de modtagefaciliteter for ballastvand, der er omtalt i artikel 5 og regel B-3.6 i den internationale konvention om kontrol og håndtering af skibes ballastvand og sedimenter (konventionen).

1.3 Disse retningslinjer gælder ikke for de modtagefaciliteter for sedimenter, der er omtalt i artikel 5 og regel B-5 i konventionen.

2 DEFINITIONER

2.1 I disse retningslinjer gælder definitionerne i artikel 1 og regel A-1 i konventionen.

3 GENERELLE KRAV TIL MODTAGEFACILITETER FOR BALLASTVAND

3.1 En modtagefacilitet for ballastvand bør være i stand til at modtage ballastvand fra skibe, så der ikke opstår risiko for skade på miljø, menneskers sundhed, ejendom og ressourcer som følge af udledningen af skadelige vandorganismer og patogener til omgivelserne. En facilitet bør være forsynet med rørledninger, manifolds, dæmpere, udstyr og andre ressourcer, så det i videst

mulig udstrækning bliver muligt for alle skibe, der ønsker at udtømme ballastvand i en havn, at bruge faciliteten. Faciliteten bør sørge for passende udstyr til fortøjning af skibe, der benytter faciliteten, og, når nødvendigt, sikker forankring.

3.2 Enhver part skal videregive oplysninger til FN's Søfartsorganisation om mulige modtagefaciliteter til miljø sikker bortskaffelse af ballastvand og deres placering samt, hvor det skønnes hensigtsmæssigt, gøre disse oplysninger tilgængelige for andre parter.

4 OPFØRELSE AF MODTAGEFACILITETER FOR BALLASTVAND

4.1 Under overvejelserne af hvilke krav disse faciliteter stiller, er der mange faktorer, der skal tages i betragtning. Disse bør omfatte, men ikke være begrænset til:

. 1	regional, national og lokal lovgivning, som har følger for faciliteten og relaterer sig til nedenstående faktorer;
. 2	valg af lokation;
. 3	type på og størrelse af skibe, der vil bruge faciliteten;
. 4	skibskonfigurationer;
. 5	fortøjningsforanstaltninger;
. 6	håndtering af ballastvand;
. 7	prøvetagning, undersøgelse og analyse af ballastvand;
. 8	opbevaring af ballastvand og opbevaringsforhold;
. 9	fordele og ulemper for miljø;
. 10	afstand til lokale havne;
. 11	konsekvenser for omgivelserne af opførelse og drift af faciliteten;
. 12	træning af facilitetens mandskab;
. 13	menneskers sundhed;
. 14	sikkerhed;
. 15	vedligeholdelse;
. 16	operationelle begrænsninger;
. 17	adgang ad vandvej, anløb og trafik håndtering; og
. 18	den mængde ballastvand, der kan forventes modtaget.

5 BEHANDLING OG BORTSKAFFELSE AF MODTAGET BALLASTVAND

5.1 Bortskaffelse af ballastvand fra en modtagefacilitet bør ikke have negative konsekvenser for miljø, menneskers sundhed, ejendom og ressourcer som følge af udledningen eller overførslen af skadelige vandorganismer og patogener til omgivelserne.

5.2 Behandlingsmetoderne anvendt på ballastvandet bør ikke have negative konsekvenser for miljø, menneskers sundhed, ejendom og ressourcer.

5.3 Når ballastvand udledes i vandmiljøet, bør det som minimum overholde standarden for behandling af ballastvand i regel D-2 i konventionen. Bortskaffelse til andre miljøer bør ske til en standard, havnestaten kan acceptere. En sådan standard bør ikke have negative konsekvenser for miljø, menneskers sundhed, ejendom og ressourcer som følge af udledningen eller overførslen af skadelige vandorganismer og patogener til omgivelserne.

6 OPSLÆMMET MATERIALE

6.1 Ballastvand, der er udledt fra et skib, bør accepteres af modtagefaciliteten for ballastvand. Dette gælder også opslæmmet materiale.

7 MODTAGEFACILITETERS BEHANDLINGSMULIGHEDER OG KAPACITET

7.1 Information om en behandlingsfacilitets muligheder og kapacitetsbegrænsninger af enhver art bør videregives til de skibe, der ønsker at bruge faciliteten.

7.2 Den information, der gøres tilgængelig for skibe, bør omfatte, men ikke være begrænset til:

. 1	maksimal volumetrisk ballastvandkapacitet;
. 2	maksimal ballastvandvolumen, som til enhver tid kan behandles;
. 3	maksimal ballastvandoverførselsrate;
. 4	driftstider
. 5	havne, ankerplads, områder, hvor der kan opnås adgang til faciliteten;
. 6	detaljerede oplysninger om skib til kyst-pipelineforbindelse (størrelse på tilgængelige pipelines og dæmpere)
. 7	om det er nødvendigt med skibs- eller kystmandskab til specifikke opgaver, f.eks. at forbinde eller afbryde slanger;
. 8	kontaktoplysninger til faciliteten;
. 9	hvordan der anmodes om at kunne benytte faciliteten, herunder eventuel adviseringsfrist, og hvilke oplysninger, der kræves af skibet;
. 10	alle relevante gebyrer; og
. 11	yderligere relevante oplysninger:

Faciliteten bør anlægge skib til kyst-forbindelser, som er kompatible med en anerkendt standard som f.eks. Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) »Recommendations for Oil Tankers Manifolds and Associated Equipment«. Ganske vist blev denne standard oprindeligt fastlagt for olietanke, men de generelle principper i standarden kan anvendes på forbindelser til ballastoverførsel for andre skibstyper, navnlig afsnittene om flanger og forbindelsesteknikker.

8 TRÆNING

8.1 Ledelsen og det personale, der er ansat til opgaven med at sikre forefindelse af en modtagefacilitet for ballastvand til bl.a. behandling og bortskaffelse af ballastvand, bør have modtaget passende instruktion. Regelmæssig træning bør omfatte, men ikke være begrænset til:

. 1	formålet med og principperne bag konventionen;
. 2	miljø- og helbredsrisici;
. 3	risikoen forbundet med håndtering af ballastvand, herunder såvel generelle sikkerheds- som helbredsrisici;
. 4	sikkerhed;
. 5	behørig viden om det udstyr, der bruges;
. 6	et tilstrækkeligt kendskab til de skibe, der bruger faciliteten, og enhver operationel begrænsning;
. 7	kommunikationssamspil mellem skib og havn; og
. 8	viden om lokal bortskaffelseskontrol.

8.2 Træningen bør tilrettelægges af lederen eller operatøren af modtagefaciliteten og gives af tilstrækkeligt kvalificeret professionelt personale.

Bilag 4

Retningslinjer om ballastvandudskiftning

Svarer til Konventionens retningslinje (G6)

1 INDLEDNING

1.1 Formålet med disse retningslinjer er at vejlede skibsejere og -førere om udviklingen af skibsspecifikke procedurer om gennemførelse af ballastvandudskiftning. Hvis det er muligt, bør skibsejere og -førere søge bistand fra kvalifikationselskaber eller kvalificerede marineinspektører for at tilpasse procedurerne for ballastvandudskiftning til vejrforhold, last og stabilitet. Anvendelsen af processer og procedurer for håndtering af ballastvand er af afgørende betydning for at undgå, minimere og i

sidste ende udelukke indførelsen af skadelige vandorganismer og patogener. Ballastvandudskiftning er ved anvendelse af relevante procedurer for ballastvandhåndtering en metode til opnåelse heraf.

1.2 Med ballastvandudskiftning følger en række sikkerhedsspørgsmål, som både påvirker skibet og skibets besætning. Disse retningslinjer har til formål at vejlede om sikkerhed for og driftsaspekter af ballastvandudskiftning til søs.

1.3 Da der findes forskellige skibstyper, hvor det kan være nødvendigt at gennemføre ballastvandudskiftning til søs, er det upraktisk at udarbejde specifikke retningslinjer for hver enkelt skibstype. Det henstilles til skibsejere, at de overvejer de mange variabler, som kan være gældende for deres skibe. Nogle af disse variabler omfatter skibstype og -størrelse, konfigurationer for ballastvandtanke og tilhørende pumpe-systemer, handelsruter og dermed forbundne vejrforhold, havnestatens krav og bemanning.

Anvendelsesområde

1.4 Retningslinjerne finder anvendelse på alle, der er involveret i ballastvandudskiftning, herunder skibsejere og -førere, konstruktører, klassifikationsselskaber og skibsbyggere. Driftsprocedurer og vejledning, der afspejler bestemmelserne i disse retningslinjer, bør indgå i skibenes plan for håndtering af ballastvand.

2 DEFINITIONER

2.1 I disse retningslinjer finder definitionerne i den internationale konvention om kontrol og håndtering af skibes ballastvand og sedimenter 2004 (konventionen) anvendelse, og:

1	»Ballastvandtank« - betyder enhver tank, lastrum eller andet rum, der anvendes til opbevaring af ballastvand.
---	---

3 ANSVARSOMRÅDER

3.1 Skibsejere og -førere bør inden udskiftning af ballastvand sikre, at der er taget hensyn til alle sikkerhedsaspekter forbundet med metoden eller metoderne til ballastvandudskiftning om bord, og at der er veluddannet personale om bord. Der bør med jævne mellemrum foretages en gennemgang af sikkerhedsaspekter, de anvendte udskiftningsmetoders egnethed og personaleuddannelsesaspekter.

3.2 Planen for håndtering af ballastvand skal omfatte ansvarsområderne for det vigtigste kontrolpersonale om bord, der gennemfører udskiftning af ballastvand til søs. Dette personale bør være fuldt ud fortroligt med sikkerhedsaspekterne af ballastvandudskiftning og især den metode til udskiftning, der anvendes om bord på deres skib, og de særlige sikkerhedsaspekter, der er forbundet med den anvendte metode.

3.3 I overensstemmelse med regel B-4.4 i konventionen skal det ikke kunne forlanges af et skib, som gennemfører ballastvandudskiftning, at det skal overholde regel B-4.1 og B-4.2, hvis skibsføreren med rimelighed konstaterer, at udskiftningen ville bringe sikkerheden eller stabiliteten af skibet, besætningen eller passagerer i fare på grund af dårligt vejr, eller skibets konstruktion, belastning, udstyrsfejl eller andre ekstraordinære omstændigheder.

1	Når et skib ikke gennemfører ballastvandudskiftning af ovennævnte årsager, skal årsagerne indføres i ballastvandjournalen.
2	Den pågældende havne- eller kyststat kan kræve, at udtømningen af ballastvand skal ske i overensstemmelse med de procedurer, som de har fastsat under hensyntagen til retningslinjerne i relation til yderligere foranstaltninger, herunder nødsituationer (G13).

4 KRAV TIL BALLASTVANDUDSKIFTNING

4.1 Ballastvandudskiftning i havområder med dybt vand giver mulighed for at begrænse sandsynligheden for, at skadelige vandorganismer og patogener overføres i skibes ballastvand.

4.2 I regel D-1 i konventionen er følgende fastsat:

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

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

4.3 Der er tre metoder til udskiftning af ballastvand, der er evalueret og accepteret af FN's Søfartsorganisation. De tre metoder er sekvensmetoden, gennemstrømningsmetoden og fortyndingsmetoden. Gennemstrømningsmetoden og fortyndingsmetoden betragtes som »gennempumpningsmetoder«.

4.4 De tre accepterede metoder kan beskrives som følger:

Sekvensmetode - en proces, hvorved en ballasttank til opbevaring af ballastvand først tømmes og derefter fyldes igen med erstatningsballastvand for at opnå udskiftning på mindst 95 % af volumen.

