

Internationales Übereinkommen von 2004 zur Überwachung und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen

Die Vertragsparteien dieses Übereinkommens,

unter Berufung auf Artikel 196 Absatz 1 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 (VN-SRÜ), in dem vorgesehen ist, dass «die Staaten [...] alle notwendigen Massnahmen zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung der Meeresumwelt [ergreifen], die sich aus der Anwendung von Technologien im Rahmen ihrer Hoheitsbefugnisse oder unter ihrer Kontrolle oder aus der absichtlichen oder zufälligen Zuführung fremder oder neuer Arten in einen bestimmten Teil der Meeresumwelt, die dort beträchtliche und schädliche Veränderungen hervorrufen können, ergibt»;

unter Hinweis AUF die Ziele des Übereinkommens von 1992 über die biologische Vielfalt (CBD) und unter Hinweis darauf, dass die Übertragung und Einführung schädlicher Wasserorganismen und Krankheitserreger über das Ballastwasser von Schiffen die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der biologischen Vielfalt bedroht, unter Hinweis auf Entscheidung IV/5 der Konferenz von 1988 der CBD-Vertragsparteien (COP 4) betreffend die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der Ökosysteme des Meeres und der Küsten sowie unter Hinweis auf Entscheidung VI/23 der Konferenz von 2002 der CBD-Vertragsparteien (COP 6) über nichtheimische Arten, die Ökosysteme, Lebensräume und Arten bedrohen, insbesondere die Leitsätze über invasive Arten;

ferner unter Hinweis darauf, dass die Konferenz der Vereinten Nationen von 1992 über Umwelt und Entwicklung (UNCED) die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (im folgenden als die «Organisation» bezeichnet) darum ersucht hat, über die Annahme sachgerechter Regelungen über das Einleiten von Ballastwasser zu beraten;

eingedenk des Vorsorge-Prinzips, das in Grundsatz 15 der Erklärung von Rio über Umwelt und Entwicklung dargestellt ist und auf das auch die am 15. September 1995 vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt angenommene Entschliessung MEPC.67(37) Bezug nimmt;

sowie eingedenk der Tatsache, dass der Weltgipfel von 2002 über nachhaltige Entwicklung in Absatz 34 Buchstabe b seines Durchführungsplans dazu aufruft, auf allen Ebenen mit dem Ziel tätig zu werden, die Erarbeitung von Massnahmen zu beschleunigen, mit denen gegen invasive nichtheimische Arten in Ballastwasser vorgegangen werden kann;

in dem Bewusstsein, dass das ungesteuerte Einleiten von Ballastwasser und Sedimenten aus Schiffen zur Übertragung von schädlichen Wasserlebewesen und Krankheitserregern geführt hat, wodurch die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Naturschätze verletzt oder geschädigt worden sind;

in Anerkennung der grossen Bedeutung, die dieser Angelegenheit seitens der Organisation durch die Entschliessungen der Versammlung A.774(18) im Jahr 1993 und A.868(20) im Jahr 1997 beigemessen worden ist, die zu dem Zweck angenommen worden waren, sich mit der Übertragung von schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserregern zu befassen;

ferner in Anerkennung der Tatsache, dass mehrere Staaten individuelle Massnahmen mit dem Ziel der Verhütung, Verringerung und letztlich Beseitigung der Risiken der Einführung schädlicher Wasserorganismen und Krankheitserreger durch Schiffe, die ihre Häfen anlaufen, ergriffen haben, sowie in Anerkennung der Tatsache, dass diese Angelegenheit, da sie von globaler Bedeutung ist, Massnahmen erfordert, die auf weltweit anwendbaren Regelungen beruhen, wozu auch Richtlinien für deren wirksame Umsetzung und einheitliche Auslegung gehören;

in dem Wunsch, die Entwicklung sichererer und wirksamerer Möglichkeiten der Behandlung von Ballastwasser fortzusetzen, was zu einer weiteren Verhütung, Verringerung und letztlich zur Beseitigung der Einführung schädlicher Wasserorganismen und Krankheitserreger führen wird;

in dem Entschluss, durch die Überwachung und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen die Gefahren zu verhüten, zu verringern und letztlich zu beseitigen, die sich aus der Übertragung von schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserregern für die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Naturschätze ergeben, sowie in dem Entschluss, unerwünschte Nebenwirkungen einer solchen Überwachung zu vermeiden und weitere Entwicklungen in damit zusammenhängenden Wissensbereichen und Technologien zu fördern;

in der Erwägung, dass diese Ziele am besten durch den Abschluss eines Internationalen Übereinkommens zur Überwachung und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen erreicht werden können,

sind wie folgt übereingekommen:

Art. 1 Begriffsbestimmungen

Im Sinne des Übereinkommens haben, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

¹ Der Ausdruck «Verwaltung» bezeichnet die Regierung des Staates, unter dessen Hoheitsgewalt das Schiff betrieben wird. Bei einem Schiff, das berechtigt ist, die Flagge eines Staates zu führen, ist die Verwaltung die Regierung dieses Staates. Bei schwimmenden Plattformen einschliesslich schwimmender Lagerplattformen (FSUs) und schwimmender Produktions-, Lagerungs- und Verladeeinrichtungen (FPSOs), die zur Erforschung und Ausbeutung des an die Küste angrenzenden Meeresbodens und Meeresuntergrundes eingesetzt sind, über die der Küstenstaat Hoheitsrechte in Bezug auf die Erforschung und Ausbeutung ihrer Naturschätze ausübt, ist die Verwaltung die Regierung des betreffenden Küstenstaates.

² Der Ausdruck «Ballastwasser» bezeichnet Wasser samt seinen Schwebstoffen, das an Bord genommen wird, um dem Trimm, der Krängung, dem Tiefgang, der Stabilität oder der punktuellen Belastung des betreffenden Schiffes gegenzusteuern.

³ Der Ausdruck «Behandlung von Ballastwasser» bezeichnet mechanische, physikalische, chemische und biologische Vorgänge, durch die, einzeln oder im Zusammenwirken, in Ballastwasser und Sedimenten enthaltene schädliche Wasserorganismen und Krankheitserreger entfernt oder unschädlich gemacht oder aber deren Aufnahme oder Abgabe vermieden wird.

⁴ Der Ausdruck «Zeugnis» bezeichnet das Internationale Zeugnis über die Behandlung von Ballastwasser.

⁵ Der Ausdruck «Ausschuss» bezeichnet den Ausschuss der Organisation für den Schutz der Meeresumwelt.

⁶ Der Ausdruck «Übereinkommen» bezeichnet das Internationale Übereinkommen zur Überwachung und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen.

⁷ Der Ausdruck «Bruttoreaumzahl» bezeichnet die entsprechend den Vermessungsregeln in Anlage I des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 oder in einem eventuellen Nachfolge-Übereinkommen berechnete Bruttoreaumzahl.

⁸ Der Ausdruck «schädliche Wasserorganismen und Krankheitserreger» bezeichnet Wasserorganismen und Krankheitserreger, die, wenn sie ins Meer (einschliesslich Flussmündungen) oder in Süsswasser führende Wasserläufe eingeführt werden, eine Gefährdung der Umwelt, der menschlichen Gesundheit, von Sachwerten oder Naturschätzen herbeiführen, die biologische Vielfalt beeinträchtigen oder sonstige rechtmässige Arten der Nutzung solcher Gebiete stören können.

⁹ Der Ausdruck «Organisation» bezeichnet die Internationale Seeschifffahrts-Organisation.

¹⁰ Der Ausdruck «Generalsekretär» bezeichnet den Generalsekretär der Organisation.

¹¹ Der Ausdruck «Sedimente» bezeichnet aus Ballastwasser ausgefallene Stoffe, die sich in einem Schiff angesammelt haben.

¹² Der Ausdruck «Schiff» bezeichnet ein Fahrzeug beliebiger Art, das sich bei seinem Betrieb im Wasser befindet, und schliesst Unterwassergerät, schwimmendes Gerät, schwimmende Plattformen, schwimmende Lagerplattformen (FSUs) sowie schwimmende Produktions-, Lagerungs- und Verladeeinrichtungen (FPSOs) ein.

Art. 2 Allgemeine Verpflichtungen

¹ Die Vertragsparteien verpflichten sich, diesem Übereinkommen und seiner Anlage volle Wirksamkeit zu verleihen, damit durch die Überwachung und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen die Übertragung von schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserregern verhütet, verringert und letztlich beseitigt wird.

² Die Anlage ist Bestandteil dieses Übereinkommens. Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, stellt eine Bezugnahme auf dieses Übereinkommen gleichzeitig eine Bezugnahme auf seine Anlage dar.

³ Dieses Übereinkommen darf nicht so ausgelegt werden, als hindere es eine Vertragspartei daran, einzeln oder gemeinsam mit anderen Vertragsparteien und in Übereinstimmung mit dem Völkerrecht strengere Massnahmen im Hinblick auf die Verhütung, Verringerung oder Beseitigung der Übertragung von schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserregern durch die Überwachung und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen zu treffen.

⁴ Die Vertragsparteien bemühen sich um Zusammenarbeit zum Zwecke einer wirklichen Umsetzung, Erfüllung und Durchsetzung dieses Übereinkommens.

⁵ Die Vertragsparteien verpflichten sich, die fortgesetzte Entwicklung von Normen für die Behandlung von Ballastwasser zu fördern, um durch die Überwachung und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen die Übertragung von schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserregern zu verhüten, zu verringern und letztlich zu beseitigen.

⁶ Wenn Vertragsparteien Massnahmen im Sinne dieses Übereinkommens treffen, bemühen sie sich darum, die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Naturschätze in Gebieten unter ihrer eigenen Hoheitsgewalt oder unter der Hoheitsgewalt anderer Staaten nicht zu beeinträchtigen oder zu schädigen.

⁷ Die Vertragsparteien sollen sicherstellen, dass durch die zur Erfüllung dieses Übereinkommens angewandten Methoden der Behandlung von Ballastwasser der Umwelt, der menschlichen Gesundheit, Sachwerten oder Naturschätzen in Gebieten unter ihrer eigenen Hoheitsgewalt oder unter der Hoheitsgewalt anderer Staaten nicht grösserer Schaden zugefügt wird als durch sie verhütet wird.

⁸ Die Vertragsparteien fordern Schiffe, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind und auf die dieses Übereinkommen Anwendung findet, auf, so weit wie möglich die Aufnahme von Ballastwasser mit potentiell schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserregern sowie von Sedimenten, die solche Organismen enthalten können, zu vermeiden; die Vertragsparteien fördern dabei insbesondere die ausreichende Umsetzung der von der Organisation ausgearbeiteten Empfehlungen.

⁹ Die Vertragsparteien bemühen sich unter der Schirmherrschaft der Organisation um Zusammenarbeit beim Vorgehen gegen Bedrohungen und Gefährdungen von schutzbedürftigen, verletzlichen oder bedrohten Ökosystemen des Meeres sowie der biologischen Vielfalt in Gebieten jenseits der Grenzen ihrer jeweiligen Hoheitsgewalt, soweit solche Bedrohungen und Gefährdungen im Zusammenhang mit der Behandlung von Ballastwasser stehen.

Art. 3 Anwendung

¹ Soweit in diesem Übereinkommen nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, findet das Übereinkommen Anwendung auf

- a. Schiffe, welche die Flagge einer Vertragspartei zu führen berechtigt sind, und

- b. auf Schiffe, die nicht berechtigt sind, die Flagge einer Vertragspartei zu führen, die jedoch unter der Hoheitsgewalt einer Vertragspartei betrieben werden.

² Das Übereinkommen findet keine Anwendung auf

- a. Schiffe, die von ihrem Entwurf oder von ihrer Bauart her nicht dazu bestimmt sind, Ballastwasser zu befördern;
- b. Schiffe einer Vertragspartei, die ausschliesslich in Gewässern unter der Hoheitsgewalt dieser Vertragspartei betrieben werden, es sei denn, die betreffende Vertragspartei bestimmt, dass das Einleiten von Ballastwasser von den betreffenden Schiffen die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Naturschätze in Gebieten unter ihrer eigenen Hoheitsgewalt oder unter der Hoheitsgewalt angrenzender oder sonstiger Staaten beeinträchtigen oder schädigen würde;
- c. Schiffe einer Vertragspartei, die nur in Gewässern unter der Hoheitsgewalt einer anderen Vertragspartei betrieben werden, unter der Voraussetzung, dass letztere Vertragspartei diese Nichtanwendung genehmigt. Eine Vertragspartei darf eine solche Genehmigung nicht erteilen, falls dies die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Naturschätze in Gebieten unter ihrer eigenen Hoheitsgewalt oder unter der Hoheitsgewalt angrenzender oder sonstiger Staaten beeinträchtigen oder schädigen würde. Verweigert eine Vertragspartei diese Genehmigung, so unterrichtet sie die Verwaltung des betreffenden Schiffes darüber, dass dieses Übereinkommen auf das betreffende Schiff Anwendung findet;
- d. Schiffe, die nur in Gewässern unter der Hoheitsgewalt einer einzigen Vertragspartei und auf Hoher See betrieben werden, mit Ausnahme der Schiffe, denen eine Genehmigung nach Buchstabe c verweigert worden ist, es sei denn, die betreffende Vertragspartei bestimmt, dass das Einleiten von Ballastwasser von den betreffenden Schiffen die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Naturschätze in Gebieten unter ihrer eigenen Hoheitsgewalt oder unter der Hoheitsgewalt angrenzender oder sonstiger Staaten beeinträchtigen oder schädigen würde;
- e. Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder sonstige einem Staat gehörende oder von ihm betriebene Schiffe, die derzeit im Staatsdienst stehen und ausschliesslich anderen als Handelszwecken dienen. Jedoch stellt jede Vertragspartei durch geeignete, den Betrieb oder die Betriebsfähigkeit nicht beeinträchtigende Massnahmen sicher, dass derartige ihr gehörende oder von ihr betriebene Schiffe soweit zumutbar und durchführbar in Übereinstimmung mit diesem Übereinkommen handeln;
- f. Ballastwasser, das in geschlossenen Tanks ständig in Schiffen mitgeführt und nicht ins Meer eingeleitet wird.