Gennemstrømningsmetode - en proces, hvorved erstatningsballastvand pumpes ind i en ballasttank til opbevaring af ballastvand, og hvorved vandet kan strømme gennem overløb og andre anordninger.

Fortyndingsmetode - en proces, hvorved erstatningsballastvand fyldes fra toppen af ballasttanken til opbevaring af ballastvand med samtidig udtømmning fra bunden ved samme gennemstrømningshastighed og med opretholdelse af et konstant niveau i tanken under udskiftningen af ballastvand.

5 SIKKERHEDSMÆSSIGE FORHOLDSREGLER FORBUNDET MED BALLASTVANDUDSKIFTNING

5.1 FN's Søfartsorganisation har identificeret tre hensigtsmæssige metoder til gennemførelse af ballastvandudskiftning til søs. Der er særlige sikkerhedsaspekter forbundet med hver metode, som bør tages i betragtning ved valg af metode(r) til anvendelse på et bestemt skib.

5.2 Ved førstegangsidentifikation af metode(r) til gennemførelse af ballastvandudskiftning på et bestemt skib bør der foretages en evaluering, som skal omfatte:

1	. sikkerhedsmargener for stabilitet og styrke inden for de tilladte forhold til søs som specificeret i de godkendte trim- og stabilitetsbrochurer og lastemanualer for de forskellige skibstyper. Der bør endvidere tages højde for lasteforholdene og den(de) forudsete metode(r) til ballastvandudskiftning, som skal anvendes,
2	. ballastpumpe- og rørsystem under hensyntagen til antallet af ballastpumper og deres kapacitet, størrelse, og opstilling af ballastvandtanke og
3	. tilgængeligheden af og kapaciteten for tankåbninger og overløbsanordninger, og for gennemstrømningsmetoden tilgængeligheden af og kapaciteten for tankoverløbspunkter og forhindring af under- og overtryk i ballasttankene.

5.3 Der bør tages særligt hensyn til følgende:

1	. stabilitet, der til enhver tid skal opretholdes på mindst de grænseværdier, der er anbefalet af FN's Søfartsorganisation eller påkrævet af myndigheden,
2	. længdepåvirkning, og hvor der er gældende grænseværdier for vridningspåvirkning, som ikke må overstige de tilladte grænseværdier i forbindelse med almindelige forhold til søs,
3	. udskiftning af ballast i tanke, hvor der kan genereres betydelige konstruktionsbelastninger ved skvulpen i den delvist fyldte tank, og hvor udskiftningen skal gennemføres i gunstige sø- og bølgeforhold, således at risikoen for konstruktionsskader minimeres,
4	. vibrationer i skroget på grund af bølger under gennemførelse af ballastvandudskiftning,
5	. begrænsninger forbundet med de tilgængelige metoder til ballastvandudskiftning med hensyn til sø- og vejrforhold,
6	. dybgang og trim for og agter med særlig vægt på sigtbarhed på kommandobroen, slagside, propelimmersion og mindste dybgang for og
7	. yderligere arbejdsbelastninger for skibsføreren og besætningen.

5.4 Efter evaluering af et bestemt skib og den(de) udskiftningsmetode(r), som skal anvendes, bør der fastlægges procedurer, vejledning og oplysninger, som er relevante for den(de) identificerede udskiftningsmetode(r) og skibstype i planen for håndtering af ballastvand. Procedurer, vejledning og oplysninger i planen for håndtering af vand kan omfatte, men er ikke begrænset til følgende:

. 1	undgåelse af over- og undertryk i ballasttankene,
. 2	virksomheder af frie overflader på stabilitet og skvulpende last i tanke, der på ethvert givet tidspunkt kan være i ro,
. 3	opretholdelse af tilstrækkelig intakt stabilitet i overensstemmelse med en godkendt trim- og stabilitetsbrochure,
. 4	tilladte søgående brudgrænser for forskydningskraft og bøjningsmoment i overensstemmelse med en godkendt lastemanual,
. 5	torsionskraft,
. 6	dybgang og trim for og agter med særlig vægt på sigtbarhed på kommandobroen, propelimmersion og mindste dybgang for,
. 7	vibrationer af skroget under gennemførelse af ballastvandudskiftning,
. 8	vand- og vejrtætte lukninger (f.eks. mandehuller), som muligvis skal åbnes under ballastvandudskiftning, skal være eftersikret,
. 9	maksimal pumpe-/gennemstrømningshastighed - for at sikre, at tanken ikke er udsat for større tryk, end den er konstrueret til,
. 10	intern overførsel af ballast,
. 11	tilladte vejrforhold,
. 12	rutedirigering på grund af vejrforhold i områder, der er påvirket af årstidernes cykloner, tyfoner og orkaner, eller svære isforhold,
. 13	dokumenteret registrering af indtagning og/eller udtømning af ballast og/eller intern overførsel af ballast,
. 14	beredskabsprocedurer for situationer, der kan påvirke ballastvandudskiftning til søs, herunder forværrede vejrforhold, pumpe- og strømsvigt,
. 15	tid til at gennemføre ballastvandudskiftningen for hver tank eller en relevant sekvens deraf,
. 16	kontinuerlig overvågning af ballastvandaktiviteterne, overvågningen skal omfatte pumper, niveauer i tanke, lednings- og pumpetryk, stabilitet og påvirkninger,
. 17	en liste over omstændigheder, hvorunder ballastvandudskiftning ikke skal gennemføres. Disse omstændigheder kan opstå efter exceptionelle kritiske situationer eller force majeure på grund af vejrpåvirkning, kendt udstyrssvigt eller kendte defekter eller enhver anden omstændighed, hvorunder menneskeliv eller skibets sikkerhed bringes i fare,
. 18	ballastvandudskiftning til søs bør undgås i vejrforhold med minusgrader. Hvis det imidlertid betragtes som absolut nødvendigt, bør der tages særligt hensyn til de risici, der er forbundet med tilfrysning af anordninger til udtømning over bord, luftkanaler, ballastsystemventiler samt midler til kontrol deraf, og udvikling af is på dækket og
. 19	personalesikkerhed, herunder forholdsregler, der kan være påkrævet, når personale skal arbejde på dækket om natten, i dårligt vejr, når ballastvandet oversvømmer dækket og i vejrforhold med minusgrader. Disse forhold kan i relation til sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen være forbundet med risikoen for, at personalet falder og kommer til skade på grund af en glat dæksoverflade, når vandet oversvømmer dækket, samt direkte kontakt med ballastvandet.

5.5 Under sekvenserne for udskiftning af ballastvand kan der være tidspunkter, hvor et eller flere kriterier midlertidigt ikke kan opfyldes fuldt ud eller kan være vanskelige at opretholde:

. 1	standarder for sigtbarhed på kommandobroen (SOLAS V/22),
. 2	propelimmersion og
. 3	mindste fremadrettede dybgang.

5.6 Da valget af acceptable sekvenser for ballastvandudskiftning er begrænset for de fleste skibe, er det ikke altid praktisk at forkaste de sekvenser, hvor kriterierne midlertidigt ikke kan opfyldes. Det praktiske alternativ vil være at acceptere sådanne sekvenser under forudsætning af, at der indføres en bemærkning i planen for håndtering af ballastvand for at gøre skibsføreren opmærksom på situationen. Formålet med bemærkningen er at orientere skibsføreren om den midlertidige manglende opfyldelse af kriterierne, og at det kan være nødvendigt at lægge yderligere planer og tage tilstrækkelige forholdsregler ved anvendelse af sådanne sekvenser.

5.7 I forbindelse med planlægning af ballastvandudskiftning, der omfatter sekvenser, som involverer perioder, hvor kriterierne for propelimmersion, mindste dybgang og/eller trim og sigtbarhed fra kommandobroen ikke kan opfyldes, bør skibsføreren vurdere:

. 1	varighed(er) og tidspunkt(er) for den del af udskiftningen, hvor eventuelle kriterier ikke vil blive opfyldt,
. 2	virkning(er) på skibets evne til at navigere og manøvrere og
. 3	tidsrummet for færdiggørelse af aktiviteten.

5.8 Beslutningen om at fortsætte aktiviteten bør udelukkende træffes, hvis det forudses, at:

. 1	skibet vil befinde sig i åbent hav,
. 2	trafiktætheden vil være lav,
. 3	der vil være forstærket brovagt, herunder om nødvendigt en yderligere udsigtspost fortil med tilstrækkelig kommunikation med kommandobroen,
. 4	fartøjets evne til at manøvrere ikke vil være væsentligt hæmmet af dybgang og trim og/eller propelimmersion under den midlertidige periode og
. 5	de generelle sø- og vejforhold er velegnede, og der ikke er sandsynlighed for, at forholdene forværres.

5.9 På olietankere kan separat og ren ballast udtømmes under vandlinjen til søs ved hjælp af pumper, hvis ballastvandudskiftningen gennemføres i henhold til bestemmelserne i regel D-1.1 i den internationale konvention om kontrol og håndtering af skibes ballastvand og sedimenter, forudsat at ballastvandets overflade er undersøgt enten visuelt eller på anden måde umiddelbart inden udtømning for at sikre, at ballastvandet ikke er kontamineret med olie.

6 UDDANNELSE AF BESÆTNING OG INTRODUKTION

6.1 Uddannelse af skibsførere og besætningsmedlemmer bør omfatte instruktion og vejledning om sikkerhedsspørgsmål forbundet med ballastvandudskiftning på grundlag af oplysningerne i disse retningslinjer. Skibenes planer for håndtering af ballastvand bør omfatte instruktion, herunder påkrævet journalføring.

6.2 Skibenes officerer og besætning, som er involveret i ballastvandudskiftning til søs, bør være uddannet i og bekendt med følgende, alt efter hvad der er relevant:

. 1	skibets ballastpumpe- og rørsystemer, positioner for luftkanaler og pejlerør, positioner for alle rum- og tankudsugningsanordninger og -rør, der forbinder dem til skibets ballastpumper og - i tilfælde af anvendelse af gennemstrømningsmetoden for ballastvandudskiftning - de åbninger, der anvendes til frigivelse af vand fra toppen af tanken samt anordninger til udtømning over bord,
. 2	metoden til sikring af, at pejlerør er uobstruerede, og at luftkanaler og deres kontraanordninger fungerer,
. 3	de forskellige tidspunkter for gennemførelse af de forskellige aktiviteter forbundet med ballastvandudskiftning, herunder tidspunktet til at afslutte aktiviteterne for de enkelte tanke,
. 4	den(de) metode(r), der anvendes til ballastvandudskiftning til søs, hvis den/de finder anvendelse med særlig henvisning til påkrævede sikkerhedsforholdsregler og
. 5	behovet for kontinuerlig overvågning af aktiviteter forbundet med ballastvandudskiftning.

7 FREMTIDIGE OVERVEJELSER I FORBINDELSE MED BALLASTVANDUDSKIFTNING

7.1 Disse retningslinjer kan revideres og opdateres i lyset af eventuel teknisk udvikling i forbindelse med metoder til ballastvandudskiftning og nye muligheder for håndtering af ballastvand.

Retningslinjer for risikovurdering i henhold til regel A-4 i konventionen om håndtering af ballastvand

(svarer til konventionens retningslinje (G7))

1 FORMÅL

1.1 Formålet med disse retningslinjer er at hjælpe parterne med at sikre, at bestemmelserne i konventionens regel A-4 anvendes konsekvent og på grundlag af en videnskabeligt forsvarlig risikovurdering, som sikrer, at de generelle og specifikke forpligtelser, der påhviler konventionens parter, opfyldes.

1.2 Et yderligere formål er at give de berørte stater sikkerhed for, at undtagelser, der indrømmes af en part, er i overensstemmelse med forpligtelserne i regel A-4.3.