³ In Bezug auf Schiffe von Nichtvertragsparteien dieses Übereinkommens wenden die Vertragsparteien die Vorschriften des Übereinkommens an, soweit dies nötig ist, um sicherzustellen, dass diesen Schiffen keine günstigere Behandlung zuteil wird.

Art. 4 Überwachung der Übertragung von schädlichen Wasserorganismen
und Krankheitserregern durch Ballastwasser und Sedimente von
Schiffen

¹ Jede Vertragspartei schreibt vor, dass Schiffe, auf die dieses Übereinkommen Anwendung findet und die ihre Flagge zu führen berechtigt sind oder unter ihrer Hoheitsgewalt betrieben werden, den in diesem Übereinkommen festgelegten Vorschriften entsprechen – insbesondere den einschlägigen Normen und Vorschriften in der Anlage – und treffen wirksame Massnahmen, um sicherzustellen, dass die genannten Schiffe diesen Vorschriften auch tatsächlich entsprechen.

² Jede Vertragspartei arbeitet unter gehöriger Berücksichtigung ihrer besonderen Bedingungen und Fähigkeiten innerstaatliche Vorgehensweisen, Strategien oder Programme für die Behandlung von Ballastwasser in ihren Häfen und in den Gewässern unter ihrer Hoheitsgewalt aus, die im Einklang mit den Zielen dieses Übereinkommens stehen und deren Erreichen fördern.

Art. 5 Auffanganlagen für Sedimente

¹ Jede Vertragspartei verpflichtet sich, sicherzustellen, dass in von ihr benannten Häfen und an von ihr benannten Umschlagplätzen, wo Reinigungs- oder Reparaturarbeiten an Ballasttanks stattfinden, ausreichende Auffanganlagen für die Aufnahme von Sedimenten zur Verfügung stehen, wobei die von der Organisation erstellten Richtlinien zu berücksichtigen sind. Durch den Betrieb dieser Auffanganlagen dürfen Schiffe nicht in unangemessener Weise aufgehalten werden und es müssen Vorkehrungen dafür getroffen sein, dass die Abgabe dieser Sedimente so sicher ist, dass die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Naturschätze in Gebieten unter ihrer eigenen Hoheitsgewalt oder unter der Hoheitsgewalt angrenzender oder sonstiger Staaten nicht beeinträchtigt oder geschädigt werden.

² Jede Vertragspartei unterrichtet zwecks Weiterleitung an die anderen in Betracht kommenden Vertragsparteien die Organisation schriftlich über alle Fälle angeblicher Unzulänglichkeit der Anlagen im Sinne von Absatz 1.

Art. 6 Wissenschaftliche und technische Forschung und Überwachung

¹ Die Vertragsparteien bemühen sich, einzeln oder gemeinsam

- a. die wissenschaftliche und technische Forschung auf dem Gebiet der Behandlung von Ballastwasser zu fördern und zu erleichtern;
- b. die Auswirkungen der Behandlung von Ballastwasser in den Gewässern unter ihrer Hoheitsgewalt zu überwachen.

Zu der Forschung und Überwachung im Sinne von Absatz 1 soll folgendes gehören: Beobachtung, Messung, Entnahme von Proben, Auswertung und Analyse der Wirksamkeit sowie der ungünstigen Auswirkungen der verschiedenen technischen und methodischen Vorgehensweisen sowie etwaige ungünstige Auswirkungen, die von denjenigen Organismen und Krankheitserregern verursacht worden sind, von denen sicher festgestellt worden ist, dass sie durch das Ballastwasser von Schiffen übertragen worden sind.

² Zur Förderung der Ziele des Übereinkommens fördert jede Vertragspartei die Bereitstellung einschlägiger Informationen an andere Vertragsparteien, die um solche Informationen ersuchen, über

- a. Programme der wissenschaftlichen und technischen Forschung und über technische Massnahmen im Zusammenhang mit der Behandlung von Ballastwasser;
- b. die im Rahmen von Programmen der Überwachung und Auswertung der Behandlung von Ballastwasser ermittelte Wirksamkeit einer solchen Behandlung.

Art. 7 Besichtigung und Zeugniserteilung

¹ Jede Vertragspartei stellt sicher, dass die Besichtigung von Schiffen und die Zeugniserteilung an Schiffe, die ihre Flagge führen oder die unter ihrer Hoheitsgewalt betrieben werden und die der Pflicht zur Besichtigung und Zeugniserteilung unterliegen, nach den Regelungen in der Anlage erfolgen.

² Eine Vertragspartei, die zusätzliche Massnahmen im Sinne von Artikel 2 Absatz 3 des Übereinkommens sowie von Abschnitt C der Anlage umsetzt, darf keine zusätzliche Besichtigung eines Schiffes oder Zeugniserteilung an ein Schiff einer anderen Vertragspartei vorschreiben noch darf die Verwaltung des Schiffes verpflichtet werden, bezüglich der von einer anderen Vertragspartei auferlegten zusätzlichen Massnahmen eine Besichtigung durchzuführen und ein Zeugnis zu erteilen. Die Feststellung der Erfüllung dieser zusätzlichen Massnahmen obliegt der Vertragspartei, die solche Massnahmen umsetzt, und darf nicht dazu führen, dass das Schiff in unangemessener Weise aufgehalten wird.

Art. 8 Zuwiderhandlungen

¹ Jede Zuwiderhandlung gegen die Vorschriften dieses Übereinkommens ist verboten, und gegen Zuwiderhandlungen, wo auch immer sich diese zutragen, sind entsprechend der Rechtsordnung der Verwaltung des betreffenden Schiffes Sanktionen zu verhängen. Erhält die Verwaltung von einer solchen Zuwiderhandlung Meldung, so untersucht sie die Angelegenheit und kann die die Zuwiderhandlung meldende Vertragspartei darum ersuchen, zusätzliche Beweise für die angebliche Zuwiderhandlung vorzulegen. Liegen nach Auffassung der Verwaltung hinreichende Beweise vor, um im Hinblick auf die angebliche Zuwiderhandlung ein Verfahren in Gang setzen zu können, so veranlasst sie nach Massgabe ihrer Rechtsordnung die frühestmögliche Ingangsetzung eines solchen Verfahrens. Die Verwaltung unterrichtet die Vertragspartei, welche die angebliche Zuwiderhandlung gemeldet hat, sowie die Organisation unverzüglich über alle gegebenenfalls getroffenen Massnahmen. Hat die Verwaltung innerhalb eines Jahres nach Erhalt der Meldung keine Massnahmen getroffen, so unterrichtet sie die Vertragspartei, welche die angebliche Zuwiderhandlung gemeldet hat, über diesen Sachverhalt.

² Jede Zuwiderhandlung gegen die Vorschriften des Übereinkommens im Hoheitsbereich einer Vertragspartei ist verboten und gegen Zuwiderhandlungen sind ent-

sprechend der Rechtsordnung der betreffenden Vertragspartei Sanktionen zu verhängen. Wann immer sich eine solche Zuwiderhandlung zuträgt, hat die betreffende Vertragspartei entweder

- a. zu veranlassen, dass nach Massgabe ihrer Rechtsordnung ein Verfahren in Gang gesetzt wird, oder
- b. der Verwaltung des Schiffes alle in ihrem Besitz befindlichen Angaben über und Beweismittel für das Vorliegen einer Zuwiderhandlung vorzulegen.

³ Die nach der Rechtsordnung einer Vertragspartei vorgesehenen Sanktionen im Sinne dieses Artikels müssen so schwerwiegend sein, dass sie von Zuwiderhandlungen gegen das Übereinkommen abzuhalten, wo auch immer sich diese zutragen könnten.

Art. 9 Überprüfung der Schiffe

¹ Ein Schiff, auf das dieses Übereinkommen Anwendung findet, kann in jedem Hafen beziehungsweise an jedem vor der Küste gelegenen Umschlagplatz einer anderen Vertragspartei einer Überprüfung durch Bedienstete unterzogen werden, die von jener Vertragspartei dazu bevollmächtigt sind, festzustellen, ob das betreffende Schiff das Übereinkommen erfüllt. Abgesehen von den in Absatz 2 geregelten Fällen beschränkt sich jede derartige Überprüfung

- a. auf die Feststellung, ob ein gültiges Zeugnis mitgeführt wird, welches, falls es gültig ist, anzuerkennen ist,
- b. auf die Überprüfung des Ballastwasser-Tagebuches und/oder
- c. auf die Entnahme einer Probe aus dem Ballastwasser des Schiffes, die nach den von der Organisation zu erstellenden Richtlinien durchgeführt wird. Der Zeitbedarf für die Analyse der Proben darf jedoch nicht dazu herangezogen werden, den Betrieb, die Bewegung oder die Abfahrt des Schiffes in unangemessener Weise zu verzögern.

² Falls das Schiff kein gültiges Zeugnis mitführt oder triftige Gründe für die Annahme bestehen, dass

- a. der Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung im Wesentlichen nicht den Angaben des Zeugnisses entspricht oder
- b. der Kapitän oder die Besatzung mit wesentlichen schiffsbezogenen Verfahren im Zusammenhang mit der Behandlung von Ballastwasser nicht vertraut sind oder solche Verfahren nicht umgesetzt haben, so kann eine eingehende Überprüfung durchgeführt werden.

³ Unter den in Absatz 2 genannten Umständen trifft die die Überprüfung durchführende Vertragspartei alle erforderlichen Massnahmen, um sicherzustellen, dass das Schiff kein Ballastwasser einleitet, bevor es dies ohne unzumutbare Gefährdung der Umwelt, der menschlichen Gesundheit, von Sachwerten oder Naturschätzen tun kann.

Art. 10 Aufdeckung von Zuwiderhandlungen und Kontrolle von Schiffen

¹ Die Vertragsparteien arbeiten bei der Aufdeckung von Zuwiderhandlungen und bei der Durchsetzung der Bestimmungen dieses Übereinkommens zusammen.

² Wird festgestellt, dass ein Schiff diesem Übereinkommen zuwidergehandelt hat, so kann die Vertragspartei, deren Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, und/ oder die Vertragspartei, in deren Hafen beziehungsweise an deren der Küste vorgelagertem Umschlagplatz das Schiff betrieben wird, zusätzlich zu etwaigen Sanktionen nach Artikel 8 oder zu etwaigen Massnahmen nach Artikel 9 Massnahmen treffen, um das Schiff zu verwarnen, festzuhalten oder von seinem Aufenthaltsort zu verweisen. Jedoch kann die Vertragspartei, in deren Hafen beziehungsweise an deren der Küste vorgelagertem Umschlagplatz das Schiff betrieben wird, dem Schiff die Erlaubnis erteilen, den Hafen beziehungsweise den der Küste vorgelagerten Umschlagplatz zu dem Zweck zu verlassen, das Ballastwasser abzugeben oder zur nächstgelegenen geeigneten Reparaturwerft oder Auffanganlage weiterzufahren, sofern dies keine unzumutbare Gefährdung der Umwelt, der menschlichen Gesundheit, von Sachwerten oder Naturschätzen darstellt.

³ Führt die Probenahme nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe c zu einem Ergebnis, das darauf hindeutet (oder stützt die Probenahme Angaben, die von einem anderen Hafen beziehungsweise der Küste vorgelagerten Umschlagplatz eingehen und darauf hindeuten), dass das Schiff eine Gefährdung der Umwelt, der menschlichen Gesundheit, von Sachwerten oder Naturschätzen darstellt, so hat die Vertragspartei, in deren Gewässern das Schiff betrieben wird, diesem Schiff die Abgabe von Ballastwasser zu untersagen, bis die Gefährdung beseitigt ist.

⁴ Auch wenn von einer Vertragspartei ein Ersuchen um eine Überprüfung samt ausreichendem Beweismaterial dafür eingeht, dass ein Schiff bei seinem Betrieb einer Bestimmung des Übereinkommens zuwiderhandelt oder zuwidergehandelt hat, kann eine Vertragspartei ein Schiff überprüfen, wenn es einen Hafen beziehungsweise einen der Küste vorgelagerten Umschlagplatz unter ihrer Hoheitsgewalt anläuft. Der Bericht über eine derartige Überprüfung ist der Vertragspartei, die um die Überprüfung ersucht hat, sowie der zuständigen Behörde der Verwaltung des betreffenden Schiffes zu übersenden, damit angemessene Massnahmen getroffen werden können.

Art. 11 Schriftliche Unterrichtung über Kontrollmassnahmen

¹ Ergeben sich aus einer Überprüfung im Sinne von Artikel 9 oder 10 Hinweise auf eine Zuwiderhandlung gegen dieses Übereinkommen, so ist das Schiff davon schriftlich zu unterrichten. Der Verwaltung ist ein Bericht zuzuleiten, der auch etwaige Beweismittel für die Zuwiderhandlung enthalten muss.

² Wird eine Massnahme im Sinne von Artikel 9 Absatz 3 oder von Artikel 10 Absatz 2 oder 3 getroffen, so unterrichtet der eine solche Massnahme durchführende Bedienstete unverzüglich die Verwaltung, deren Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, oder, falls dies nicht möglich ist, den Konsul oder diplomatischen Vertreter des betreffenden Schiffes schriftlich über alle Umstände, aufgrund derer die Mass-

nahme für erforderlich erachtet wurde. Ausserdem ist die für die Ausstellung von Zeugnissen zuständige anerkannte Stelle schriftlich zu unterrichten.

³ Ist die betreffende Behörde des Hafenstaates nicht in der Lage, Massnahmen im Sinne von Artikel 9 Absatz 3 oder von Artikel 10 Absatz 2 oder 3 zu treffen, oder ist dem Schiff die Erlaubnis zur Weiterfahrt zum nächsten Anlaufhafen erteilt worden, so unterrichtet sie zusätzlich zu den in Absatz 2 genannten Beteiligten den nächsten Anlaufhafen über alle einschlägigen Angaben bezüglich der Zuwiderhandlung.

Art. 12 Unangemessenes Aufhalten von Schiffen

¹ Es sind alle nur möglichen Anstrengungen zu unternehmen, um zu verhindern, dass ein Schiff in den Fällen der Artikel 7 Absatz 2, Artikel 8, 9 oder 10 in unangemessener Weise fest- oder aufgehalten wird.

² Wird in den Fällen von Artikel 7 Absatz 2, Artikel 8, 9 oder 10 ein Schiff in unangemessener Weise fest- oder aufgehalten, so hat es Anspruch auf Ersatz des erlittenen Verlusts oder Schadens.

Art. 13 Technische Unterstützung und Zusammenarbeit sowie regionale Zusammenarbeit

¹ Die Vertragsparteien verpflichten sich, unmittelbar oder unter Mitwirkung der Organisation und sonstiger internationaler Gremien im Hinblick auf die Überwachung und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen denjenigen Vertragsparteien Unterstützung zu gewähren, die um technische Unterstützung ersuchen

- a. bei der Ausbildung von Personal;
- b. bei der Sicherstellung der Verfügbarkeit einschlägiger Technologie, Ausrüstung und Einrichtungen;
- c. beim Ingangsetzen gemeinsamer Forschungs- und Entwicklungsprogramme;
- d. bei der Durchführung sonstiger Massnahmen mit dem Ziel einer wirksamen Umsetzung dieses Übereinkommens und der von der Organisation ausgearbeiteten dazugehörigen Ausführungsbestimmungen.

² Die Vertragsparteien verpflichten sich, vorbehaltlich ihrer jeweiligen Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften sowie unter Berücksichtigung ihrer politischen Vorstellungen aktiv beim Technologietransfer im Hinblick auf die Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen zusammenzuarbeiten.

³ Zur Förderung der Ziele dieses Übereinkommens bemühen sich alle Vertragsparteien mit einem gemeinsamen Interesse am Schutz der Umwelt, der menschlichen Gesundheit, von Sachwerten und Naturschätzen in einem bestimmten geographischen Gebiet – insbesondere diejenigen Vertragsparteien, die an umschlossenen oder halbumschlossenen Meeren liegen – unter Berücksichtigung regionalspezifischer Besonderheiten um eine verstärkte regionale Zusammenarbeit, und zwar insbesondere durch den Abschluss regionaler Übereinkünfte in Übereinstimmung mit diesem Übereinkommen. Alle Vertragsparteien streben nach Zusammenarbeit mit den

Vertragsparteien regionaler Übereinkünfte bei der Erarbeitung einheitlicher Verfahrensweisen.

Art. 14 Übermittlung von Informationen

¹ Jede Vertragspartei meldet nachstehende Angaben an die Organisation und macht diese Angaben gegebenenfalls anderen Vertragsparteien verfügbar:

- a. alle Vorschriften und Verfahrensweisen im Zusammenhang mit der Behandlung von Ballastwasser, insbesondere ihre Gesetze, sonstigen Rechtsvorschriften und Richtlinien für die Umsetzung des Übereinkommens;
- b. Angaben zu Verfügbarkeit und Lage von Auffanganlagen für die umweltverträgliche Abgabe von Ballastwasser und Sedimenten;
- c. alle Meldevorschriften für ein Schiff, das aus den in den Regeln A-3 und A-4 der Anlage aufgeführten Gründen nicht in der Lage ist, dieses Übereinkommen zu erfüllen.

² Die Organisation unterrichtet die Vertragsparteien über den Eingang sämtlicher Mitteilungen im Sinne dieses Artikels und leitet sämtliche ihr nach Absatz 1 Buchstaben a und b zugeleiteten Angaben an alle Vertragsparteien weiter.

Art. 15 Beilegung von Streitigkeiten

Die Vertragsparteien legen etwaige Streitigkeiten zwischen ihnen über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens durch Verhandlung, Befragung, Vermittlung, in einem Sühnetermin, durch ein Schiedsverfahren, ein gerichtliches Verfahren, durch die Anrufung regionaler Dienststellen oder den Rückgriff auf regionale Vereinbarungen oder aber mit sonstigen friedlichen Mittel ihrer eigenen Wahl bei.

Art. 16 Verhältnis zum Völkerrecht und zu anderen Übereinkünften

Durch dieses Übereinkommen werden die Rechte und Pflichten irgendeines Staates nach dem Gewohnheitsvölkerrecht, wie es im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen kodifiziert ist, nicht berührt.

Art. 17 Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung und Beitritt

¹ Das Übereinkommen liegt am Sitz der Organisation vom 1. Juni 2004 bis zum 31. Mai 2005 zur Unterzeichnung und danach zum Beitritt durch jeden Staat auf.

² Staaten können Vertragsparteien des Übereinkommens werden,

- a. indem sie es ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen,
- b. indem sie es vorbehaltlich der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen und später ratifizieren, annehmen oder genehmigen oder
- c. indem sie ihm beitreten.

³ Die Ratifikation, die Annahme, die Genehmigung oder der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer entsprechenden Urkunde beim Generalsekretär.

⁴ Umfasst ein Staat zwei oder mehr Gebietseinheiten, in denen in Bezug auf die von diesem Übereinkommen behandelten Angelegenheiten unterschiedliche Rechtssysteme Anwendung finden, so kann er im Zeitpunkt der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder des Beitritts erklären, dass sich das Übereinkommen auf alle seine Gebietseinheiten oder aber nur auf eine oder mehrere davon erstreckt; er kann diese Erklärung zu jeder Zeit durch Abgabe einer weiteren Erklärung abändern.

⁵ Jede derartige Erklärung ist dem Verwahrer schriftlich zu notifizieren und muss ausdrücklich die Gebietseinheit oder die Gebietseinheiten bezeichnen, auf die dieses Übereinkommen Anwendung findet.

Art. 18 Inkrafttreten

¹ Dieses Übereinkommen tritt zwölf Monate nach dem Tag in Kraft, an dem es mindestens dreissig Staaten, deren Handelsflotten zusammengenommen mindestens fünfunddreissig vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, entweder ohne den Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet haben oder aber nach Artikel 17 die erforderliche Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben.

² Für Staaten, die eine Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde in Bezug auf dieses Übereinkommen hinterlegt haben, nachdem die Erfordernisse für sein Inkrafttreten erfüllt worden sind, aber vor dem Tag des Inkrafttretens, wird die Ratifikation, die Annahme, die Genehmigung oder der Beitritt am Tag des Inkrafttretens dieses Übereinkommens oder drei Monate nach dem Tag der Hinterlegung der Urkunde wirksam, je nach dem, welcher Zeitpunkt später liegt.

³ Jede Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde, die nach dem Tag des Inkrafttretens des Übereinkommens hinterlegt wird, tritt drei Monate nach dem Tag der Hinterlegung in Kraft.

⁴ Nach dem Tag, an dem eine Änderung dieses Übereinkommens als nach Artikel 19 angenommen gilt, gilt jede hinterlegte Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde für dieses Übereinkommen in seiner geänderten Fassung.

Art. 19 Änderungen

¹ Dieses Übereinkommen kann nach einem der in den folgenden Absätzen vorgesehenen Verfahren geändert werden:

² Änderungen nach Prüfung innerhalb der Organisation:

- a. Jede Vertragspartei kann eine Änderung des Übereinkommens vorschlagen. Jeder Änderungsvorschlag wird dem Generalsekretär vorgelegt, der ihn spätestens sechs Monate vor seiner Prüfung an die Vertragsparteien und die Mitglieder der Organisation weiterleitet.

- b. Jeder nach Buchstabe a vorgelegte und weitergeleitete Änderungsvorschlag wird dem Ausschuss zur Prüfung vorgelegt. Alle Vertragsparteien, gleichviel ob sie Mitglieder der Organisation sind oder nicht, sind berechtigt, an den Beratungen des Ausschusses zur Prüfung von Änderungen und zur Beschlussfassung darüber teilzunehmen.
- c. Änderungen werden mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien im Ausschuss beschlossen, sofern bei der Abstimmung mindestens ein Drittel der Vertragsparteien anwesend ist.
- d. Nach Buchstabe c beschlossene Änderungen werden vom Generalsekretär den Vertragsparteien zur Annahme übermittelt.
- e. Eine Änderung gilt unter nachstehenden Voraussetzungen als angenommen:
 - i) Eine Änderung eines Artikels des Übereinkommens gilt als an dem Tag angenommen, an dem zwei Drittel der Vertragsparteien dem Generalsekretär ihre Annahme notifiziert haben.
 - ii) Eine Änderung der Anlage gilt entweder als mit Ablauf von zwölf Monaten nach dem Tag der Beschlussfassung oder als an einem anderen vom Ausschuss festgelegten Tag als angenommen. Haben jedoch bis zu jenem Tag mehr als ein Drittel der Vertragsparteien dem Generalsekretär notifiziert, dass sie die Änderung ablehnen, so gilt sie als nicht angenommen.
- f. Eine Änderung tritt unter den nachstehenden Bedingungen in Kraft:
 - i) Eine Änderung eines Artikels des Übereinkommens tritt für die Vertragsparteien, die erklärt haben, dass sie sie angenommen haben, sechs Monate nach dem Tag in Kraft, an dem sie gemäss Buchstabe e Ziffer i als angenommen gilt.
 - ii) Eine Änderung der Anlage tritt für alle Vertragsparteien sechs Monate nach dem Tag in Kraft, an dem sie als angenommen gilt; dies trifft jedoch nicht zu für eine Vertragspartei, die
 - 1) ihre Ablehnung der Änderung gemäss Buchstabe e Ziffer ii notifiziert und diese Ablehnung nicht zurückgezogen hat, oder die
 - 2) dem Generalsekretär vor dem Inkrafttreten der betreffenden Änderung notifiziert hat, dass die Änderung für sie erst nach einer späteren Notifikation ihrer Annahme in Kraft tritt.
- g. i) Eine Vertragspartei, die eine Ablehnung nach Buchstabe f Ziffer ii Nummer 1 notifiziert hat, kann später dem Generalsekretär notifizieren, dass sie die betreffende Änderung annimmt. Diese Änderung tritt für die betreffende Vertragspartei sechs Monate nach dem Tag der Notifikation ihrer Annahme oder am Tag des Inkrafttretens der Änderung in Kraft, je nach dem, welcher Zeitpunkt später liegt.

- ii) Notifiziert eine Vertragspartei, die eine Notifikation im Sinne von Buchstabe f Ziffer ii Nummer 1 vorgenommen hat, im Hinblick auf eine Änderung dem Generalsekretär deren Annahme, so tritt diese Änderung für die betreffende Vertragspartei sechs Monate nach dem Tag der Notifikation ihrer Annahme oder am Tag des Inkrafttretens der Änderung in Kraft, je nach dem, welcher Zeitpunkt später liegt.

³ Änderung durch eine Konferenz:

- a) Auf Ersuchen einer Vertragspartei, dem mindestens zwei Drittel der Vertragsparteien beitreten, beruft die Organisation eine Konferenz der Vertragsparteien zur Prüfung von Änderungen ein.
- b) Eine von einer solchen Konferenz mit einer Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien beschlossene Änderung ist vom Generalsekretär allen Vertragsparteien zur Annahme zu übermitteln.
- c) Sofern die Konferenz nichts anderes beschliesst, gilt die Änderung nach Massgabe des in Absatz 2 Buchstaben e und f dieses Artikels beschriebenen Verfahrens als angenommen und tritt in Kraft.