1.3 I retningslinjerne skitseres tre risikovurderingsmetoder, der vil give parterne mulighed for at identificere scenarier med uacceptabelt høje risici og scenarier med acceptabelt lave risici samt rådgive parterne om procedurer for indrømmelse og ophævelse af undtagelser i henhold til regel A-4.

2 INDLEDNING

2.1 Det hedder i regel A-4 i konventionen, at en part eller parter i farvande under deres jurisdiktion kan dispensere fra kravet om anvendelse af regel B-3 og C-1 ud over de undtagelser, der er indeholdt andetsteds i denne konvention, men kun hvis dispensationen:

1	meddeles et skib eller skibe på rejse eller rejser mellem bestemte havne eller steder, eller et skib, der udelukkende sejler mellem bestemte havne eller steder,
2	gælder i en periode på ikke mere end fem år, der kan ændres med øjeblikkelig virkning,
3	meddeles skibe, der ikke blander ballastvand eller sedimenter andre steder end mellem havne eller steder anført i nr. 2.1.1, og
4	meddeles på basis af de retningslinjer, der er udarbejdet af FN's Søfartsorganisation.

2.2 Disse retningslinjer indeholder rådgivning og information om risikovurderingsprincipper og -metoder, databehov, rådgivning om anvendelsen af risikovurderingsmetoder, procedurer for indrømmelse af undtagelser, hørings- og kommunikationsprocesser, informationer vedrørende revision af undtagelser og rådgivning vedrørende teknisk bistand, samarbejde og regionalt samarbejde.

2.3 Disse retningslinjer indeholder ligeledes rådgivning om FN's Søfartsorganisations, skibsfartens, havnestaternes og andre staters rolle, når disse kan påvirkes af indrømmelsen af en undtagelse i henhold til konventionens regel A-4.

2.4 Videnskabeligt forsvarlig risikovurdering understøtter processen for parternes indrømmelse af undtagelser i henhold til konventionens regel A-4. Vurderingen skal være tilstrækkeligt detaljeret til at skelne mellem scenarier med uacceptabelt høje risici og scenarier med acceptabelt lave risici, når udtømmning af ballastvand, der ikke sker i overensstemmelse med regel B-3 og C-1, efter al sandsynlighed ikke vil forstyrre eller skade miljøet, menneskers sundhed, ejendom eller ressourcer i den indrømmende part samt dennes nabostater og andre stater.

2.5 Risikovurderingerne bør være baseret på den bedste tilgængelige videnskabelige information.

2.6 Disse retningslinjer bør revideres løbende for at indarbejde de erfaringer, der indhøstes under brug, samt eventuel ny videnskabelig og teknisk viden.

3 ANVENDELSE

3.1 Disse retningslinjer gælder for parter, der indrømmer undtagelser for skibe i henhold til konventionens regel A-4.

3.2 Skibsejere eller -redere, der ønsker at ansøge om en undtagelse i henhold til regel A-4, bør også anvende disse retningslinjer.

4 DEFINITIONER

4.1 I disse retningslinjer gælder definitionerne i konventionen.

4.2 »Anadrom«: arter, der gyder/forplanter sig i ferskvandsmiljøer, men som minimum tilbringer en del af deres voksenliv i havmiljøet.

4.3 »Biogeografisk region«: en større naturlig region, der er defineret ved fysiografiske og biologiske kendetegn, og inden for hvilken dyre- og plantearterne udviser en høj grad af ensartethed. Der findes ingen skarpe og absolutte grænser, men snarere mere eller mindre klart definerede overgangszoner.

4.4 »Katadrom«: arter, der gyder/forplanter sig i havmiljøer, men som minimum tilbringer en del af deres voksenliv i ferskvandsmiljøer.

4.5 »Kryptogen«: arter af ukendt oprindelse, dvs. arter, der ikke er påviseligt indfødte eller indført i en region.

4.6 »Donorhavn«: havn eller placering, hvor der tages ballastvand om bord.

4.7 »Euryhalin«: arter, der kan tåle en række forskellige saltholdigheder.

4.8 »Eurythermal«: arter, der kan tåle en række forskellige temperaturer.

4.9 »Ferskvand«: vand med en saltholdighed under 0,5 psu (praktisk enhed for saltholdighed).

4.10 »Havvand«: vand med en saltholdighed over 30 psu.

4.11 »Ikkeindfødt art«: alle arter uden for deres fødselsområde, hvad enten de er transporteret bevidst eller utilsigtet af mennesker eller transporteret gennem naturlige processer.

4.12 »Modtagerhavn«: havn eller position, hvor ballastvandet udtømmes.

4.13 »Målarter«: arter identificeret af en part, som opfylder specifikke kriterier, der tyder på, at de kan forstyrre eller skade miljøet, menneskers sundhed, ejendom eller ressourcer, og som defineres for en bestemt havn, stat eller biogeografisk region.

5 RISIKOVURDERINGSPRINCIPPER

5.1 Risikovurdering er en logisk proces for tildeling af sandsynligheden og konsekvenserne af specifikke begivenheder som indførelse, etablering eller udbredelse af skadelige vandorganismer og patogener. Risikovurderinger kan være kvalitative eller kvantitative og kan være et værdifuldt beslutningsværktøj, hvis de foretages systematisk og stringent.

5.2 Følgende nøgleprincipper definerer arten og resultaterne af risikovurdering:

1	Effektivitet – At risikovurderingen bruges til nøjagtige målinger af risici i det omfang, der er nødvendigt for at opnå en hensigtsmæssig grad af beskyttelse.
2	Gennemsigthed – At rationale bag og grundlaget for de foranstaltninger, der anbefales som følge af risikovurderinger, samt områder med usikkerhed (og deres mulige konsekvenser for disse anbefalinger) klart dokumenteres og stilles til rådighed for beslutningstagerne.
3	Konsekvens – At risikovurderingerne har et ensartet højt resultatniveau og benytter samme proces og metodologi.
4	Fuldstændighed – At der tages hensyn til hele spektret af værdier, inklusive økonomiske, miljømæssige, sociale og kulturelle værdier ved vurdering af risici og udformning af anbefalinger.
5	Risikostyring – At der kan findes lavrisikoscenarier, men at det ikke er muligt at opnå nulrisiko, og dermed bør sådanne risici håndteres ved at fastlægge det acceptable risikoniveau i hvert enkelt tilfælde.
	Forsigtighed – At risikovurderinger omfatter en grad af forsigtighed, så der tages højde for, at informationer kan være behæftet

6	med usikkerhed, være upålidelige og utilstrækkelige, når der kommer med antagelser og fremsættes anbefalinger. Manglen på eller usikkerheden ved informationer bør derfor betragtes som et tegn på en potentiel risiko.
7	Videnskabeligt baseret – At risikovurdering er baseret på den bedste tilgængelige information, der er indsamlet og analyseret ved hjælp af videnskabelige metoder.
8	Løbende forbedringer – Alle risikomodeler bør revideres og ajourføres regelmæssigt for at sikre en bedre forståelse.

5.3 Ved udførelse af risikovurdering i forbindelse med overvejelser om indrømmelse af undtagelser bør risikovurderingsprincipperne anvendes omhyggeligt. Manglen på fuldstændig videnskabelig sikkerhed bør overvejes nøje i beslutningsprocessen. Dette er særligt vigtigt inden for disse retningslinjer, fordi enhver beslutning om at indrømme en undtagelse vil give mulighed for udtømmning af ballastvand, der ikke er i overensstemmelse med regel D-1 eller D-2.

6 RISIKOVURDERINGSMETODER

6.1 Generelt

6.1.1 Disse retningslinjer indeholder tre risikovurderingsmetoder til evaluering af risici i forbindelse med indrømmelse af en undtagelse i henhold til konventionens regel A-4:

.	•	Miljøsammenlignende risikovurdering
.	•	Biogeografisk risikovurdering af arter
.	•	Artsspecifik risikovurdering

6.1.2 Ved miljøsammenlignende risikovurdering foretages en sammenligning af miljøforholdene mellem placeringer, ved biogeografisk risikovurdering af arter sammenlignes overlappinger mellem indfødte og ikkeindfødte arter for at vurdere den miljømæssige overensstemmelse og for at identificere invasive højrisikoarter, mens de identificerede målarters fordeling og kendetegn vurderes ved artsspecifik risikovurdering. Afhængig af omfanget af den vurdering, der foretages, kan de tre metoder anvendes enten hver for sig eller i en hvilken som helst kombination, i erkendelse af at alle metoderne har deres begrænsninger.

6.1.3 Miljøsammenlignende risikovurdering og biogeografisk risikovurdering af arter kan være bedst egnet til vurderinger mellem biogeografiske regioner. Artsspecifik risikovurdering kan være bedst egnet til situationer, hvor vurderingen kan udføres på et begrænset antal skadelige arter inden for en biogeografisk region.

6.2 Miljøsammenlignende risikovurdering

6.2.1 Ved miljøsammenlignende risikovurderinger sammenlignes miljøforholdene med blandt andet temperatur og saltholdighed mellem donor- og modtagerregioner. Graden af overensstemmelse mellem placeringerne giver en indikation af sandsynligheden for, at arter, der overføres mellem disse placeringer, overlever og etablerer sig.

6.2.2 Eftersom arterne er bredt fordelt i en region og sjældent er begrænset til en enkelt havn, bør miljøforholdene i hele donorregionen tages i betragtning.

6.2.3 Disse regioner defineres typisk som biogeografiske regioner. Idet det bemærkes, at alle de nuværende biogeografiske metoder er udviklet til andre formål end det her foreslåede, vurderes det, at metoden med store marine økosystemer (Large Marine Ecosystems -LME) (<http://www.edc.uri.edu/lme>) bør anvendes med udgangspunkt i de bedste tilgængelige oplysninger for indeværende med lokal og regional tilpasning, når dette er nødvendigt. Det erkendes, at den foreslåede biogeografiske metode muligvis ikke er velegnet under visse omstændigheder, og i så fald kan det være nødvendigt at overveje andre anerkendte biogeografiske metoder.¹¹

6.2.4 Ved miljøsammenligning bør der således foretages en sammenligning af miljøforholdene mellem den biogeografiske donorregion og modtagerhavnen for at fastslå sandsynligheden for, at arter, der findes i den biogeografiske donorregion, vil kunne overleve i modtagerhavnen i en anden biogeografisk region. De miljøforhold, der kan vurderes ved miljøsammenlignende risikovurderinger, omfatter saltholdighed, temperatur og andre miljøfaktorer som næringsstoffer og ilt.

6.2.5 Problemet ved brug af miljøsammenlignende risikovurdering er at identificere de miljøforhold, der kan forudsige de skadelige arters evne til at etablere sig og forårsage skader på den nye placering, og at fastslå, hvorvidt risikoen ved udtømmning

af ballastvand er tilstrækkeligt lav til at være acceptabel. Miljøsammenlignende risikovurderinger har begrænset værdi, når forskellene mellem en biogeografisk donorregion og en modtagerhavn er små, eftersom en stor lighed vil medføre stor sandsynlighed for en vellykket etablering.

6.2.6 Der bør også foretages en sammenligning mellem miljøforholdene i donor- og modtagerhavne. Ensartethed for miljøforhold af central betydning mellem de to havne er en kraftigere indikation af, at arter, der medføres i ballastvand fra donorhavnen, kan overleve, når de udtømmes i vandet i modtagerhavnen. De miljøforhold, der kan vurderes ved miljøsammenlignende risikovurderinger, omfatter saltholdighed, temperatur og andre miljøfaktorer som næringsstoffer og ilt.