⁴ Eine Vertragspartei, die sich geweigert hat, eine Änderung der Anlage anzunehmen, gilt lediglich für den Zweck der Anwendung dieser Änderung als Nichtvertragspartei.

⁵ Jede Notifikation im Sinne dieses Artikels erfolgt in schriftlicher Form an den Generalsekretär.

⁶ Der Generalsekretär unterrichtet alle Vertragsparteien und Mitglieder der Organisation

- a) über jede Änderung, die in Kraft tritt, sowie über den Tag des Inkrafttretens allgemein und für jede einzelne Vertragspartei;
- b) über jede nach Massgabe dieses Artikels erfolgte Notifikation.

Art. 20 Kündigung

¹ Das Übereinkommen kann von jeder Vertragspartei jederzeit nach Ablauf von zwei Jahren nach dem Tag des Inkrafttretens des Übereinkommens für die betreffende Vertragspartei gekündigt werden.

² Die Kündigung erfolgt durch schriftliche Notifikation an den Verwahrer und tritt ein Jahr nach Eingang der Kündigung oder nach einem gegebenenfalls in der Notifikation genannten längeren Zeitraum in Kraft.

Art. 21 Verwahrer

¹ Das Übereinkommen wird beim Generalsekretär hinterlegt; dieser übermittelt allen Staaten, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, beglaubigte Abschriften.

² Zusätzlich zu den an anderer Stelle im Übereinkommen festgelegten Aufgaben obliegt es dem Generalsekretär,

- a) alle Staaten, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind,
 - i) über jede neue Unterzeichnung und Hinterlegung einer Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde sowie über den Tag der Hinterlegung zu unterrichten;
 - ii) über den Tag des Inkrafttretens des Übereinkommens zu unterrichten;
 - iii) über die Hinterlegung jeder Kündigungsurkunde zum Übereinkommen sowie über den Tag des Eingangs und den Tag des Wirksamwerdens der Kündigung zu unterrichten;
- b) sobald das Übereinkommen in Kraft tritt, seinen Wortlaut dem Sekretariat der Vereinten Nationen zur Registrierung und Veröffentlichung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen zuzuleiten.

Art. 22 Sprachen

Das Übereinkommen ist in einer Urschrift in arabischer, chinesischer, englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache abgefasst, wobei jeder Wortlaut gleichermassen verbindlich ist.

Zu Urkund dessen haben die von ihren Regierungen hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

Geschehen zu London am heutigen dreizehnten Februar Zweitausendundvier.

Regeln für die Überwachung und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen zur Verhütung, Verringerung und Beseitigung der Übertragung von schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserregern

Abschnitt A – Allgemeine Bestimmungen

Regel A-1 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Anlage haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

¹ Der Ausdruck «Jahrestag» bezeichnet Tag und Monat jedes Jahres, die dem Tag des Ablaufs des Zeugnisses entsprechen.

² Der Ausdruck «Ballastwasser-Fassungsvermögen» bezeichnet das gesamte als Hohlraum angegebene Fassungsvermögen sämtlicher Tanks, Räume oder Abteilungen auf einem Schiff, die dazu verwendet werden, Ballastwasser zu befördern, aufzunehmen oder abzugeben, insbesondere sämtliche Mehrzwecktanks, -räume oder -abteilungen, deren Entwurf die Beförderung von Ballastwasser erlaubt.

³ Der Ausdruck «Unternehmen» bezeichnet den Eigentümer des Schiffes oder irgendeine sonstige Stelle oder Person, wie den Geschäftsführer oder den Bareboat-Charterer, die vom Eigentümer des Schiffes die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat und die sich durch Übernahme dieser Verantwortung einverstanden erklärt hat, alle durch den Internationalen Code für Massnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs¹ auferlegten Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen.

⁴ Der Ausdruck «gebaut» bedeutet in Bezug auf ein Schiff einen Bauzustand,

1. in dem der Kiel gelegt ist;
2. der den Baubeginn eines bestimmten Schiffes erkennen lässt;
3. in dem die Montage von mindestens 50 Tonnen oder 1 vom Hundert des geschätzten Gesamtbedarfs an Baumaterial begonnen hat, je nach dem, welcher Wert kleiner ist;
4. in dem an dem Schiff ein grösserer Umbau durchgeführt wird.

⁵ Der Ausdruck «grösserer Umbau» bezeichnet den Umbau eines Schiffes,

1. durch den sein Ballastwasser-Fassungsvermögen um 15 vom Hundert oder mehr verändert wird,
2. durch den der Schiffstyp geändert wird,

¹ Es wird auf den von der Organisation mit Entschliessung A.741 (18) angenommenen ISM-Code in seiner geänderten Fassung verwiesen.

3. der nach Auffassung der Verwaltung dazu dient, die Betriebszeit des Schiffes um 10 Jahre oder mehr zu verlängern, oder
4. durch den sein Ballastwassersystem in einer anderen Weise verändert wird als durch einen blossen Komponenten-Austausch. Der Umbau eines Schiffes zum Zwecke der Erfüllung von Regel D-1 gilt nicht als «grösserer Umbau» im Sinne dieser Anlage.

⁶ Der Ausdruck «vom nächstgelegenen Land» bedeutet von der Basislinie aus, von der aus das Küstenmeer des betreffenden Hoheitsgebiets nach dem Völkerrecht bestimmt wird, jedoch mit der Massgabe, dass für die Zwecke dieses Übereinkommens der Ausdruck «vom nächstgelegenen Land» vor der Nordostküste Australiens bedeutet von einer Linie aus, die von einem Punkt an der australischen Küste auf 11°00' südlicher Breite, 142°08' östlicher Länge bis zu einem Punkt auf 10°35' südlicher Breite, 141°55' östlicher Länge gezogen ist, von dort aus zu einem Punkt auf 10°00' südlicher Breite, 142°00' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 09°10' südlicher Breite, 143°52' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 09°00' südlicher Breite, 144°30' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 10°41' südlicher Breite, 145°00' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 13°00' südlicher Breite, 145°00' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 15°00' südlicher Breite, 146°00' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 17°30' südlicher Breite, 147°00' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 21°00' südlicher Breite, 152°55' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 24°30' südlicher Breite, 154°00' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt an der australischen Küste auf 24°42' südlicher Breite, 153°15' östlicher Länge.

⁷ Der Ausdruck «aktive Substanz» bezeichnet eine Substanz oder einen Organismus (insbesondere ein Virus oder einen Pilz), die beziehungsweise der eine allgemeine oder eine spezifische Wirkung auf oder gegen schädliche Wasserorganismen und Krankheitserreger hat.

Regel A-2 Allgemeine Anwendbarkeit

Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, darf das Einleiten von Ballastwasser nur nach der Behandlung von Ballastwasser nach Massgabe dieser Anlage erfolgen.

Regel A-3 Ausnahmen

Die Bestimmungen von Regel B-3 oder etwaige von einer Vertragspartei nach Massgabe von Artikel 2 Absatz 3 oder von Abschnitt C beschlossene zusätzliche Massnahmen gelten nicht für

1. die Aufnahme oder das Einleiten von Ballastwasser und Sedimenten, die beziehungsweise das aus Gründen der Schiffssicherheit in Notfallsituationen oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich ist;
2. das unfallbedingte Einleiten von Ballastwasser und Sedimenten infolge einer Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung,

1. sofern vor und nach Eintritt des Schadens beziehungsweise der Entdeckung des Schadens oder dem Einleiten alle vertretbaren Vorsichtsmassnahmen getroffen worden sind, um das Einleiten zu verhindern oder auf das Mindestmass zu verringern, und
2. sofern nicht der Eigentümer, der Kapitän oder der diensthabende Offizier vorsätzlich oder fahrlässig den Schaden verursacht hat;
3. die Aufnahme oder das Einleiten von Ballastwasser und Sedimenten, wenn dies zu dem Zweck erfolgt, von dem Schiff ausgehende Verschmutzungsereignisse zu verhüten oder auf das Mindestmass zu verringern;
4. die Aufnahme und das anschliessende Wiedereinleiten desselben Ballastwassers und derselben Sedimente auf Hoher See;
5. das Einleiten von Ballastwasser und Sedimenten von einem Schiff an derselben Stelle, wo die Gesamtheit des betreffenden Ballastwassers und der betreffenden Sedimente herkommen, sofern keine Vermengung mit Ballastwasser und Sedimenten aus anderen Gebieten stattgefunden hat. Hat eine solche Vermengung stattgefunden, so unterliegt das aus anderen Gebieten stammende Ballastwasser der Behandlung von Ballastwasser nach Massgabe dieser Anlage.

Regel A-4 Befreiungen

¹ Eine Vertragspartei kann oder mehrere Vertragsparteien können in Gewässern unter ihrer Hoheitsgewalt zusätzlich zu den an anderer Stelle in diesem Übereinkommen genannten Befreiungen von der Verpflichtung zur Anwendung von Regel B-3 oder C-3 gewähren, jedoch nur, wenn diese Befreiungen

1. einem oder mehreren Schiffen auf einer oder mehreren Reisen zwischen bestimmten Häfen oder Örtlichkeiten oder aber einem Schiff gewährt werden, das ausschliesslich zwischen bestimmten Häfen oder Örtlichkeiten betrieben wird;
2. vorbehaltlich einer zwischendurch erfolgenden Überprüfung höchstens fünf Jahre lang gelten;
3. Schiffen gewährt werden, die nur Ballastwasser oder Sedimente miteinander vermengen, die von den in Ziffer 1.1 genannten Häfen oder Örtlichkeiten stammen;
4. nach Massgabe der von der Organisation erstellten Richtlinien über die Risikoabschätzung gewährt werden.

² Eine Ausnahme im Sinne von Absatz 1 darf erst nach Übermittlung einschlägiger Angaben an die Organisation zur Weiterleitung an die Vertragsparteien wirksam werden.

³ Durch eine Ausnahme nach Massgabe dieser Regel dürfen die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Naturschätze angrenzender oder sonstiger Staaten nicht beeinträchtigt oder geschädigt werden. Mit jedem Staat, von dem die

Vertragspartei bestimmt hat, dass er nachteilig betroffen sein könnte, sind Konsultationen mit dem Ziel zu führen, etwa geäußerte Befürchtungen zu zerstreuen.

⁴ Alle Ausnahmen nach dieser Regel sind in das Ballastwasser-Tagebuch einzutragen.

Regel A-5 Einhaltung von gleichwertigen Regelungen

Die Frage der Einhaltung von mit dieser Anlage gleichwertigen Regelungen durch Sportboote von weniger als 50 Meter Länge und mit einem Ballastwasser-Fassungsvermögen von höchstens 8 Kubikmetern, die ausschliesslich zu Zwecken der Erholung oder des sportlichen Wettbewerbs benutzt werden, oder durch ebensolche Fahrzeuge, die in erster Linie für Such und Rettungseinsätze benutzt werden, ist von der Verwaltung unter Berücksichtigung der von der Organisation erstellten einschlägigen Richtlinien zu entscheiden.

Abschnitt B – Behandlungs- und Überwachungsvorschriften für Schiffe

Regel B-1 Plan für die Ballastwasser-Behandlung

Jedes Schiff muss einen Plan für die Ballastwasser-Behandlung an Bord mitführen und ihn umsetzen. Dieser Plan muss von der Verwaltung unter Berücksichtigung der von der Organisation erstellten Richtlinien genehmigt sein. Der Plan für die Ballastwasser-Behandlung muss spezifisch für jedes einzelne Schiff sein und mindestens

1. die Sicherheitsverfahren für das Schiff und die Besatzung im Zusammenhang mit der Behandlung von Ballastwasser entsprechend diesem Übereinkommen ausführlich darstellen;
2. eine ausführliche Beschreibung der in diesem Übereinkommen dargestellten Massnahmen enthalten, die zur Umsetzung der Vorschriften über die Behandlung von Ballastwasser und der sie ergänzenden Verfahrensweisen für die Behandlung von Ballastwasser zu treffen sind;
3. die Verfahren für
 1. auf das Einleiten von Sedimenten See und
 2. die Abgabe von Sedimenten an Land ausführlich darstellen;
4. die Verfahren für die Koordination der Behandlung von Ballastwasser an Bord, die ein Einleiten ins Meer beinhaltet, mit den Behörden des Staates darstellen, in dessen Gewässer ein solches Einleiten stattfinden wird;
5. den Schiffsoffizier an Bord bezeichnen, der damit betraut ist, sicherzustellen, dass der Plan ordnungsgemäss umgesetzt wird;
6. eine Darstellung der nach diesem Übereinkommen vorgesehenen Meldevorschriften für Schiffe enthalten;

7. in der Arbeitssprache des Schiffes gefertigt sein. Ist die benutzte Sprache nicht Englisch, Französisch oder Spanisch, so ist eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beizugeben.

Regel B-2 Ballastwasser-Tagebuch

¹ Jedes Schiff muss an Bord ein Ballastwasser-Tagebuch mitführen (wobei es sich auch um ein elektronisches Aufzeichnungssystem oder um ein in ein anderes Tagebuch oder Aufzeichnungssystem integriertes Tagebuch handeln kann), das mindestens die in Anhang II aufgeführten Angaben enthält.

² Die Einträge im Ballastwasser-Tagebuch sind nach der letzten Eintragung mindestens zwei Jahre lang an Bord und danach mindestens drei Jahre lang in der Verfügungsgewalt des Unternehmens aufzubewahren.

³ Bei einem Einleiten von Ballastwasser nach Massgabe von Regel A-3, A-4 oder B-3 Absatz 6 oder im Falle eines sonstigen unfallbedingten oder sonstwie aussergewöhnlichen Einleitens von Ballastwasser, für das durch dieses Übereinkommen nicht eine anderweitige Befreiungsregelung vorgesehen ist, ist im Ballastwasser-Tagebuch ein Eintrag vorzunehmen, in dem die Umstände des Einleitens und die Gründe dafür dargelegt werden.

⁴ Das Ballastwasser-Tagebuch ist zur sofortigen Überprüfung zu jeder zumutbaren Zeit bereitzuhalten und darf im Falle eines unbemannten Schiffes im Schlepp an Bord des schleppenden Schiffes aufbewahrt werden.

⁵ Jeder betriebliche Vorgang betreffend Ballastwasser ist unverzüglich und vollständig im Ballastwasser-Tagebuch einzutragen. Jeder Eintrag ist von dem Schiffsoffizier, der mit dem betreffenden betrieblichen Vorgang betraut war, abzuzeichnen und jede abgeschlossene Seite ist vom Kapitän gegenzuzeichnen. Die Einträge im Ballastwasser-Tagebuch müssen in einer Arbeitssprache des Schiffes abgefasst sein. Ist diese Sprache nicht Englisch, Französisch oder Spanisch, so müssen die Einträge eine Übersetzung in eine dieser Sprachen enthalten.

⁶ Von einer Vertragspartei gehörig bevollmächtigte Bedienstete dürfen das Ballastwasser-Tagebuch an Bord jedes Schiffes überprüfen, auf das diese Regel Anwendung findet, während sich das Schiff in einem Hafen oder an einem der Küste vorgelagerten Umschlagplatz dieser Vertragspartei aufhält. Sie dürfen von jedem Eintrag eine Abschrift fertigen und vom Kapitän verlangen, zu bestätigen, dass die Abschrift mit der Urschrift übereinstimmt. Eine in dieser Weise beglaubigte Abschrift ist in einem gerichtlichen Verfahren als Beweis für das Vorliegen der in dem betreffenden Eintrag behaupteten Tatsachen zulässig. Die Überprüfung von Ballastwasser-Tagebüchern und die Anfertigung von beglaubigten Abschriften müssen so zügig wie möglich erfolgen und dürfen nicht dazu führen, dass das betreffende Schiff übermässig aufgehalten wird.

Regel B-3 Schiffsseitige Behandlung von Ballastwasser

¹ Ein vor 2009 gebautes Schiff muss

1. bei einem Ballastwasser-Fassungsvermögen zwischen 1500 und 5000 Kubikmeter (beide Werte eingeschlossen) bis 2014 eine Behandlung von Ballastwasser durchführen, die mindestens die in Regel D-1 oder D-2 beschriebene Norm erfüllt; danach muss sie mindestens die in Regel D-2 beschriebene Norm erfüllen;
2. bei einem Ballastwasser-Fassungsvermögen von weniger als 1500 oder mehr als 5000 Kubikmeter bis 2016 eine Behandlung von Ballastwasser durchführen, die mindestens die in Regel D-1 oder D-2 beschriebene Norm erfüllt; danach muss sie mindestens die in Regel D-2 beschriebene Norm erfüllen.

² Ein Schiff, auf das Absatz 1 Anwendung findet, muss jenem Absatz spätestens bei der ersten Zwischenbesichtigung oder Besichtigung zwecks Zeugnisverlängerung – je nach dem, welcher Zeitpunkt früher liegt – entsprechen, die nach dem Jahrestag der Ablieferung des Schiffes in dem Jahr erfolgt, in dem die auf das Schiff anwendbare Norm zu erfüllen ist.

³ Ein im Jahre 2009 oder später gebautes Schiff mit einem Ballastwasser-Fassungsvermögen von weniger als 5000 Kubikmeter muss eine Behandlung von Ballastwasser durchführen, die mindestens die in Regel D-2 beschriebene Norm erfüllt.

⁴ Ein im Jahre 2009 oder später, jedoch vor dem Jahr 2012, gebautes Schiff mit einem Ballastwasser-Fassungsvermögen von 5000 Kubikmeter oder mehr muss eine Behandlung von Ballastwasser nach Ziffer 1.2 durchführen.

⁵ Ein im Jahre 2012 oder später gebautes Schiff mit einem Ballastwasser-Fassungsvermögen von 5000 Kubikmeter oder mehr muss eine Behandlung von Ballastwasser durchführen, die mindestens die in Regel D-2 beschriebene Norm erfüllt.

⁶ Diese Regel findet keine Anwendung auf Schiffe, die Ballastwasser an eine Auffanganlage abgeben, bei deren Entwurf die von der Organisation für solche Anlagen erstellten Richtlinien berücksichtigt worden sind.

⁷ Anstelle der in den Absätzen 1–5 aufgeführten Vorschriften können wahlweise auch andere Verfahren der Behandlung von Ballastwasser akzeptiert werden, sofern diese Verfahren zumindest einen gleichhohen Schutz der Umwelt, der menschlichen Gesundheit, von Sachwerten oder Naturschätzen sicherstellen und vom Ausschuss im Grundsatz gebilligt worden sind.

Regel B-4 Austausch von Ballastwasser

¹ Ein Schiff, das zur Erfüllung der Norm in Regel D-2 den Austausch von Ballastwasser durchführt, muss,

1. wenn immer es möglich ist, diesen Austausch von Ballastwasser mindestens 200 Seemeilen vom nächstgelegenen Land, bei einer Wassertiefe von mindestens 200 Meter sowie unter Berücksichtigung der von der Organisation erstellten Richtlinien durchführen;

2. in Fällen, in denen das Schiff nicht in der Lage ist, den Austausch von Ballastwasser nach Massgabe von Ziffer 1 durchzuführen, diesen Austausch unter Berücksichtigung der Richtlinien im Sinne von Ziffer 1 und so weit wie möglich vom nächstgelegenen Land durchführen, in jedem Fall jedoch mindestens 50 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 200 Meter.

² In Seegebieten, wo die Entfernung vom nächstgelegenen Land oder die Wassertiefe nicht den in Ziffer 1. 1 oder Ziffer 1.2 genannten Vorgaben entspricht, kann der Hafenstaat in Absprache mit angrenzenden oder gegebenenfalls mit sonstigen Staaten Gebiete bestimmen, wo ein bestimmtes Schiff unter Berücksichtigung der Richtlinien nach Ziffer 1 den Austausch von Ballastwasser durchführen kann.

³ Ein Schiff ist nicht verpflichtet, von seiner geplanten Reiseroute abzuweichen oder den Reiseablauf zu verzögern, um eine bestimmte Vorschrift von Absatz 1 zu erfüllen.

⁴ Ein Schiff, das den Austausch von Ballastwasser durchführt, ist nicht verpflichtet, Absatz 1 beziehungsweise Absatz 2 zu erfüllen, wenn der Kapitän nach verständiger Abwägung entscheidet, dass aufgrund ungünstiger Wetterverhältnisse, aus entwürfsbedingten Gründen, aufgrund der mechanischen Belastung des Schiffes, wegen einer Funktionsstörung der Ausrüstung oder aufgrund eines sonstigen aussergewöhnlichen Umstandes der Austausch von Ballastwasser die Sicherheit oder Stabilität des Schiffes oder die Sicherheit seiner Besatzung oder seiner Fahrgäste gefährden würde.

⁵ Ist ein Schiff zum Austausch von Ballastwasser verpflichtet, erfüllt diese Verpflichtung jedoch nicht und nimmt dafür diese Regel in Anspruch, so sind die Gründe im Ballastwasser-Tagebuch einzutragen.

Regel B-5 Behandlung von Sedimenten

¹ Alle Schiffe müssen nach Massgabe des Plans für die Behandlung von Ballastwasser aus den Räumen, die dazu bestimmt sind, Ballastwasser zu befördern, Sedimente entfernen und diese Sedimente entsorgen.

² Schiffe nach Regel B-3 Absätze 3 bis 5 müssen nach ihrem Entwurf und ihrer Konstruktion so beschaffen sein, dass die Aufnahme und das unerwünschte Einfangen von Sedimenten auf das Mindestmass verringert und die Entfernung von Sedimenten erleichtert werden sowie ein sicherer Zugang für die Entfernung von und die Probenahme aus Sedimenten unter Berücksichtigung der von der Organisation erstellten Richtlinien vorhanden ist; Schiffe nach Regel B-3 Absatz 1 müssen diesen Absatz in dem Umfang erfüllen, wie es praktisch durchführbar ist.

Regel B-6 Pflichten von Schiffsoffizieren und Mannschaften

Schiffsoffiziere und Mannschaften müssen mit ihren Aufgaben bei der Umsetzung des speziell für das Schiff, auf dem sie Dienst tun, erstellten Plans für die Behandlung von Ballastwasser und entsprechend ihren Aufgaben mit dem Plan für die Behandlung von Ballastwasser des Schiffes vertraut sein.

Abschnitt C – Sondervorschriften in bestimmten Gebieten

Regel C-1 Zusätzliche Massnahmen

¹ Bestimmt eine Vertragspartei einzeln oder gemeinsam mit anderen Vertragsparteien, dass zusätzlich zu den in Abschnitt B dargestellten Massnahmen weitere Massnahmen erforderlich sind, um die Übertragung von schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserregern durch Ballastwasser und Sedimente von Schiffen in Gebiete unter ihrer Hoheitsgewalt zu verhüten, zu verringern oder zu beseitigen, so kann diese Vertragspartei beziehungsweise können diese Vertragsparteien verlangen, dass Schiffe eine genau bezeichnete Norm oder Vorschrift erfüllen.

² Vor der Festlegung von Normen oder Vorschriften im Sinne von Absatz 1 soll eine Vertragspartei in Konsultationen mit angrenzenden oder sonstigen Staaten eintreten, die von diesen Normen oder Vorschriften betroffen sein können.

³ Die Vertragspartei/Vertragsparteien, die beabsichtigt/beabsichtigen, zusätzliche Massnahmen nach Massgabe von Absatz 1 einzuführen, muss/müssen

1. die von der Organisation erstellten Richtlinien berücksichtigen;
2. ihre Absicht, zusätzliche Massnahmen zu treffen, ausser in Notfallsituationen oder bei Ausbruch von Epidemien mindestens 6 Monate vor dem ins Auge gefassten Tag der Umsetzung der Massnahme(n) der Organisation mitteilen. Diese Mitteilung muss folgendes beinhalten:
 1. die genauen geographischen Koordinaten des Gebietes, wo die zusätzliche(n) Massnahme(n) gilt (gelten);
 2. die Notwendigkeit und die Begründung für die Anwendung der zusätzliche(n) Massnahme(n) sowie deren Nutzen, wenn immer ein solcher gegeben ist;
 3. eine Darstellung der zusätzliche(n) Massnahme(n);
 4. etwaige Vorkehrungen, die getroffen worden sind, um die Erfüllung der zusätzliche(n) Massnahme(n) durch die Schiffe zu erleichtern;
3. die Genehmigung der Organisation einholen, soweit dies nach dem Gewohnheitsvölkerrecht vorgeschrieben ist, wie es im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen kodifiziert ist.

⁴ Die Vertragspartei/Vertragsparteien, die solche zusätzlichen Massnahmen einführt/einführen, bemüht/bemühen sich darum, alle in diesem Zusammenhang zweckmässigen Dienstleistungen zur Verfügung zu stellen, um die Belastungen für das Schiff zu verringern; zu diesen Dienstleistungen kann unter anderem die Unterrichtung von Seeleuten über den Geltungsbereich dieser Massnahmen und, soweit dies praktisch durchführbar ist, über verfügbare und alternative Fahrtstrecken oder Häfen gehören.

⁵ Keine von einer oder mehreren Vertragsparteien beschlossene zusätzliche Massnahme darf die nautische Schiffssicherheit und die Möglichkeiten des Schiffes zur Gefahrenabwehr beeinträchtigen noch darf sie zu einem Konflikt mit einem anderen Übereinkommen führen, dem das Schiff entsprechen muss.

⁶ Die Vertragspartei/Vertragsparteien, die zusätzliche Massnahmen einführt/einführen, kann/können diese Massnahmen nach ihrem Ermessen eine bestimmte Zeitlang oder in besonderen Umständen aussetzen.