6.2.7 Følgende data er nødvendige for at foretage en risikovurdering med miljøsammenligning. Listen er ikke udtømmende:

1	Oprindelsen af det ballastvand, der skal udtømmes i modtagerhavnen.
2	Biogeografisk region for donor- og modtagerhavn.
3	Gennemsnit og spektrum for miljøforhold, navnlig saltholdighed og temperatur.

Disse oplysninger bruges til at bestemme graden af miljømæssig overensstemmelse mellem donor- og modtagermiljøerne. I mange tilfælde vil det være muligt at benytte eksisterende data for nogle af eller alle disse miljøprofiler.

6.2.8 Der bør tages hensyn til følgende ved indsamling af data om miljøforholdene:

1	Sæsonudsvingene i saltholdighed og temperatur i overflade- og bundvand i modtagerhavnen og det større vandområde, som havnen er en del af (f.eks. flodmunding eller bugt). Det er nødvendigt med værdier for overflade- og bundvand for at fastslå hele spektret af miljøforhold, som er tilgængelige for en potentielt invasiv art (f.eks. overfladevand med lav saltholdighed, der giver mulighed for invasion af ferskvandsarter). Dybdeprofiler over saltholdighed og temperatur er ikke påkrævede, hvis de foreliggende data viser, at vandet blandes godt hele året igennem.
2	I modtagerhavne med kraftigt tidevand eller strøm bør variationer i saltholdigheden over tid fastslås gennem en hel tidevandscyklus.
3	I områder med sæsonbetingede variationer eller dybdevariationer bør saltholdigheden bestemmes for en hel sæson og/eller dybdespektrum.
4	Alle antropogene påvirkninger af ferskvandsstrømmen, der kan ændre saltholdigheden midlertidigt eller permanent i modtagerhavnen og omkringliggende farvande.
5	Sæsonbetingede temperaturudsving i kystfarvande i modtagerhavnen biogeografiske region. Der bør tages hensyn til såvel overfladevand som temperaturforskelle i forskellige dybder.

6.2.9 Det anbefales, at analysen af miljøforholdene efterfølges af en undersøgelse af de arter, der vides at være i donorområder, og som tåler ekstreme miljøforskelle. Hvis der foreligger en artsspecifik metode, bør denne bruges til at vurdere de risici, der er knyttet til disse arter. Disse arter omfatter:

	• arter, der både lever i ferskvands- og havvandmiljøer i løbet af deres livscyklus (herunder anadrome (f.eks. havlampret) og katadrome (f.eks. kinesisk uldhåndskrabbe) arter),
	• arter, der tåler en lang række forskellige temperaturer (eurythermale arter) eller saltholdigheder (euryhaline arter).

6.3 Biogeografisk risikovurdering af arter

6.3.1 Ved biogeografisk risikovurdering af arter sammenlignes den biogeografiske fordeling af ikkeindfødte, kryptogene og skadelige indfødte arter, der lever i donor- og modtagerhavnene og deres biogeografiske regioner. Overlappende arter i donor- og modtagerhavnene og -regionerne er en direkte indikation af, at miljøforholdene er tilstrækkeligt ensartede til at give mulighed for en fælles fauna og flora. Den biogeografiske analyse kan også anvendes til at identificere invasive højrisikoarter. F.eks. kan indfødte arter i den biogeografiske donorregion, der med held har invaderet andre tilsvarende biogeografiske regioner, men ikke findes i den biogeografiske modtagerregion, betragtes som invasive højrisikoarter for modtagerhavnen eller -placeringen. Jo større antal biogeografiske regioner, som sådanne arter har invaderet, jo større er risikoen for, at disse arter vil kunne etablere sig i modtagerhavnen eller dennes biogeografiske region, hvis de indføres gennem ballastvand, der ikke opfylder regel B-3 eller C-1. En anden generel risikoindikator kan være, at den biogeografiske donorregion er en vigtig kilde til invasive arter i andre områder.

6.3.2 Følgende data er nødvendige for at foretage en biogeografisk risikovurdering af arter. Listen er ikke udtømmende:

1	registrering af invasionen af de biogeografiske regioner for donor- og modtagerhavn,
2	registrering af indfødte eller ikkeindfødte arter, der kan overføres til den biogeografiske donorregion med ballastvand, og som med held har invaderet andre biogeografiske regioner, og antallet og arten af invaderede biogeografiske regioner,
3	registrering af indfødte arter i donorregionen, der kan påvirke menneskers sundhed eller have betydelige miljømæssige eller økonomiske følger efter indførelsen i modtagerregionen gennem ballastvand.

6.3.3 Den biogeografiske risikovurdering af arter kan også bruges til at identificere potentielle målarter i donorregioner, som angives gennem indfødte arter med en bred biogeografisk fordeling eller levestedsfordeling, eller som er kendte invasive arter i andre biogeografiske regioner end modtagerhavnen.

6.4 Artsspecifik risikovurdering

6.4.1 Ved artsspecifik risikovurdering udnyttes oplysninger om en arts livshistorie og fysiologiske tolerancer til at definere dens fysiologiske grænser og dermed vurdere dens mulighed for at overleve eller gennemføre sin livscyklus i modtagermiljøet. Derfor sammenlignes kendetegnene for individuelle arter med miljøforholdene i modtagerhavnen for at bestemme sandsynligheden for overførsel og overlevelse.

6.4.2 For at kunne foretage en artsspecifik risikovurdering skal problemarter, der kan forstyrre eller skade miljøet, menneskers sundhed, ejendom eller ressourcer, identificeres og udvælges. Disse kaldes for målarter. Målarterne bør udvælges for en bestemt havn eller geografisk region og skal identificeres og aftales sammen med de berørte stater.

6.4.3 Med henblik på at bestemme, hvilke arter der er potentielt skadelige og invasive, bør parterne som udgangspunkt identificere alle arter (inklusive kryptogene arter), der findes i donorhavnen, men ikke i modtagerhavnen. Målarterne bør derefter udvælges i henhold til kriterier, der identificerer de arter, der vil kunne invadere og blive skadelige. Følgende faktorer bør tages i betragtning ved identifikation af målarter. Listen er ikke udtømmende:

•	tegn på tidligere indførelse,
•	påviste virkninger på miljø, økonomi, menneskers sundhed, ejendom eller ressourcer,
•	omfanget og typen af økologisk interaktion, f.eks. miljøingeniører,
•	den nuværende fordeling inden for den biogeografiske region og i andre biogeografiske regioner, og
•	forholdet med ballastvand som vektor.

6.4.4 Derefter bør der gennemføres artsspecifikke risikovurderinger for en række målarter, herunder reelt eller potentielt skadelige ikkeindfødte arter (inklusive kryptogene arter). Efterhånden som antallet af arter i vurderingen vokser, falder antallet af lavrisikoscenarier. Dette er begrundet, hvis arts vurderingerne er nøjagtige. Problemet opstår, når vurderingerne er konservative på grund af manglende data. Det må imidlertid erkendes, at jo færre arter der undersøges, jo større er usikkerheden ved forudsigelserne om den samlede risiko. Usikkerheden ved begrænsning af analyserne til et begrænset antal arter bør derfor tages i betragtning, når den overordnede risiko for invasion vurderes.

6.4.5 Det bør bemærkes, at der findes visse begrænsninger, når der anvendes en metode baseret på målarter. Selv om visse data og oplysninger til støtte for beslutningstagningen kan indhentes, er identifikationen af arter, der kan forstyrre eller skade miljøet, menneskers sundhed, ejendom eller ressourcer, subjektiv, og der vil være en vis usikkerhed forbundet med denne metode. For eksempel er det

muligt, at arter, der identificeres som skadelige i nogle miljøer, ikke er skadelige i andre og omvendt.

6.4.6 Hvis der foretages artsspecifikke risikovurderinger, hvor donor- og modtagerhavne ligger i forskellige biogeografiske regioner, bør parterne identificere og undersøge eventuelle usikkerheder som følge af manglende data vedrørende tilstedeværelsen af potentielt skadelige arter i donorområdet.

6.4.7 Følgende data er nødvendige for at foretage en artsspecifik risikovurdering af arter. Listen er ikke udtømmende:

1	biogeografisk region for donor- og modtagerhavn,
---	--

2	. tilstedeværelsen af alle ikke indfødte arter (inklusive kryptogene arter) og indfødte arter i donorhavnen(e), havneregion og biogeografisk region, som ikke findes i modtagerhavnen, for at give mulighed for at identificere målarterne,
3	. tilstedeværelsen af alle målarter i modtagerhavnen(e), havneregionen og den biogeografiske region,
4	. forskellen mellem målarter i donor- og modtagerhavnene, havneregionen og den biogeografiske region,
5	. information om livshistorie for målarter og fysiologiske tolerancer, navnlig saltholdighed og temperatur i de enkelte livsfaser, og
6	. den krævede habitattype for målarterne og adgangen til habitattypen i modtagerhavnen.

6.4.8 Hvis en mållart allerede er til stede i modtagerhavnen, kan det være fornuftigt at udelukke den pågældende art fra den samlede risikovurdering for den pågældende havn, medmindre arten er underlagt aktiv kontrol. Det er imidlertid vigtigt at erkende, at selv når der foreligger meldinger om en ikkeindfødte eller kryptogen art fra donor- og modtagerhavnen, kan dens fortsatte indførelse til modtagerhavnen øge sandsynligheden for, at den kan etablere sig og/eller opnå invasive populationstætheder.

6.4.9 En risikovurdering kan antage forskellige former. Der kan udføres en simpel vurdering som skitseret i punkt 6.4.7 af, hvorvidt en mållart er til stede i donorhavnen, men ikke i en modtagerhavn, og om den kan transporteres med ballastvandet. Men hvis det findes hensigtsmæssigt, kan sandsynligheden for, at mållarten kan overleve hvert af de følgende stadier, vurderes, herunder:

1	. Optagelse – sandsynligheden for, at levedygtige stadier kommer ind i skibets ballastvandtanke i forbindelse med optagelse af ballastvand,
2	. Overførsel – sandsynligheden for overlevelse under rejsen,
3	. Udtømning – sandsynligheden for, at levedygtige stadier kommer ind modtagerhavnen gennem udtømning af ballastvand ved ankomsten, og
4	. Etablering af en population – sandsynligheden for, at arten etablerer en levedygtig population i modtagerhavnen.

6.4.10 For at vurdere sandsynligheden for overførsel og overlevelse for skadelige arter, skal andsynligheden for, at de enkelte arter overlever de forskellige stadier, der beskrives i 6.4.9, vurderes. Så vidt muligt kan mållarternes forskellige livsstadier også vurderes under hensyntagen til sæsonvariationer i livsstadier i donorhavnen med sæsonvariationer i modtagerhavnen. Den samlede risikovurdering af udtømning af ubehandlet ballastvand fastlægges derfor gennem vurdering af alle mållarter, der overlever alle disse stadier.

6.4.11 Når det vurderes, hvorvidt en art vil overleve i modtagerhavnen, skal de fysiologiske tolerancer i alle livsstadier tages i betragtning.

1	. De voksne eksemplars evne til at overleve defineres af de fysiologiske grænser for både temperatur og saltholdighed, der falder inden for de intervaller, der kan iagttages i modtagerhavnen og det større vandområde. Som kontrol kan der sammenlignes med de indfødte og/eller indførte intervaller for arterne for at fastslå, om de forudsagte tolerancer (baseret på laboratorie- eller feltstudier) afspejler den faktiske fordeling.
2	. For andre livsfaser bør de fysiologiske krav i de enkelte faser af livscyklussen sammenlignes med miljøforholdene i forplantningssæsonen/-sæsonerne, idet der tages højde for, at disse arter kan gennemføre deres livscyklus i forskellige habitater (f.eks. kystnære pelagiske larver af bundlevende hvirvelløse dyr, der lever i flodmundinger). Der bør indsamles data i relevant omfang.
3	. Der bør foretages sammenligninger af kendte fysiologiske tolerancer for andre forhold, hvis der foreligger relevante data.