Regel C-2 Warnhinweise betreffend die Aufnahme von Ballastwasser in bestimmten Gebieten und damit zusammenhängende Massnahmen des Flaggenstaates

¹ Jede Vertragspartei bemüht sich darum, Seeleute über Gebiete unter ihrer Hoheitsgewalt zu unterrichten, wo aufgrund bekannter Umstände Schiffe kein Ballastwasser aufnehmen sollten. Die betreffende Vertragspartei gibt bei einer solchen Unterrichtung die genauen Koordinaten des Gebietes beziehungsweise der Gebiete sowie nach Möglichkeit die Lage eines oder mehrerer etwaiger alternativer Gebiete für die Aufnahme von Ballastwasser an. Warnhinweise können gegeben werden

1. betreffend Gebiete, von denen bekannt ist, dass dort akut, epidemisch oder endemisch schädliche Wasserorganismen und/oder Krankheitserreger (zum Beispiel giftige Algenblüten) vorkommen, von denen mit gewisser Wahrscheinlichkeit anzunehmen ist, dass sie von Bedeutung für die Aufnahme oder das Einleiten von Ballastwasser sind;
2. betreffend Gebiete, die in der Nähe von einmündenden Abwasserleitungen liegen;
3. betreffend Gebiete, wo der gezeitenbedingte Wasseraustausch schwach ist oder betreffend Zeiten, von denen bekannt ist, dass zu ihnen ein Gezeitenstrom eine höhere Trübung als üblich verursacht.

² Zusätzlich zur Unterrichtung von Seeleuten über Gebiete im Sinne von Absatz 1 muss eine Vertragspartei die Organisation und alle möglicherweise betroffenen Küstenstaaten über alle in Absatz 1 bezeichneten Gebiete sowie über den Zeitraum unterrichten, während dessen der betreffende Warnhinweis voraussichtlich in Kraft sein wird. In der Mitteilung an die Organisation und alle möglicherweise betroffenen Küstenstaaten sind die genauen Koordinaten des Gebietes beziehungsweise der Gebiete sowie nach Möglichkeit die Lage eines oder mehrerer etwaiger Ausweichgebiete für die Aufnahme von Ballastwasser anzugeben. Für Schiffe, die gezwungen sind, in dem betreffenden Gebiet Ballastwasser aufzunehmen, muss die Mitteilung Hinweise darauf enthalten, welche Vorkehrungen für Ausweichmöglichkeiten zur Aufnahme von Ballastwasser getroffen worden sind. Die Vertragspartei muss Seeleute, die Organisation und alle möglicherweise betroffenen Küstenstaaten auch davon unterrichten, wenn ein einmal gegebener Warnhinweis nicht länger gilt.

Regel C-3 Übermittlung von Informationen

Die Organisation stellt die ihr nach den Regeln C-1 und C-2 übermittelten Informationen in geeigneter Art und Weise zur Verfügung.

Abschnitt D – Normen für die Behandlung von Ballastwasser

Regel D-1 Norm für den Austausch von Ballastwasser

¹ Schiffe, die den Austausch von Ballastwasser nach dieser Regel durchführen, müssen dabei einen Wirkungsgrad von 95 vom Hundert der nach dem Volumen gemessenen Menge an ausgetauschtem Ballastwasser erreichen.

² Bei Schiffen, die das Ballastwasser mit der Methode des Durchpumpens austauschen, wird ein dreimaliges Durchpumpen des Volumens jedes Ballastwassertanks als der in Absatz 1 genannten Norm entsprechend angesehen. Ein weniger als dreimaliges Durchpumpen kann akzeptiert werden, sofern das betreffende Schiff nachweisen kann, dass 95 vom Hundert der nach dem Volumen gemessenen Menge ausgetauscht worden ist.

Regel D-2 Norm für die Zusammensetzung des Ballastwassers

¹ Schiffe, die eine Behandlung von Ballastwasser nach dieser Regel durchführen, müssen weniger als 10 lebensfähige Organismen je Kubikmeter mit einer Grösse von mindestens 50 Mikrometer und weniger als 10 lebensfähige Organismen je Milliliter mit einer Grösse von weniger als 50 Mikrometer und mindestens 10 Mikrometer abgeben; ausserdem darf die Abgaberate der Pilotmikroben im Sinne von Absatz 2 die angegebenen Konzentrationen nicht überschreiten.

² Zu den in der angegebenen Konzentration als für die menschliche Gesundheit unbedenklich geltenden Pilotmikroben gehören die nachstehend genannten:

1. toxische *Vibrio cholerae* (O1 und O139) in einer Konzentration von weniger als 1 cfu je 100 ml oder von weniger als 1 cfu je 1 g Zooplankton (Nassgewicht)
2. *Escherichia coli* in einer Konzentration von weniger als 250 cfu je 100 ml
3. Darm-Enterokokken in einer Konzentration von weniger als 100 cfu je 100 ml;

dabei steht die Abkürzung «cfu» für «koloniebildende Einheit» (englisch «colony-forming unit»).

Regel D-3 Zusätzliche Vorschriften zu den Regeln D-1 und D-2

¹ Mit Ausnahme der in Absatz 2 genannten Fälle müssen alle zur Erfüllung dieses Übereinkommens angewandten Systeme zur Behandlung von Ballastwasser von der Verwaltung nach Massgabe der von der Organisation erstellten Richtlinien genehmigt werden.

² Systeme zur Behandlung von Ballastwasser, die zur Erfüllung dieses Übereinkommens aktive Substanzen oder Zubereitungen benutzen, die eine oder mehrere aktive Substanzen enthalten, müssen von der Organisation auf der Grundlage eines von der Organisation ausgearbeiteten Verfahrens genehmigt werden. In diesem Verfahren muss die Genehmigung aktiver Substanzen und der Widerruf einer sol-

chen Genehmigung sowie die vorgeschlagene Anwendungsweise der betreffenden aktiven Substanzen beschrieben sein. Bei Widerruf einer Genehmigung ist die Verwendung der davon betroffenen aktiven Substanz oder Substanzen innerhalb eines Jahres nach dem Widerrufsdatum zu verbieten.

³ Alle zur Erfüllung dieses Übereinkommens angewandten Systeme zur Behandlung von Ballastwasser müssen in Bezug auf das Schiff, seine Ausrüstung und die Besatzung sicher sein.

Regel D-4 Prototypen von Technologien für die Behandlung von Ballastwasser

¹ Für jedes Schiff, das vor dem Tag, an dem die Norm in Regel D-2 eigentlich für dieses Schiff wirksam würde, an einem von der Verwaltung genehmigten Programm zur Erprobung und Bewertung viel versprechender Technologien für die Behandlung von Ballastwasser teilnimmt, gilt die Norm in Regel D-2 erst fünf Jahre nach dem Tag, ab dem das Schiff eigentlich verpflichtet gewesen wäre, diese Norm zu erfüllen.

² Für jedes Schiff, das nach dem Tag, an dem die Norm in Regel D-2 für dieses Schiff wirksam geworden ist, an einem von der Verwaltung unter Berücksichtigung der von der Organisation erstellten Richtlinien genehmigten Programm zur Erprobung und Bewertung viel versprechender Ballastwasser-Technologien teilnimmt, die zu Behandlungstechnologien führen können, mit denen eine höhere Norm als die in Regel D-2 genannte erreicht werden kann, gilt die Norm in Regel D-2 nach dem Tag des Einbaus einer solchen Technologie fünf Jahre lang nicht mehr.

³ Bei der Aufstellung und Durchführung eines Programms zur Erprobung und Bewertung viel versprechender Ballastwasser-Technologien

1. müssen die Vertragsparteien die von der Organisation erstellten Richtlinien berücksichtigen und
2. dürfen die Vertragsparteien nur die Teilnahme der geringsten Anzahl an Schiffen gestatten, die erforderlich ist, um solche Technologien wirksam zu erproben.

⁴ Während des gesamten Erprobungszeitraums muss das Behandlungssystem gleichmässig und unter Beachtung der Entwurfsvorgaben betrieben werden.

Regel D-5 Überprüfung von Normen durch die Organisation

¹ Der Ausschuss nimmt auf einer Zusammenkunft, die spätestens drei Jahre vor dem frühestmöglichen Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Norm nach Regel D-2 stattfindet, eine Überprüfung vor; zu dieser Überprüfung gehören die Feststellung, ob geeignete Technologien zur Verfügung stehen, um die Norm zu erreichen, eine Beurteilung der in Absatz 2 aufgeführten Kriterien und eine Beurteilung der sozio-ökonomischen Wirkung(en) in Bezug auf die Entwicklungsbedürfnisse von Entwicklungsländern, insbesondere von kleinen Inselstaaten, die gleichzeitig Entwicklungsländer sind. Der Ausschuss unternimmt darüber hinaus in geeigneter Art und Weise regelmässige Überprüfungen der für Schiffe nach der Beschreibung in Regel B-3 Absatz 1 geltenden Vorschriften sowie aller anderen Aspekte der Behandlung

von Ballastwasser im Sinne dieser Anlage einschliesslich aller von der Organisation erstellten Richtlinien.

² Bei diesen Überprüfungen geeigneter Technologien sind auch zu berücksichtigen:

1. Sicherheitserwägungen bezüglich Schiff und Besatzung;
2. die Umweltverträglichkeit; das heisst: dass durch diese Technologien nicht mehr oder grössere Auswirkungen auf die Umwelt verursacht als vermieden werden;
3. praktische Aspekte; das heisst: die Verträglichkeit dieser Technologien mit Entwurf und Betrieb des Schiffes;
4. die Produktivität; das heisst: die Wirtschaftlichkeit dieser Technologien;
5. die biologische Wirksamkeit in dem Sinne, dass im Ballastwasser vorhandene schädliche Wasserorganismen und Krankheitserreger entfernt oder anderweitig unwirksam gemacht werden.

³ Der Ausschuss kann zur Durchführung der in Absatz 1 beschriebenen Überprüfung(en) eine oder mehrere Gruppen bilden. Der Ausschuss legt für jede so gebildete Gruppe Zusammensetzung und Arbeitsauftrag sowie die zu behandelnden besonderen Angelegenheiten fest. Diese Gruppen können zwecks Prüfung durch die Vertragsparteien Vorschläge zur Änderung dieser Anlage erarbeiten und Empfehlungen aussprechen. An der Formulierung von Empfehlungen und an der Beschlussfassung über Änderungen dürfen ausschliesslich Vertragsparteien teilnehmen.

⁴ Beschliessen die Vertragsparteien aufgrund von Überprüfungen nach der Beschreibung in dieser Regel, Änderungen dieser Anlage anzunehmen, so erfolgen Annahme und Inkrafttreten dieser Änderungen entsprechend dem in Artikel 19 dieses Übereinkommens dargestellten Verfahren.

Abschnitt E – Vorschriften über Besichtigungen und über die Erteilung von Zeugnissen über die Behandlung von Ballastwasser

Regel E-1 Besichtigungen

¹ Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 400 und mehr, auf die dieses Übereinkommen Anwendung findet, mit Ausnahme von schwimmenden Plattformen, schwimmenden Lagerplattformen (FSUs) und schwimmenden Produktions-, Lagerungs- und Verladeeinrichtungen (FPSOs) unterliegen den nachstehend bezeichneten Besichtigungen:

1. einer erstmaligen Besichtigung, bevor das Schiff in Dienst gestellt wird oder bevor das nach Regel E-2 oder E-3 erforderliche Zeugnis zum ersten Mal ausgestellt wird. Diese Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass der nach Regel B-1 vorgeschriebene Plan für die Behandlung von Ballastwasser sowie die Bauausführung, die Ausrüstung, die Systeme, die Einrichtungen, die allgemeine Anordnung, die Werkstoffe oder die Verfahren im

Zusammenhang damit in jeder Hinsicht den anwendbaren Vorschriften dieses Übereinkommens entsprechen;

2. in von der Verwaltung festgesetzten Zeitabständen, mindestens jedoch alle fünf Jahre, einer Besichtigung zwecks Zeugnisverlängerung ausser in Fällen, in denen Regel E-5 Absatz 2, 5, 6 oder 7 anwendbar ist. Die Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass der nach Regel B-1 vorgeschriebene Plan für die Behandlung von Ballastwasser sowie die Bauausführung, die Ausrüstung, die Systeme, die Einrichtungen, die allgemeine Anordnung, die Werkstoffe oder die Verfahren im Zusammenhang damit in jeder Hinsicht den anwendbaren Vorschriften dieses Übereinkommens entsprechen;
3. in einem Zeitraum zwischen drei Monaten vor und nach dem zweiten Jahrestag oder in einem Zeitraum zwischen drei Monaten vor und nach dem dritten Jahrestag des Zeugnisses einer Zwischenbesichtigung; eine solche Besichtigung tritt an Stelle einer der gemäss Ziffer 1.4 vorgeschriebenen jährlichen Besichtigungen. Die Zwischenbesichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass die Ausrüstung für die Behandlung von Ballastwasser und die Systeme und Verfahren im Zusammenhang damit in jeder Hinsicht den anwendbaren Vorschriften dieser Anlage entsprechen und einwandfrei arbeiten. Diese Zwischenbesichtigungen sind auf dem nach Regel E-2 oder E-3 ausgestellten Zeugnis zu vermerken;
4. in einem Zeitraum von drei Monaten vor und nach jedem Jahrestag des Zeugnisses einer jährlichen Besichtigung, die eine allgemeine Überprüfung von Bauausführung, Ausrüstung, Systemen, Einrichtungen, der allgemeinen Anordnung und der Werkstoffe oder Verfahren im Zusammenhang mit dem nach Regel B-1 vorgeschriebenen Plan für die Behandlung von Ballastwasser umfasst, um die Gewähr dafür zu bieten, dass diese nach Massgabe von Absatz 9 instandgehalten worden sind und zufrieden stellend für den vorgesehenen Verwendungszweck des Schiffes bleiben. Diese jährlichen Besichtigungen sind auf dem nach Regel E-2 oder E-3 ausgestellten Zeugnis zu vermerken;
5. war eine Veränderung, ein Austausch oder eine nennenswerte Reparatur an den schiffbaulichen Verbänden, der Ausrüstung, den Systemen, den Einrichtungen, der allgemeinen Anordnung und den Werkstoffen erforderlich, damit das Schiff in jeder Hinsicht diesem Übereinkommen entspricht, so ist danach eine zusätzliche Besichtigung durchzuführen, je nach den Umständen entweder allgemein oder teilweise. Die Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass die Veränderung, der Austausch oder die nennenswerte Reparatur zweckentsprechend ausgeführt worden sind, so dass das Schiff die Vorschriften dieses Übereinkommens erfüllt. Diese Besichtigungen sind auf dem nach Regel E-2 oder E-3 ausgestellten Zeugnis zu vermerken.