6.4.12 Med henblik på at vurdere, hvorvidt den artsspecifikke risikovurdering er tilstrækkelig præcis til at forudsige invasive arter, kan metoden anvendes til at vurdere sandsynligheden for invasion af en række eksisterende invasive arter i modtagerhavnen. Manglende evne til at komme med en præcis forudsigelse af eksisterende invasive arter kan tyde på, at modellen undervurderer risikoen.

6.5 Evaluering og beslutningstagning

6.5.1 Havnestaten, der indrømmer undtagelser, skal ved både evaluerings- og høringsprocessen, være særligt opmærksom på regel A-4.3, hvori det hedder, at alle undtagelser, der indrømmes i henhold til denne regel, ikke må forstyrre eller skade miljøet, menneskers sundhed, ejendom eller ressourcer i tilstødende stater eller andre stater. Det hedder ligeledes i regel A-4.3, at stater, der kan blive påvirket negativt, bør høres, og parterne henvises til afsnit 8 om høring.

6.5.2 Det er vigtigt af hensyn til gennemsigtigheden og konsekvensen ved risikovurderingerne at definere et indledende kriterium til at skelne mellem scenarier med uacceptabelt høje risici og scenarier med acceptabelt lave risici, når udtømning af ballastvand, der ikke sker i overensstemmelse med regel B-3 og C-1, efter al sandsynlighed ikke vil forstyrre eller skade miljøet, menneskers sundhed, ejendom eller ressourcer i den indrømmende part og dennes nabostater samt andre stater. De specifikke kriterier afhænger af metoden, der anvendes til risikovurdering, samt analysens usikkerhed.

6.5.3 Ved miljøsammenlignende risikovurdering:

1	Det kan være tegn på et højrisikoscenarie, hvis miljøforholdene i donorhavnene overlapper miljøforholdene i modtagerregionen.
2	Det kan være tegn på et lavrisikoscenarie, hvis miljøforholdene i donorhavnene ikke overlapper miljøforholdene i modtagerregionen.

6.5.4 Ved biogeografisk risikovurdering af arter:

1	Det kan være tegn på høj risiko, hvis modtagerhavnen indeholder ikkeindfødte arter, hvis indfødte område omfatter den biogeografiske donorregion.
2	Det kan være tegn på høj risiko, hvis både donor- og modtagerhavnene indeholder ikkeindfødte arter, der stammer fra andre biogeografiske regioner.
3	Det kan være tegn på moderat til høj risiko, hvis modtagerhavnen biogeografiske region i øjeblikket indeholder ikkeindfødte arter, hvis indfødte område omfatter den biogeografiske donorregion.
4	Der kan være tale om en moderat til høj risiko, hvis den biogeografiske donorregion er en vigtig kilde til invasive arter i andre biogeografiske områder.

6.5.5 Ved en artsspecifik risikovurdering kan en vurdering anses for højrisiko, hvis mindst én art identificeres, der opfylder alle de følgende betingelser:

•	vil sandsynligvis forårsage skade,
•	til stede i donorhavnen eller den biogeografiske region,
•	vil sandsynligvis blive overført til modtagerhavnen via ballastvand, og
•	vil sandsynligvis overleve i modtagerhavnen.

6.5.6 Den samlede sandsynlighed for en vellykket invasion afhænger også til dels af antallet af organismer og den hyppighed, hvormed de indføres i hele undtagelsesperioden. Det anbefales derfor, at risikovurderingen bør omfatte skøn over mindst følgende fire faktorer:

1	den samlede mængde udtømt vand
2	mængden af vand, der udtømmes ved en givet begivenhed (rejse)
3	det samlede antal udtømninger
4	fordelingen af udtømninger over tid.

6.5.7 I alle tilfælde skal der tages hensyn til graden af usikkerhed ved evaluering af risikoens omfang. Høje usikkerhedsniveauer i de biogeografiske fordelinger af og/eller fysiologiske tolerancer for målarten kan i sig selv være tilstrækkelige til at klassificere risikoen som høj. Desuden bør de potentielle miljøvirkninger af målarten medregnes ved fastlæggelse af det acceptable risikoniveau. Manglen på eller usikkerheden ved informationer bør ikke betragtes som begrundelse for at indrømme en undtagelse til regel B-3 eller C-1.

6.5.8 Når risikoniveauet og usikkerhedsgraden er vurderet, kan resultatet sammenlignes med de niveauer, som en part er villig til at acceptere for at kunne fastslå, hvorvidt der kan indrømmes en undtagelse.

6.5.9 Skibe på rejser eller ruter, der opfylder kravene i regel A-4.1, og som opfylder godkendelseskravene i risikovurderingen, kan indrømmes en undtagelse.

6.5.10 Det anbefales at gennemføre en uafhængig ekspertvurdering af risikovurderingsmetoden samt af data og formodninger for at sikre, at der er foretaget en videnskabeligt holdbar analyse. Ekspertvurderingen bør foretages af en uafhængig tredjepart med ekspertise i biologiske vurderinger og risikovurderinger.

7 PROCEDURER FOR INDRØMMELSE AF UNDTAGELSER

7.1 Formålet med dette afsnit er at vejlede parter, myndigheder og skibe, der er i færd med at ansøge om, evaluere og/eller indrømme undtagelser i henhold til bestemmelserne i regel A-4. I bilaget identificeres også de oplysninger, der kræves som minimum ved ansøgning om en undtagelse.

7.2 Parterne kan selv udføre risikovurderingen med henblik på at indrømme undtagelser eller kræve, at skibsejeren eller -rederen foretager risikovurderingen. Under alle omstændigheder er den part, der indrømmer undtagelsen, ansvarlig for at evaluere risikovurderingen, kontrollere de benyttede data og oplysninger og sikre, at risikovurderingen gennemføres grundigt og objektivt i henhold til retningslinjerne. De(n) modtagende havnestat(er) bør afslå enhver ansøgning om undtagelse, der ikke er i overensstemmelse med disse retningslinjer, og skal angive årsagerne til afvisningen af ansøgningen.

7.3 Skibsejere og -redere, der ønsker at ansøge om en undtagelse, bør kontakte de relevante parter for at vurdere de risikovurderingsprocedurer, der skal gennemgås, samt informationskravene ved disse procedurer.

7.4 Når en part har besluttet, at skibsejeren eller -rederen skal foretage risikovurderingen, bør den pågældende part fremlægge relevant information, herunder ansøgningskrav, den risikovurderingsmodel, der skal benyttes, alle målarter, der skal undersøges, datastandarder og andre påkrævede oplysninger. Skibsejeren eller -rederen bør følge disse retningslinjer og forelægge relevante oplysninger for den pågældende part.

7.5 Havnestaten sikrer, at undtagelser som krævet i regel A-4.1.3 kun tildeles skibe, der ikke blander ballastvand eller sedimenter ud over mellem de havne eller placeringer, der angives i undtagelsen. Havnestaten bør kræve bevis for de specifikke foranstaltninger til sikring af, at denne regel overholdes på det tidspunkt, hvor undtagelsen indrømmes, og i undtagelsens løbetid. Manglende overholdelse i undtagelsesperioden bør medføre øjeblikkelig suspendering eller annullering af undtagelsen.

7.6 En undtagelse må ikke gælde mere end fem år fra udstedelsesdatoen. Godkendelsen kan indeholde sæsonbetingede og tidsspecifikke restriktioner samt andre restriktioner inden for gyldighedsperioden.

7.7 Resultatet af risikovurderingen bør angives som:

1	Rejserne eller ruterne udgør en acceptabel risiko. Ansøgningen om undtagelse imødekommes.
2	Rejserne eller ruterne kan udgøre en uacceptabel risiko. Der er behov for yderligere overvejelser.
3	Rejserne eller ruterne udgør en uacceptabel risiko. Undtagelsen fra kravene til ballastvandhåndtering i regel B-1 eller C-1 i konventionen tildeles ikke.

8 HØRING

8.1 I henhold til regel A-4.3 skal parterne høre enhver stat, som kan blive påvirket negativt af undtagelser, der måtte blive indrømmet. Dette bør omfatte nabostater og alle andre stater, der kan blive påvirket, herunder stater i samme biogeografiske region som modtagerhavnene. Staterne bør udveksle informationer og bestræbe sig på at løse alle identificerede problemer. De berørte stater skal have tid nok til at overveje de foreslåede undtagelser grundigt.

8.2 Berørte stater bør have oplysninger om: den anvendte risikovurderingsmetode, kvaliteten af de oplysninger, der benyttes i vurderingen, usikkerhed i modellen, input og/eller vurderinger inden for modellen, begrundelsen for den foreslåede undtagelse og alle regler og bestemmelser for undtagelsen. 8.3 Risikovurderingen bør dokumentere følgende aspekter:

.	• Kriterier eller referencer for definition af målarter i risikometoden.
.	• Opgørelser over indfødte, ikkeindfødte og kryptogene arter, som anvendes i den biogeografiske risikovurdering af arter.
.	• Der anvendes acceptkriterier på de enkelte trin i analysen. Risikovurderingen skal indsættes i en relevant sammenhæng for at gøre det muligt at fastslå, hvorvidt risikoniveauet er acceptabelt eller ej. Den eneste gennemsigtige og kontrollerbare måde at gøre dette på er ved at sammenligne det faktiske risikoniveau med klare, foruddefinerede acceptkriterier i punkt 6.5.2 til 6.5.8.

8.4 Desuden skal de kriterier eller videnskabelige metoder, der anvendes til at definere og afgrænse de biogeografiske regioner, fremlægges, hvis der anvendes en anden ordning end den, der anbefales i punkt 6.2.3.

8.5 Opfordringen til at fremsætte bemærkninger bør indeholde en af de to nedenstående muligheder for den berørte stats reaktion:

.	1	Accepteret uden bemærkninger eller betingelser.
.	2	Accepteret med bemærkninger og/eller betingelser.

8.6 Fristen for bemærkninger fra de(n) berørte stat(er) bør anføres i opfordringen: Hvis der ikke modtages noget svar inden for tidsfristen, kan dette betragtes som »Accepteret uden bemærkninger eller betingelser«.

8.7 Hvis en berørt stat ikke accepterer indførelsen af undtagelser, bør de pågældende årsager anføres. Eventuelle betingelser eller begrænsninger, som en berørt stat anser for nødvendige for, at den kan støtte en undtagelse, bør klart anføres.

9 FORMIDLING AF INFORMATION

9.1 De enkelte parter under konventionen, der har angivet, at de vil indrømme undtagelser, bør etablere et eller flere kontaktpunkter til modtagelse af ansøgninger. De relevante kontaktoplysninger fremsendes til FN's Søfartsorganisation. Hvis sådanne oplysninger ikke fremsendes af en part, anses IMO MEPC-kontaktpunktet for kontaktpunkt i forbindelse med disse retningslinjer.

9.2 FN's Søfartsorganisation bør rundsende listen over kontaktpunkter og regelmæssigt ajourføre denne liste.

9.3 Beslutninger fra havnestaten/-staterne for modtagerhavnen skal viderefremmes til skibsejere eller redere, den/de berørte stat(er) og FN's Søfartsorganisation hurtigst mulig efter datoen, hvor undtagelsen træder i kraft. I beslutningen bør grundlaget for indrømmelsen af undtagelsen forklares, og der bør gøres opmærksom på eventuelle bemærkninger fra de berørte stater samt angives rejsen eller rejserne, for hvilke undtagelsen indrømmes, herunder de anførte havne eller placeringer, undtagelsens varighed og nærmere oplysninger om eventuelle betingelser for eller begrænsninger på undtagelsen.

9.4 Undtagelser indrømmet i henhold til regel A-4 i konventionen træder i kraft, når de er meddelt FN's Søfartsorganisation, og når den relevante information er rundsendt til parterne.

9.5 Enhver undtagelse, der indrømmes, skal ligeledes registreres i ballastvandjournalen i overensstemmelse med regel A-4.4.

9.6 Når der er indrømmet undtagelser for en bestemt rejse, skal alle ændringer af rejseplanen meddeles den part, der har indrømmet undtagelsen, forud for rejsen eller forud for udtømningen af ballastvand.

10 REVISION AF RISIKOVURDERING OG OPHÆVELSE AF UNDTAGELSER

10.1 Det anbefales, at de oplysninger, der anvendes ved risikovurderinger, revideres regelmæssigt, idet data og formodninger, der anvendes i vurderingen, kan blive forældede.

10.2 Det anbefales at foretage en midtvejsrevision inden for 12 måneder, men under ingen omstændigheder senere end 36 måneder efter tildeling af en tilladelse. Havnestaten for en modtagerhavn kan kræve, at der foretages adskillige revisioner i løbet af den periode, undtagelsen gælder, men der kan ikke kræves revisioner med en hyppighed på under et år.

10.3 Fornyelse af en undtagelse efter de første 60 måneder må ikke ske uden en grundig gennemgang af risikovurderingen, høring af de berørte stater og anmeldelse af beslutningen til FN's Søfartsorganisation i henhold til regel A-4.2.

10.4 En undtagelse, der tildeles i henhold til konventionens regel A-4, kan ophæves, når den faktiske risiko i forbindelse med en rejse er forøget betydeligt, siden risikovurderingen blev foretaget. Dette omfatter nødsituationer som udbrud, indtrængen, angreb eller spredning af populationer af skadelige vandorganismer og patogener (f.eks. skadelig algeopblomstring), som kan optages af ballastvandet (regel C-2 i konventionen).

10.5 Når en havnestat giver søfolk i områder, der hører under dens jurisdiktion, meddelelse om, hvor skibe ikke må optage ballastvand på grund af en nødsituation eller andre højrisikosituationer, ophæves alle undtagelser for skibe, der indtager ballastvand i et afgrænset område. Under sådanne omstændigheder bør skibsejere og -redere snarest muligt have meddelelse om beslutningen om at ophæve undtagelsen.

10.6 Retningslinjer for supplerende foranstaltninger vedrørende håndtering af ballastvand, herunder nødsituationer (G13), som er vedtaget ved MEPC-resolution 161(56), indeholder en vejledning i, hvordan hensigtsmæssige supplerende foranstaltninger hurtigt kan identificeres i tilfælde af nødsituationer i forbindelse med operationer, der vedrører ballastvand.

11 TEKNISK BISTAND, SAMARBEJDE OG REGIONALT SAMARBEJDE

11.1 I artikel 13 i konventionen hedder det, at parterne forpligter sig til enten direkte eller gennem FN's Søfartsorganisation og andre internationale instanser at yde støtte til parter, som anmoder om teknisk bistand, at parterne forpligter sig til at samarbejde, og at parterne skal bestræbe sig på at styrke det regionale samarbejde.

11.2 For så vidt angår disse retningslinjer for risikovurdering bør bistanden også omfatte levering af data og oplysninger, der er nødvendige for at foretage en risikovurdering, teknisk bistand vedrørende metoder til gennemførelse af risikovurderingen og acceptkriterier.

TILLÆG

ANVENDELSE PÅ HAVNESTATEN

Ansøgninger om undtagelser til havnestaten bør som minimum indeholde oplysninger om følgende punkter.

1 GENERELLE OPLYSNINGER

.	• Tidsrummet, som ansøgningen dækker: fra måned og år til måned og år.
.	• Begrundelse for ansøgningen om en undtagelse i henhold til regel A-4.

2 SKIBSOPLYSNINGER

.	• Skibets navn
.	• IMO-nummer
.	• Hjemsted
.	• Bruttotonnage
.	• Ejer
.	• ID
.	• Håndteringsmetode for ballastvand, som skibet normalt benytter, herunder teknologi til ballastvandbehandling, hvis en sådan installeret
.	• En kopi af skibets plan for håndtering af ballastvand bør medsendes
.	• Myndighederne kan også kræve en historik for ballastvand- og sedimenthåndtering for en bestemt periode

3 RUTEOPLYSNINGER

.	• Ruten, som ansøgningen vedrører, angivet som donorhavn(e) og modtagerhavn for udtømning af ballastvand
.	• Ved enkeltrejse: dato og klokkeslæt for afsejling og ankomst.
.	• Ved flere rejser: rejsehyppighed, regelmæssighed og skønnet mængde ballastvand, der skal udtømmes i undtagelsesperioder skønnede tidspunkter og datoer for afsejlinger og ankomster
.	• Alle rejser, som skibet planlægger at foretage til andre havne end de havne, der angives i undtagelsens varighed
.	• Ved flere rejser angives det skønnede samlede antal rejser og mængden af ballastvand, der vil blive udtømt i undtagelsesperi

Procedure for godkendelse af ballastvandbehandlingsanlæg, der anvender aktive stoffer

(svarer til konventionens retningslinje (G9))

1 INDLEDNING

1.1 I denne procedure beskrives godkendelse og ophævelse af godkendelse af ballastvandbehandlingsanlæg, der anvender aktive stoffer, således at disse overholder konventionen, samt ansøgningsproceduren som beskrevet i regel D-3 i den internationale konvention om kontrol og håndtering af skibes ballastvand og sedimenter. Det kræves i konventionen, at ved tilbagekaldelse af godkendelsen, skal brugen af det/de relevante aktive stof(fer) forbydes inden 1 år efter denne tilbagekaldelse.

1.2 For at overholde konventionen skal ballastvandbehandlingsanlæg, der anvender aktive stoffer eller præparater, der indeholder et eller flere aktive stoffer, godkendes af FN's Søfartsorganisation i henhold til en procedure, der udformes af FN's Søfartsorganisation.

1.3 Formålet med denne procedure er at fastslå, hvorvidt aktive stoffer eller præparater, der indeholder et eller flere aktive stoffer, og deres brug i ballastvandbehandlingsanlæg er acceptable i forhold til skibets sikkerhed, menneskers sundhed og vandmiljøet. Denne procedure skal sikre en bæredygtig anvendelse af aktive stoffer eller præparater.

1.4 Denne procedure er ikke beregnet til evaluering af aktive stoffers effektivitet. Effektiviteten af ballastvandbehandlingsanlæg, der anvender aktive stoffer, bør evalueres i henhold til retningslinjerne for godkendelse af ballastvandbehandlingsanlæg.

1.5 Formålet med proceduren er at sikre den korrekte anvendelse af bestemmelserne i konventionen og de sikkerhedsforanstaltninger, der kræves i konventionen. Som sådan skal proceduren ajourføres i henhold til vidensniveauet og teknologien. Nye versioner af proceduren vil blive rundsendt af Organisationen, når de er blevet godkendt.

2 DEFINITIONER

2.1 I forbindelse med denne procedure finder definitionerne i konventionen anvendelse:

1	»aktivt stof«: Stof eller en organisme, herunder et virus eller en svamp, der generelt eller specifikt påvirker eller agerer over for skadelige vandorganismer og patogener, og som anvendes til behandling af ballastvand.
2	»udtømning af ballastvand«: ballastvand, der udtømmes fra skibet.
3	»præparat«: enhver kommerciel formulering, der indeholder et eller flere aktive stoffer samt eventuelle tilsætningsstoffer. Betegnelsen omfatter også alle aktive stoffer, der genereres om bord til brug ved ballastvandbehandling, og alle relevante kemikalier, der dannes i ballastvandbehandlingsanlæg, der anvender aktive stoffer med henblik på overholdelse af konventionen.
4	»relevante kemikalier«: omdannelses- eller reaktionsprodukter, der opstår under behandlingsprocessen eller i det modtagende miljø, og som kan skabe problemer for vandmiljøet og menneskers sundhed ved udtømning.

3 PRINCIPPER

3.1 Aktive stoffer og præparater kan tilsættes ballastvandet eller genereres om bord på skibene ved hjælp af teknologi inden for ballastvandbehandlingsanlægget, der anvender aktive stoffer med henblik på overholdelse af konventionen.

3.2 Aktive stoffer eller præparater opfylder deres påtænkte formål ved at indvirke på skadelige vandorganismer og patogener i skibes ballastvand og sedimenter. Men hvis ballastvandet stadig er toksisk på tidspunktet for udtømningen i miljøet, kan organismene i det modtagende vand blive udsat for uacceptabel skade. Både det aktive stof eller præparat og udtømningen af ballastvand bør toksicitetsprøves for at beskytte det modtagende miljø eller menneskers sundhed mod toksiske virkninger på grund af udtømningerne. Toksicitetsprøvningen er nødvendig for at fastslå, hvorvidt et aktivt stof eller præparat kan anvendes, og under hvilke forhold potentialet for skadevirkninger på det modtagende miljø eller menneskers sundhed er acceptabelt lavt.

3.3 Ballastvandbehandlingsanlæg, der anvender aktive stoffer og præparater, skal være sikre i forhold til skibet samt dets udstyr og besætning for at være i overensstemmelse med konventionen.

3.4 Godkendelsen af aktive stoffer og præparater, der indeholder vira eller svampe til brug i ballastvandbehandlingsanlæg, er ikke omfattet af denne procedure. Godkendelse af sådanne stoffer til ballastvandbehandling kræver yderligere overvejelser inden for FN's Søfartsorganisation i henhold til regel D-3 i konventionen, hvis der fremsættes forslag om brug af sådanne stoffer.

4 GENERELLE KRAV

4.1 Identifikation

4.1.1 Forslaget til godkendelse af et aktivt stof eller et præparat bør indeholde en kemisk identifikation og beskrivelse af de kemiske bestanddele, selv om disse genereres om bord. Der bør fremlægges en kemisk identifikation for alle relevante kemikalier.

4.2 Datasæt for aktive stoffer og præparater

4.2.1 Et forslag til godkendelse bør indeholde oplysninger om præparatets og dets bestanddeles egenskaber eller virkninger som følger:

. 1	Data om virkningerne på vandplanter, hvirvelløse dyr, fisk og andre biota, herunder følsomme og repræsentative organismer:
	• akut akvatisk toksicitet
	• kronisk akvatisk toksicitet
	• endokrine forstyrrelser
	• sedimenttoksicitet
	• biotilgængelighed/biomagnificering/bikoncentration og
	• virkninger på fødenet/populationer.
. 2	Data om pattedyrstoksicitet:
	• akut toksicitet
	• virkninger på hud og øjne
	• kronisk og langsigtet toksicitet
	• udviklings- og reproduktionstoksicitet
	• carcinogenicitet og
	• mutagenicitet.
. 3	Data om forventeligt resultat og virkninger i miljøet under aerobe og anaerobe betingelser:
	• Nedbrydningsmåder (biotisk, abiotisk),
	• bioakkumulering, fordelingskoefficient, oktanol/vand-fordelingskoefficient,
	• persistens og identifikation af de vigtigste metabolitter i det relevante medium, (ballastvand, havvand og ferskvand),
	• reaktion med organisk stof,
	• potentielle fysiske virkninger på dyreliv og bundhabitater,
	• potentielle rester i fisk, skaldyr og bløddyr, og
	• alle kendte interaktive virkninger.
. 4	Eventuelle fysiske og kemiske egenskaber ved aktive stoffer og præparater og det behandlede ballastvand:
	• smeltepunkt
	• kogepunkt
	• brandfarlighed
	• massefylde (relativ massefylde)
	• damptryk, dampvægtfylde
	• vandopløselighed/dissociationskonstant (pKa),
	• iltnings-/reduktionspotentiale
	• korrosivitet for materialer og udstyr, der normalt anvendes til skibsbygning
	• selvantændelsestemperatur og
	• andre kendte og relevante fysiske eller kemiske risici.
. 5	Analysemetoder ved miljømæssigt relevante koncentrationer.