² Die Verwaltung bestimmt geeignete Massnahmen für Schiffe, die nicht unter Absatz 1 fallen, um sicherzustellen, dass die anwendbaren Bestimmungen dieses Übereinkommens erfüllt werden.

³ Die Besichtigung von Schiffen zum Zwecke der Anwendung dieses Übereinkommens erfolgt durch Bedienstete der Verwaltung. Die Verwaltung kann jedoch die Besichtigung für diesen Zweck ernannten Besichtigern oder von ihr anerkannten Stellen übertragen.

⁴ Eine Verwaltung, die zur Durchführung von Besichtigungen nach Absatz 3 Besichtiger ernennt oder Stellen anerkennt, ermächtigt diese ernannten Besichtiger beziehungsweise anerkannten Stellen² mindestens,

1. zu verlangen, dass ein von ihnen besichtigtes Schiff dieses Übereinkommen erfüllt;
2. Besichtigungen und Überprüfungen durchzuführen, wenn sie von den zuständigen Behörden eines Hafenstaates, der Vertragspartei ist, darum ersucht werden.

⁵ Die Verwaltung teilt der Organisation die besonderen Verantwortlichkeiten und Bedingungen der den ernannten Besichtigern oder anerkannten Stellen übertragenen Befugnis zur Weiterleitung an die Vertragsparteien zur Unterrichtung ihrer Bediensteten mit.

⁶ Stellt die Verwaltung, ein ernannter Besichtiger oder eine anerkannte Stelle fest, dass die Art der Behandlung von Ballastwasser auf dem Schiff nicht mit den Angaben des nach Regel E-2 oder E-3 erforderlichen Zeugnisses übereinstimmt oder so ist, dass das Schiff nicht geeignet ist, in See zu gehen, ohne eine unzumutbare Gefährdung der Umwelt, der menschlichen Gesundheit, von Sachwerten oder Naturschätzen darzustellen, so stellt der Besichtiger oder die Stelle sofort sicher, dass Abhilfemassnahmen getroffen werden, um das Schiff in einen übereinkommenskonformen Zustand zu versetzen. Es ist unverzüglich ein Besichtiger oder eine Stelle zu unterrichten, der oder die sicherstellt, dass das Zeugnis nicht ausgestellt beziehungsweise eingezogen wird. Befindet sich das Schiff im Hafen einer anderen Vertragspartei, so sind die zuständigen Behörden des Hafenstaats sofort zu unterrichten. Hat ein Bediensteter der Verwaltung, ein ernannter Besichtiger oder eine anerkannte Stelle die zuständigen Behörden des Hafenstaats unterrichtet, so gewährt die Regierung des Hafenstaats dem Bediensteten, dem Besichtiger oder der Stelle jede erforderliche Unterstützung bei der Erfüllung ihrer Pflichten nach dieser Regel, insbesondere bei der Durchführung von Massnahmen nach der Beschreibung in Artikel 9 dieses Übereinkommens.

⁷ Wird das Schiff von einem Unfall betroffen oder wird ein Fehler entdeckt, der die Fähigkeit des Schiffes zur Durchführung der Behandlung von Ballastwasser nach diesem Übereinkommen wesentlich beeinträchtigt, so hat der Eigentümer, der Betreiber oder eine sonstige für das Schiff verantwortliche Person bei nächster Gelegenheit die Verwaltung, die anerkannte Stelle oder den ernannten Besichtiger zu unterrichten, die für die Ausstellung des einschlägigen Zeugnisses zuständig sind

² Es wird auf die einschlägigen von der Organisation mit Entschliessung A.739(18) angenommenen Richtlinien in der gegebenenfalls von der Organisation geänderten Fassung und auf die einschlägigen von der Organisation mit Entschliessung A.789(19) angenommenen Spezifikationen in der gegebenenfalls von der Organisation geänderten Fassung verwiesen.

und die Untersuchungen veranlassen, um festzustellen, ob eine Besichtigung nach Absatz 1 erforderlich ist. Befindet sich das Schiff im Hafen einer anderen Vertragspartei, so hat der Eigentümer, der Betreiber oder die sonstige für das Schiff verantwortliche Person auch sofort die zuständigen Behörden des Hafenstaats zu benachrichtigen, und der ernannte Besichtiger oder die anerkannte Stelle vergewissert sich, dass eine solche Benachrichtigung stattgefunden hat.

⁸ In jedem Fall übernimmt die betreffende Verwaltung die volle Gewähr für die Vollständigkeit und Gründlichkeit der Besichtigung und verpflichtet sich, für die erforderlichen Vorkehrungen zur Erfüllung dieser Pflicht zu sorgen.

⁹ Der Zustand des Schiffes und seiner Ausrüstung muss mit den Bestimmungen dieses Übereinkommens in Einklang gehalten werden, damit sichergestellt ist, dass das Schiff in jeder Hinsicht geeignet bleibt, in See zu gehen, ohne eine unzumutbare Gefährdung der Umwelt, der menschlichen Gesundheit, von Sachwerten oder Naturschätzen darzustellen.

¹⁰ Nach einer Besichtigung des Schiffes gemäss Absatz 1 dürfen an der Bauausführung, der Ausrüstung, den Systemen, den Einrichtungen, der allgemeinen Anordnung und den Werkstoffen im Zusammenhang mit dem nach Regel B-1 vorgeschriebenen Plan für die Behandlung von Ballastwasser ohne Genehmigung der Verwaltung mit Ausnahme des blossen Ersatzes dieser Ausrüstung oder Einrichtungen keine Änderungen vorgenommen werden.

Regel E-2 Ausstellung eines Zeugnisses oder Eintragung von Vermerken auf einem Zeugnis

¹ Die Verwaltung stellt sicher, dass einem Schiff, auf das Regel E-1 Anwendung findet, nach einer gemäss Regel E-1 durchgeführten Besichtigung ein Zeugnis ausgestellt wird. Ein Zeugnis, das im Namen einer Vertragspartei ausgestellt ist, wird von den anderen Vertragsparteien anerkannt und es wird ihm für alle in diesem Übereinkommen berücksichtigten Zwecke die gleiche Gültigkeit beigemessen wie den von ihnen selbst ausgestellten Zeugnissen.

² Zeugnisse werden von der Verwaltung oder von einer von ihr ordnungsgemäss ermächtigten Person oder Stelle ausgestellt oder mit Vermerken versehen. In jedem Fall trägt die Verwaltung die volle Verantwortung für das Zeugnis.

Regel E-3 Ausstellung eines Zeugnisses oder Eintragung von Vermerken auf einem Zeugnis durch eine andere Vertragspartei

¹ Auch eine andere Vertragspartei kann auf Ersuchen der Verwaltung die Besichtigung eines Schiffes veranlassen und diesem nach Massgabe dieser Anlage ein Zeugnis ausstellen oder ausstellen lassen und gegebenenfalls auf einem solchen Zeugnis einen Vermerk eintragen oder eintragen lassen, wenn sie sich davon überzeugt hat, dass diesem Übereinkommen entsprochen ist.

² Der ersuchenden Verwaltung werden so bald wie möglich eine Abschrift des Zeugnisses und eine Abschrift des Besichtigungsberichts übermittelt.

³ Ein in dieser Weise ausgestelltes Zeugnis muss die Feststellung enthalten, dass es auf Ersuchen der Verwaltung ausgestellt worden ist; es hat die gleiche Gültigkeit wie ein von der Verwaltung ausgestellttes Zeugnis und wird ebenso anerkannt.

⁴ Einem Schiff, das berechtigt ist, die Flagge eines Staates zu führen, der nicht Vertragspartei ist, darf kein Zeugnis ausgestellt werden.

Regel E-4 Form des Zeugnisses

Das Zeugnis wird in der Amtssprache des ausstellenden Staates und in der Form abgefasst, die dem in Anhang I wiedergegebenen Muster entspricht. Ist die benutzte Sprache weder Englisch noch Französisch noch Spanisch, so muss der Wortlaut eine Übersetzung in eine dieser Sprachen enthalten.

Regel E-5 Geltungsdauer und Gültigkeit des Zeugnisses

¹ Das Zeugnis wird für einen von der Verwaltung festgesetzten Zeitraum ausgestellt, der höchstens fünf Jahre betragen darf.

² Für Besichtigungen zwecks Zeugnisverlängerung gilt:

1. Wird die Besichtigung zwecks Zeugnisverlängerung innerhalb von drei Monaten vor dem Ablaufdatum des bisherigen Zeugnisses abgeschlossen, so ist unbeschadet von Absatz 1 das neue Zeugnis vom Abschlussdatum der Besichtigung zwecks Zeugnisverlängerung an bis längstens fünf Jahre nach dem Ablaufdatum des bisherigen Zeugnisses gültig.
2. Wird die Besichtigung zwecks Zeugnisverlängerung nach dem Ablaufdatum des bisherigen Zeugnisses abgeschlossen, so ist das neue Zeugnis vom Abschlussdatum der Besichtigung zwecks Zeugnisverlängerung an bis längstens fünf Jahre nach dem Ablaufdatum des bisherigen Zeugnisses gültig.
3. Wird die Besichtigung zwecks Zeugnisverlängerung mehr als drei Monate vor dem Ablaufdatum des bisherigen Zeugnisses abgeschlossen, so ist das neue Zeugnis vom Abschlussdatum der Besichtigung zwecks Zeugnisverlängerung an bis längstens fünf Jahre nach dem Abschlussdatum der Besichtigung zwecks Zeugnisverlängerung gültig.

³ Wird ein Zeugnis für einen Zeitraum von weniger als fünf Jahren ausgestellt, so kann die Verwaltung die Geltungsdauer des Zeugnisses über das Ablaufdatum hinaus bis zu der in Absatz 1 genannten Höchstdauer verlängern, sofern die Besichtigungen nach Regel E-1 Absatz 1 Ziffer 3, die bei Ausstellung des Zeugnisses für einen Zeitraum von fünf Jahren einschlägig sind, in der erforderlichen Weise durchgeführt werden.

⁴ Kann nach Abschluss einer Besichtigung zwecks Zeugnisverlängerung und vor dem Ablaufdatum des bisherigen Zeugnisses ein neues Zeugnis nicht ausgestellt oder nicht an Bord des betreffenden Schiffes gebracht werden, so darf die von der

Verwaltung ermächtigte Person oder Stelle auf dem bisherigen Zeugnis einen entsprechenden Vermerk eintragen; ein solches Zeugnis wird für einen weiteren Zeitraum, der nicht mehr als fünf Monate ab dem Ablaufdatum betragen darf, als gültig anerkannt.

⁵ Befindet sich ein Schiff zu dem Zeitpunkt, in dem das Zeugnis ungültig wird, nicht in einem Hafen, in dem es besichtigt werden soll, so kann die Verwaltung die Geltungsdauer des Zeugnisses verlängern; eine solche Verlängerung darf jedoch nur zu dem Zweck vorgenommen werden, dem Schiff die Weiterreise nach dem Hafen zu gestatten, in dem es besichtigt werden soll, und zwar nur in Fällen, in denen dies geboten und zweckmässig erscheint. Eine Verlängerung darf sich auf höchstens drei Monate erstrecken; ein Schiff, dem eine solche Verlängerung gewährt worden ist, ist nach seiner Ankunft in dem Hafen, in dem es besichtigt werden soll, nicht berechtigt, aufgrund dieser Verlängerung diesen Hafen zu verlassen, ohne ein neues Zeugnis erhalten zu haben. Nach Abschluss der Besichtigung zwecks Zeugnisverlängerung ist das neue Zeugnis bis längstens fünf Jahre nach dem vor der Gewährung der Verlängerung geltenden Ablaufdatum des bisherigen Zeugnisses gültig.

⁶ Ein Zeugnis, das für ein auf Kurzreisen eingesetztes Schiff ausgestellt und das nicht nach den vorstehenden Bestimmungen dieser Regel verlängert worden ist, kann von der Verwaltung für eine Nachfrist von bis zu einem Monat nach dem auf dem Zeugnis angegebenen Ablaufdatum verlängert werden. Nach Abschluss der Besichtigung zwecks Zeugnisverlängerung ist das neue Zeugnis bis längstens fünf Jahre nach dem vor der Gewährung der Verlängerung geltenden Ablaufdatum des bisherigen Zeugnisses gültig.