--	--	--	--

4.2.2 Et forslag til godkendelse bør indeholde ovenstående datasæt for præparatet eller for de enkelte bestanddele, og en liste med navnet og de relative mængder (i volumenprocent) for bestanddelene skal ligeledes vedlægges. Som beskrevet i punkt 8.1 bør alle proprietære oplysninger behandles fortroligt.

4.2.3 Prøverne for aktive stoffer og præparater bør udføres i overensstemmelse med internationalt anerkendte retningslinjer¹¹.

4.2.4 Prøvningsprocessen bør omfatte stringente kvalitetskontroller/kvalitetssikringsprogrammer bestående af:

1	. Både en kvalitetsstyringsplan og en projektplan for kvalitetssikring. Vejledninger i udarbejdelse af disse planer kan sammen med andre vejledningsdokumenter og andre generelle kvalitetskontroloplysninger downloades fra Den Internationale Standardiseringsorganisation (ISO) (www.iso.org).
2	. Kvalitetsstyringsplanen vedrører prøvningsorganisationens forvaltningsstruktur vedrørende kvalitetskontrol og -politikker (herunder underleverandører og eksterne laboratorier).
3	. Projektplanen for kvalitetssikring er et projektspecifikt teknisk dokument, der afspejler de særlige kendetegn ved det anlæg, der skal prøves, prøvningsanlægget samt andre forhold, der påvirker den praktiske udformning og gennemførelse af de krævede eksperimenter.

4.2.5 Ansøgeren kan indsende dokumentation, der allerede anvendes til registrering af kemikalier, for at opfylde datakravene i forbindelse med evaluering af aktive stoffer og præparater i henhold til denne procedure.

4.2.6 Forslaget bør indeholde en beskrivelse af ansøgningsmetoden for præparatet til ballastvandbehandling, inklusive den krævede dosis og opholdstid.

4.2.7 Forslag til godkendelse bør indeholde sikkerhedsdatablade (for materialer).

4.3 Vurderingsrapport

4.3.1 Et forslag til godkendelse skal indeholde en vurderingsrapport. Vurderingsrapporten bør behandle kvaliteten af prøvningsrapporterne, risikobeskrivelsen og indeholde overvejelser vedrørende den usikkerhed, der er forbundet med vurderingen.

5 RISIKOBESKRIVELSE

5.1 Screening for persistens, bioakkumulering og toksicitet

5.1.1 Der bør foretages en vurdering af de iboende egenskaber ved det aktive stof og/eller præparat såsom persistens, bioakkumulering og toksicitet (se tabel 1 i punkt 6).

1	. Persistensprøvning: Persistensen bør helst vurderes i simulationssystemer, hvor halveringstiden under relevante betingelser fastslås. Screeningstest af bionedbrydelighed kan bruges til at påvise, at stofferne er bionedbrydelige. Fastlæggelsen af halveringstid bør omfatte en vurdering af relevante kemikalier.
2	. Bioakkumuleringsprøvning: Ved vurderingen af (potentialet for) bioakkumulering bør målte biokoncentrationsfaktorer i havvands- (eller ferskvands-) organismer anvendes. Når disse prøvninger ikke kan anvendes, eller hvis $\log Pow < 3$, kan værdierne for biokoncentrationsfaktoren fastsættes skønsmæssigt ved hjælp af (kvantitative) modeller for struktur-aktivitetsforholdet.
3	. Toksicitetsprøvninger: Data for akut og/eller kronisk økotoksicitet, som ideelt set dækker de følsomme livsstadier, bør i princippet anvendes til vurdering af toksicitetskriteriet.

5.2 Toksicitetsprøvning af det behandlede ballastvand

5.2.1 Toksicitetsprøvning er påkrævet for det aktive stof eller præparater (se punkt 4.2.1 og 5.3) og udtømmning af behandlet ballastvand, som er omhandlet af dette afsnit. Fordelen ved at foretage toksicitetsprøvning af udtømmninger af ballastvand er, at denne omfatter og vedrører de aktive stoffers og præparaters potentielle interaktioner med de mulige biprodukter.

	. Til brug i den indledende godkendelsesproces bør prøvningen af udtømmningen foretages i et laboratorium ved hjælp af teknikker og
--	---

1	udstyr, der kan simulere udtømning af ballastvand efter behandling med præparatet.
2	Med henblik på den endelige godkendelse bør prøvningen af udtømningen udføres som led i en landbaseret godkendelsesproces, hvortil der anvender udtømning af det behandlede ballastvand.

5.2.2 Ansøgeren bør levere prøvningsdata for både akut og kronisk toksicitet, der er fremkommet ved hjælp af standardiserede prøvningsprocedurer, med henblik på at fastslå toksiciteten af præparatet og de relevante kemikalier, som anvendes i forbindelse med ballastvandbehandlingsanlægget. Denne prøvningsmetode bør anvendes på udtømning af behandlet ballastvand, eftersom ballastvandbehandlingsanlægget enten kan afbøde eller forstærke de negative virkninger af præparatet eller de relevante kemikalier.

5.2.3 Toksicitetsprøvningerne af udtømningen bør foretages på stikprøver, der hentes fra den landbaserede testopstilling, som vil være repræsentativ for udtømningerne fra ballastvandbehandlingsanlægget.

5.2.4 Disse toksicitetsprøvninger bør omfatte prøvningsmetoder for kroniske virkninger med flere testede arter (en fisk, et hvirvelløst dyr og en plante), der er rettet mod det følsomme livsstadie. Det foretrækkes, at der medtager både et subletalt endepunkt (vækst) og overlevelse som endepunkt. Enten bør prøvningsmetoder til ferskvand- eller havvand benyttes².

5.2.5 Prøvningsresultaterne skal omfatte: akut 24-timers, 48-timers, 72-timers og 96-timers letal koncentration, hvor x % af testorganismerne dør (LC_x), koncentrationer med ingen observerede negative virkninger (No Observed Adverse Effect Concentrations - NOAEC), kroniske nul-effekt-koncentrationer (No Observed Effect Concentration - NOEC) og/eller effekt-koncentrationer, hvor x % af testorganismerne udviser en virkning (EC_x) afhængigt af forsøgsplanen.

5.2.6 En fortyndingsrække, der omfatter en 100 % ballastvandudtømning, kan afprøves for at fastslå nul-effekt-koncentrationerne ved hjælp af de statistiske endepunkter (NOEC eller EC_x). En indledende analyse kan ske i henhold til en konservativ fremgangsmåde, hvor der ikke tages hensyn til fortyndingskapaciteten (der benyttes ingen modellering eller faneanalyser). Begrundelsen for at anvende en konservativ metode er, at der kan forekomme flere udtømninger på samme placering (selv om dette ikke nødvendigvis er tilfældet).

5.2.7 Prøvningsdata for akut og kronisk toksicitet bør anvendes i sammenhæng med oplysningerne i punkt 4.2.1 til at fastslå den nødvendige opbevaringstid for nul-effekt-koncentration efter udtømning. Med kendskab til halveringstid (dage), henfaldstid, doseringstakt samt mængden af system- og toksicitetsprøver kan en computermodel bruges til at fastslå den tid, som det behandlede ballastvand skal opbevares inden udtømning.

5.3 Riskobeskrivelse og analyse

5.3.1 I forbindelse med den indledende godkendelsesproces bør prøvningen af det forventelige resultat og virkningen udføres på laboratoriet med aktive stoffer og præparater. Dette afsnit indeholder oplysninger, der kan være nyttige til brug ved en foreløbig risikobeskrivelse.

5.3.2 Både det aktive stof eller præparat og det udtømte behandlede ballastvand skal toksicitetsprøves for at beskytte det modtagende miljø mod toksiske virkninger på grund bør udtømningerne.

5.3.3 Reaktionen med organisk stof for aktive stoffer og præparater, der producerer frie radikaler, bør vurderes kvalitativt for at identificere produkter, der kan forårsage problemer for miljøet.

5.3.4 Hastigheden af abiotisk og biotisk nedbrydning af aktive stoffer og præparater under aerobe og anaerobe forhold bør vurderes og føre til identificering af relevante metabolitter i de relevante medier (ballastvand, havvand og ferskvand).

5.3.5 Hastigheden af abiotisk og biotisk nedbrydning af aktive stoffer og præparater under aerobe og anaerobe forhold bør vurderes og føre til beskrivelse af persistensen for aktive stoffer, præparater og relevante kemikalier med hensyn til nedbrydningshastigheder under specifikke betingelser (f.eks. pH, redox, temperatur).

5.3.6 Fordelingskoefficienterne (fordelingskoefficient mellem fast stof-vand (K_d) og/eller den normaliserede fordelingskoefficient for organisk kulstof (K_{oc})) for de aktive stoffer, præparater og relevante kemikalier bør beregnes.

5.3.7 For aktive stoffer og præparater bør potentialet for bioakkumulering vurderes i havvands- og ferskvandsorganismer (fisk eller toskallede bløddyr), hvis den logaritmiske fordelingskoefficient mellem oktanol og vand er >3.

5.3.8 På grundlag af oplysningerne om det forventelige resultat og adfærden for aktive stoffer og præparater bør udtømningskoncentrationerne for udvalgte tidsintervaller forudsiges.

5.3.9 Effektvurderingen for de aktive stoffer, præparater og relevante kemikalier er som udgangspunkt baseret på et datasæt bestående af akutte og/eller kroniske økotoksicitetsdata for vandorganismer som primære producenter (alger eller søgræs), forbrugere (skaldyr), rovdyr (fisk) og bør omfatte sekundær forgiftning af rovdyr øverst i fødekæden, både pattedyr og fugle, samt data for sedimentlevende arter.

5.3.10 En vurdering af den sekundære forgiftning er overflødig, hvis det problematiske stof udviser manglende bioakkumuleringspotentiale (f.eks. en biokoncentrationsfaktor <500 L/kg vådvægt for hele organismen ved 6 % fedt).

5.3.11 En vurdering af sedimentlevende arter er overflødig, hvis det problematiske stof har et lavt potentiale for fordeling i sedimentet (f.eks. en normaliseret fordelingskoefficient for organisk kulstof på <500 L/kg).

5.3.12 Effektvurderingen af de aktive stoffer, præparater og relevante kemikalier bør omfatte en screening af carcinogene, mutagene og endokrinforstyrrende egenskaber. Hvis screeningresultaterne giver anledning til bekymring, bør dette føre til yderligere effektvurderinger.

5.3.13 Effektvurderingen af de aktive stoffer, præparater og relevante kemikalier bør under hensyntagen til de anførte oplysninger baseres på internationalt anerkendte retningslinjer.²⁾

5.3.14 Resultaterne af effektvurderingen sammenlignes med resultaterne af toksicitetsprøvningen af udtømningen. Alle uforudsete resultater (f.eks. manglende toksicitet eller uventet toksicitet ved vurderingen af udtømningen) bør føre til videreudvikling af effektvurderingen.

5.3.15 Der bør forefindes en analysemodel, der er velegnet til overvågning af aktive stoffer og præparater i ballastvandudtømninger.

6 EVALUERINGSKRITERIER

Organisationen bør evaluere ansøgningen ud fra kriterierne i dette afsnit.

6.1 De indsendte oplysninger bør være fuldstændige eller af tilstrækkelig kvalitet og i overensstemmelse med denne procedure.

6.2 Oplysningerne må ikke tyde på uacceptable negative virkninger på miljøet, menneskers sundhed, ejendom eller ressourcer.

6.3 Skibs- og personsikkerhed

6.3.1 For at beskytte skibets og personers sikkerhed bør den tekniske gruppe vurdere de fysiske og kemiske risici (se punkt 4.2.1.4) for at sikre, at potentielt farlige egenskaber ved de aktive stoffer, præparater eller relevante kemikalier, der dannes i det behandlede ballastvand, ikke indebærer en urimelig risiko for skibet og personalet. Der skal tages hensyn til de foreslåede procedurer for det benyttede tekniske udstyr.

6.3.2 Med henblik på at beskytte det personale, der arbejder med behandling og oplagring af de aktive stoffer og præparater, bør forslaget indeholde relevante sikkerhedsdatablade for materialer. Organisationens bør evaluere sikkerhedsdatabladene for materialer, toksicitetsdata og risici ved kemiske egenskaber for pattedyr (se punkt 4.2.1.2 og 4.2.1.2) og skal sikre, at potentielt farlige egenskaber ved de aktive stoffer, præparater eller relevante kemikalier ikke indebærer en urimelig risiko for skibet eller personalet. Ved denne evaluering bør der tages hensyn til de forskellige situationer, som et skib eller personalet kan komme til at stå over for under drift (f.eks. is, tropevarme, fugtighed osv.).

6.4 Miljøbeskyttelse

6.4.1 For at kunne godkende ansøgningen bør FN's Søfartsorganisationen fastslå, at de aktive stoffer, præparater eller relevante kemikalier ikke er persistente, bioakkumulerende eller toksiske.

(PBT). Præparater, der overskrider alle disse kriterier (persistens, bioakkumulering og toksicitet) i nedenstående tabel betragtes som PBT.

Tabel 1 Kriterier til identificering PBT-stoffer

Kriterium	PBT-kriterium
Persistens	Halveringstid: > 60 dage i havvand eller > 40 dage i ferskvand ^a eller > 180 dage i marine sedimenter eller > 120 dage i ferskvandssedimenter ^a
Bioakkumulering	BCF > 2.000 eller LogP(ktanol/vand) = 3
Toksicitet	Kronisk NOEC < 0,01 mg/l

* I forbindelse med vurdering af miljørisici i marine miljøer kan data for halveringstid i ferskvand og ferskvandssedimentet tilsidesættes af data, der er indhentet under marine forhold.

6.4.2 Organisationen bør fastslå, hvorvidt risikoen ved brug af præparatet til ballastvandbehandling overordnet set er acceptabel. Dette bør ske ved at sammenligne de fremlagte oplysninger og vurderingen af PBT og udtømningen med videnskabelig viden om de pågældende aktive stoffer, præparater og relevante kemikalier. Ved risikovurderingen bør der rent kvalitativt tages hensyn til de kumulative virkninger, der kan opstå som følge af arten af skibs- og havneoperationerne.

6.4.3 Ved risikovurderingen bør der tages højde for de usikkerheder, der er forbundet med ansøgningen om godkendelse og eventuelt fremlægge rådgivning om, hvordan disse usikkerheder kan håndteres.

7 REGEL OM ANVENDELSE AF AKTIVE STOFFER OG PRÆPARATER

7.1 Håndtering af aktive stoffer og præparater

7.1.1 Forslaget om godkendelse af aktive stoffer og præparater bør indeholde oplysninger om den påtænkte brug og anvendelsesområder. Mængden af aktive stoffer og præparater, der skal tilsættes ballastvandet, og den maksimale tilladte koncentration af aktive stoffer heri, bør beskrives i vejledningen fra producenten. Anlægget bør sikre, at den maksimale dosering og den maksimale tilladte udtømningskoncentration ikke overskrides på noget tidspunkt.

7.2 Risikodokumentation og -mærkning

7.2.1 Forslaget bør indeholde sikkerhedsdatablade for materialer, når dette er påkrævet. Sikkerhedsdatabladene for materialer bør indeholde en beskrivelse af den hensigtsmæssige opbevaring og håndtering sammen med virkningerne af nedbrydning og kemisk reaktivitet under opbevaring og skal medtages i vejledningen fra producenten.

7.2.2 Dokumentationen af risici eller sikkerhedsdatabladene for materialer bør være i overensstemmelse med FN's globalt harmoniserede system til klassificering og mærkning af kemikalier (GHS) og de relevante

IMO-regulativer (f.eks. IMDG-koden) og -retningslinjer (f.eks. GESAMP's risikovurderingsprocedure). Når disse ordninger ikke finder anvendelse, bør relevante nationale eller regionale ordninger følges.

7.3 Procedurer og anvendelse

7.3.1 Der bør fremlægges detaljerede procedurer og information om sikker anvendelse af aktive stoffer og præparater om bord, og disse skal være i overensstemmelse med godkendelsesbetingelserne som f.eks. den maksimalt tilladte koncentration og en eventuel maksimal udtømningskoncentration.

8 GODKENDELSE

8.1 Indledende godkendelse

8.1.1 Alle proprietære data bør behandles som fortrolige af Organisationen og dennes tekniske gruppe, de involverede kompetente myndigheder samt eventuelle videnskabsfolk, der skal vurdere bestemmelserne.

8.1.2 Proceduren er som følger:

1	Producenten bør evaluere de aktive stoffer og præparater og den potentielle udtømning i henhold til godkendelseskriterierne, der specificeres i denne procedure.
---	--

2	Herefter bør producenten udarbejde en ansøgning om de aktive stoffer og præparater og indsende den til det berørte medlem af FN's Søfartsorganisation.
3	Når myndighederne har modtaget en tilfredsstillende ansøgning, bør de hurtigst muligt foreslå FN's Søfartsorganisation, at den godkendes.
4	FN's Søfartsorganisations medlemmer kan foreslå, at ansøgningen godkendes.
5	FN's Søfartsorganisation bør annoncere og fastsætte tidsrammen for evalueringen af de aktive stoffer og præparater.
6	Parter, medlemmer af FN's Søfartsorganisation, FN og FN's specialagenturer, mellemstatslige organisationer, der har indgået aftaler med FN's Søfartsorganisation, og ikkestatslige organisationer med status af rådgivere for FN's Søfartsorganisation kan indsende oplysninger, der er relevante for evalueringen.
7	FN's Søfartsorganisation bør nedsætte en teknisk gruppe i henhold til sin forretningsorden, der skal sikre, at proprietære data behandles fortroligt.
8	Den tekniske gruppe bør revidere det samlede forslag sammen med eventuelle supplerende data, der måtte være indsendt, og melde tilbage til FN's Søfartsorganisation, om forslaget har påvist potentiale for en urimelig risiko for miljø, ejendom eller ressourcer i henhold til de kriterier, der specificeres i denne procedure.
9	Rapporten fra den tekniske gruppe bør være skriftlig og rundsendes til parter, medlemmer af FN's Søfartsorganisation, FN og FN's specialagenturer, mellemstatslige organisationer, der har indgået aftaler med FN's Søfartsorganisation og ikkestatslige organisationer med status af rådgivere for FN's Søfartsorganisation, før den behandles af den kompetente komité.
10	FN's Søfartsorganisations komité bør beslutte, om den vil godkende forslaget eller eventuelt foreslå ændringer til det under hensyntagen til den tekniske gruppes rapport.
11	Det medlem af FN's Søfartsorganisation, der har forelagt forslaget for FN's Søfartsorganisation, bør give ansøgeren skriftlig meddelelse om beslutningen vedrørende det pågældende aktive stof eller præparat og deres ansøgningsmetode.
12	Aktive stoffer eller præparater, der har modtaget en indledende godkendelse af FN's Søfartsorganisation, kan anvendes til prototype- eller typegodkendelsesprøvning baseret på retningslinjerne, der udarbejdes af FN's Søfartsorganisation ⁴ . Et aktivt stof eller præparat kan anvendes til prototype- eller typegodkendelsesprøvning med henblik på godkendelse af forskellige ballastvandbehandlingsanlæg, uden at det er nødvendigt at gennemgå den indledende godkendelsesprocedure på ny.

4) Retningslinjer for godkendelse af prototypeteknologier til ballastvandbehandling og retningslinjer for godkendelse af ballastvandbehandlingsanlæg.

8.2 Endelig godkendelse

8.2.1	I henhold til regel D-3.2 skal et ballastvandbehandlingsanlæg, der anvender et aktivt stof eller præparat med henblik på overholdelse af konventionen (som har modtaget indledende godkendelse), godkendes af FN's Søfartsorganisation. Med henblik på herpå bør det medlem af FN's Søfartsorganisation, der indgiver en ansøgning, foretage typegodkendelsesprøvninger i henhold til retningslinjerne for godkendelse af ballastvandbehandlingsanlæg. Resultaterne bør videresendes til FN's Søfartsorganisation bekræftelse af, at resttoksiciteten i udtømningen er i overensstemmelse med den evaluering, der er foretaget i forbindelse med den indledende godkendelse. Dette vil medføre den endelige godkendelse af ballastvandbehandlingsanlægget i henhold til regel D-3.2. Aktive stoffer eller præparater, der har modtaget indledende godkendelse fra FN's Søfartsorganisation, kan anvendes til evaluering af ballastvandbehandlingsanlæg, der anvender aktive stoffer eller præparater, med henblik på endelig godkendelse.
-------	---

8.3 Meddelelse af godkendelse

8.3.1 FN's Søfartsorganisationen registrerer den indledende og endelige godkendelse af aktive stoffer og præparater og ballastvandbehandlingsanlæg, der anvender aktive stoffer, og rundsender listen en gang om året sammen med følgende oplysninger:

	• navnet på ballastvandbehandlingsanlægget, der anvender aktive stoffer og præparater
	• godkendelsesdato
	• producentens navn og
	• eventuelle andre specifikationer.

8.4 Ændring

8.4.1 Producenterne bør give meddelelse om ændringer af navne, herunder handelsnavn og teknisk navn, sammensætning eller brug af aktive stoffer eller præparater i ballastvandbehandlingsanlæg, som er godkendt af FN's Søfartsorganisation, til medlemmet af FN's Søfartsorganisation. Medlemmet af FN's Søfartsorganisation bør videregive disse oplysninger til FN's Søfartsorganisation.

8.4.2 Producenter, der agter at foretage betydelige ændringer af dele af et ballastvandbehandlingsanlæg, som er godkendt af FN's Søfartsorganisation, eller af de aktive stoffer eller præparater, der anvendes i anlægget, bør indgive en ny ansøgning.

8.5 Ophævelse af godkendelse

8.5.1 FN's Søfartsorganisation kan ophæve enhver godkendelse under følgende omstændigheder:

1	. Hvis de aktive stoffer og præparater eller et ballastvandbehandlingsanlæg, der anvender aktive stoffer, ikke længere overholder kravene på grund af ændringer af konventionen.
2	. Hvis data eller prøvningsrapporter adskiller sig betydeligt fra data, der er benyttet i forbindelse med godkendelsen, og som anses for ikke at opfylde betingelserne for godkendelse.
3	. Hvis anmodningen om ophævelse af en godkendelse fremsættes af et medlem af FN's Søfartsorganisation på producentens vegne.
4	. Hvis et medlem af FN's Søfartsorganisation eller en observatør har påvist, at det godkendte ballastvandbehandlingsanlæg, der anvender aktive stoffer eller præparater, forårsager urimelige skader på miljøet, menneskers sundhed, ejendom eller ressourcer.