⁷ Unter besonderen, von der Verwaltung festgelegten, Umständen braucht die Geltungsdauer eines neues Zeugnisses nicht ab dem Ablaufdatum des bisherigen Zeugnisses bemessen zu werden, wie dies nach Absatz 2 Ziffer 2, Absatz 5 oder Absatz 6 vorgeschrieben ist. Unter diesen besonderen Umständen ist das neue Zeugnis bis längstens fünf Jahre nach Abschluss der Besichtigung zwecks Zeugnisverlängerung gültig.

⁸ Bei Abschluss einer jährlichen Besichtigung vor Ablauf des Zeitraums nach Regel E-1

1. ist das auf dem Zeugnis angegebene Datum des Jahrestages mittels Vermerk in ein Datum zu ändern, das längstens drei Monate nach dem Tag liegen darf, an dem die Besichtigung abgeschlossen worden ist;
2. ist die nächste nach Regel E-1 vorgeschriebene jährliche Besichtigung oder Zwischenbesichtigung unter Beachtung des neuen Datums des Jahrestages in den von jener Regel vorgeschriebenen Zeitabständen durchzuführen;
3. darf das Ablaufdatum unverändert bleiben, sofern eine beziehungsweise mehrere jährliche Besichtigungen so durchgeführt werden, dass die nach Regel E-1 vorgeschriebenen zeitlichen Höchstabstände nicht überschritten werden.

⁹ Ein nach Regel E-2 oder E-3 ausgestelltes Zeugnis verliert in jedem der nachstehenden Fälle seine Gültigkeit:

1. wenn Bauausführung, Ausrüstung, Systeme, Einrichtungen, allgemeine Anordnung und Werkstoffe, die erforderlich sind, damit das Schiff in jeder Hinsicht den anwendbaren Vorschriften des Übereinkommens entspricht, einer Veränderung, einem Austausch oder einer nennenswerten Reparatur unterzogen worden sind und auf dem Zeugnis kein Vermerk nach Massgabe dieser Anlage eingetragen worden ist,
2. beim Wechsel des Schiffes unter die Flagge eines anderen Staates. Ein neues Zeugnis darf nur ausgestellt werden, wenn sich die das neue Zeugnis ausstellende Vertragspartei vollständig davon überzeugt hat, dass das Schiff Regel E-1 entspricht. Bei einem Flaggenwechsel von einer Vertragspartei zu einer anderen übermittelt die Vertragspartei, deren Flagge das Schiff früher zu führen berechtigt war, wenn sie innerhalb von drei Monaten nach dem Flaggenwechsel darum ersucht wird, so bald wie möglich der Verwaltung Abschriften der von dem Schiff vor dem Flaggenwechsel mitgeführten Zeugnisse und, sofern vorhanden, Abschriften der einschlägigen Besichtigungsberichte,
3. wenn die einschlägigen Besichtigungen nicht innerhalb der in Regel E-1 Absatz 1 festgesetzten Zeiträume abgeschlossen worden sind, oder
4. wenn das Zeugnis nicht nach Massgabe von Regel E-1 Absatz 1 mit einem Vermerk versehen ist.

Muster des internationalen Zeugnisses über die Behandlung von Ballastwasser

Internationales Zeugnis über die Behandlung von Ballastwasser

Ausgestellt nach dem Internationalen Übereinkommen zur Überwachung und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (im folgenden als «Übereinkommen» bezeichnet) im Namen der Regierung von

.....
(vollständige Bezeichnung des Landes)

durch
(vollständige Bezeichnung der gemäss dem Übereinkommen zuständigen Person beziehungsweise ermächtigten Stelle)

Angaben zum Schiff³

Name des Schiffes

Unterscheidungssignal

Heimathafen

Bruttoreaumzahl

IMO-Nummer⁴

Baudatum

Ballastwasser-Fassungsvermögen

Einzelangaben zum/zu den angewandten Verfahren der Behandlung von Ballastwasser

angewandtes Verfahren der Behandlung von Ballastwasser

(gegebenenfalls) Einbaudatum

(gegebenenfalls) Bezeichnung des Herstellers

Das/die hauptsächliche(n) Verfahren der Behandlung von Ballastwasser auf diesem Schiff entspricht/entsprechen

☐ Regel D-1

☐ Regel D-2

(genaue Beschreibung:)

☐ Das Schiff unterliegt Regel D-4.

³ Abweichend hiervon können die Angaben zum Schiff auch waagerecht in Kästchen angeordnet werden.

⁴ Entsprechend der von der Organisation mit Entschliessung A.600(15) angenommenen Systematik der IMOSchiffsidentifikationsnummer

Hiermit wird bescheinigt, dass

- 1 das Schiff nach Massgabe von Regel E-1 der Anlage des Übereinkommens besichtigt worden ist und
- 2 die Besichtigung ergeben hat, dass die Art der Behandlung von Ballastwasser auf dem Schiff der Anlage des Übereinkommens entspricht.

Vorbehaltlich der Durchführung der Besichtigungen nach Massgabe von Regel E-1 der Anlage des Übereinkommens ist dieses Zeugnis bis zum gültig.

Abschlussdatum der Besichtigung, aufgrund derer dieses Zeugnis ausgestellt wird:
TT/MM/JJJJ

Ausgestellt in
(Ort der Zeugnisausstellung)

.....
(Ort der Ausstellung) (Unterschrift des ordnungsgemäss ermächtigten Bediensteten,
der das Zeugnis ausstellt)

(Siegel beziehungsweise Stempel der zuständigen Stelle)

**Jährliche Besichtigung/Zwischenbesichtigung nach Regel E-5 Absatz 8
Ziffer 3**

Hiermit wird bescheinigt, dass bei einer jährlichen Besichtigung*/Zwischenbesichtigung* nach Regel E-5 Absatz 8 Ziffer 3 der Anlage des Übereinkommens festgestellt wurde, dass das Schiff den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens entspricht.

gezeichnet:
(Unterschrift des ordnungsgemäss ermächtigten Bediensteten)
Ort:
Datum:

(Siegel beziehungsweise Stempel der Behörde)

**Vermerk über die Verlängerung des zeugnisses bei einer
Geltungsdauer von weniger als 5 Jahren in Fällen der Anwendung von
Regel E-5 Absatz 3**

Das Schiff entspricht den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens und dieses Zeugnis ist nach Regel E-5 Absatz 3 der Anlage des Übereinkommens bis zum als gültig anzuerkennen.

gezeichnet:
(Unterschrift des ordnungsgemäss ermächtigten Bediensteten)
Ort:
Datum:

(Siegel beziehungsweise Stempel der Behörde)

* Nichtzutreffendes streichen

**Vermerk in Fällen einer abgeschlossenen Besichtigung zwecks
Zeugnisverlängerung und der Anwendung von Regel E-5 Absatz 4**

Das Schiff entspricht den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens und
dieses Zeugnis ist nach Regel E-5 Absatz 4 der Anlage des Übereinkommens bis
zum als gültig anzuerkennen.

gezeichnet:

(Unterschrift des ordnungsgemäss ermächtigten Bediensteten)

Ort:

Datum:

(Siegel beziehungsweise Stempel der Behörde)

**Vermerk über die Verlängerung des Zeugnisses bis zum Erreichen des
Besichtigungshafens in Fällen der Anwendung von Regel E-5 Absatz 5
oder über die Einräumung einer Nachfrist in Fällen der Anwendung von
Regel E-5 Absatz 6**

Dieses Zeugnis ist nach Regel E-5 Absatz 5 beziehungsweise Regel E-5 Absatz 6*
der Anlage des Übereinkommens bis zum als
gültig anzuerkennen.

gezeichnet:

(Unterschrift des ordnungsgemäss ermächtigten Bediensteten)

Ort:

Datum:

(Siegel beziehungsweise Stempel der Behörde)

* Nichtzutreffendes streichen

**Vermerk über das Vorziehen des Ablaufdatums in Fällen der
Anwendung von Regel E-5 Absatz 8**

Nach Regel E-5 Absatz 8 der Anlage des Übereinkommens ist das neue Ablaufda-
tum der

gezeichnet:

(Unterschrift des ordnungsgemäss ermächtigten Bediensteten)

Ort:

Datum:

(Siegel beziehungsweise Stempel der Behörde)

Nach Regel E-5 Absatz 8 der Anlage des Übereinkommens ist das neue Ablaufda-
tum der

gezeichnet:

(Unterschrift des ordnungsgemäss ermächtigten Bediensteten)

Ort:

Datum:

(Siegel beziehungsweise Stempel der Behörde)

Muster des Ballastwasser-Tagebuchs

Internationales Übereinkommen zur Überwachung und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen

Zeitraum von bis

Name des Schiffes

IMO-Nummer

Bruttoreaumzahl

Flagge

gesamtes Ballastwasser-Fassungsvermögen (in Kubikmeter)

Ein Plan für die Behandlung von Ballastwasser ist an Bord: ☐

Zeichnerische Darstellung des Schiffes mit Angabe der Ballasttanks:

1 Einführung

Nach Regel B-2 der Anlage zum Internationalen Übereinkommen zur Überwachung und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen sind Aufzeichnungen über jeden das Ballastwasser betreffenden betrieblichen Vorgang zu führen. Hierzu gehören Einleitvorgänge auf See und Vorgänge der Abgabe an Auffanganlagen.

2 Ballastwasser und die Behandlung von Ballastwasser

Der Ausdruck «Ballastwasser» bezeichnet Wasser samt der darin enthaltenen Schwebstoffe, das an Bord eines Schiffes genommen wird, um auf den Trimm, die Krängung, den Tiefgang, die Stabilität oder die Belastungsmomente eines Schiffes einzuwirken. Die Behandlung von Ballastwasser hat in Übereinstimmung mit einem genehmigten Plan für die Behandlung von Ballastwasser sowie unter Berücksichtigung der von der Organisation erstellten Richtlinien⁵ zu erfolgen.

⁵ Es wird auf die von der Organisation mit Entschliessung A.868(20) angenommenen Richtlinien für die Überwachung und Behandlung von Ballastwasser zur weitestmöglichen Verringerung der Anzahl schädlicher Wasserorganismen und Krankheitserreger verwiesen.

3 Einträge im Ballastwasser-Tagebuch

Bei jeder der nachstehenden Gelegenheiten sind die im Folgenden dargestellten Eintragungen im Ballastwasser-Tagebuch vorzunehmen:

- 3.1 bei der Ballastwasser-Aufnahme:
 1. Datum, Uhrzeit und Lage des Hafens oder der Einrichtung, wo das Ballastwasser aufgenommen wurde (Bezeichnung des Hafens oder Angabe der geographischen Länge/Breite)
 2. geschätztes Volumen des aufgenommenen Ballastwassers in Kubikmeter
 3. Unterschrift des mit der Durchführung betrauten Schiffsoffiziers
- 3.2 bei jedem Vorgang des Umwälzens oder der sonstigen Behandlung von Ballastwasser:
 1. Datum und Uhrzeit des betrieblichen Vorgangs
 2. geschätztes Volumen des umgewälzten oder anderweitig behandelten Ballastwassers (in Kubikmeter)
 3. Angabe, ob der betriebliche Vorgang nach Massgabe des Plans für die Behandlung von Ballastwasser erfolgt ist
 4. Unterschrift des mit der Durchführung betrauten Schiffsoffiziers
- 3.3 beim Einleiten von Ballastwasser ins Meer:
 1. Datum, Uhrzeit und Lage des Hafens oder der Einrichtung, wo das Ballastwasser abgegeben wurde (Bezeichnung des Hafens oder Angabe der geographischen Länge/Breite)
 2. geschätztes Volumen des abgegebenen Ballastwassers in Kubikmeter sowie verbleibendes Volumen in Kubikmeter
 3. Angabe, ob vor dem Einleitvorgang ein genehmigter Plan für die Behandlung von Ballastwasser umgesetzt worden war
 4. Unterschrift des mit der Durchführung betrauten Schiffsoffiziers
- 3.4 bei Abgabe von Ballastwasser an eine Auffanganlage:
 1. Datum, Uhrzeit und Örtlichkeit der Aufnahme
 2. Datum, Uhrzeit und Örtlichkeit der Abgabe
 3. Hafen oder Einrichtung
 4. geschätztes Aufnahme- oder Abgabevolumen in Kubikmeter
 5. Angabe, ob vor dem Abgabevorgang ein genehmigter Plan für die Behandlung von Ballastwasser umgesetzt worden war
 6. Unterschrift des mit der Durchführung betrauten Schiffsoffiziers
- 3.5 unfallbedingte oder sonstwie aussergewöhnliche Aufnahme oder Abgabe von Ballastwasser:
 1. Datum und Uhrzeit der Aufnahme oder Abgabe von Ballastwasser
 2. Hafen oder Position des Schiffes zur Zeit der Aufnahme oder Abgabe von Ballastwasser

- 3. geschätztes Volumen des abgegebenen Ballastwassers
 - 4. Umstände des Aufnahme- oder Abgabevorganges, des Entweichens oder des Verlustes; Angabe des Grundes und allgemeine Bemerkungen
 - 5. Angabe, ob vor dem Abgabevorgang ein genehmigter Plan für die Behandlung von Ballastwasser umgesetzt worden war
 - 6. Unterschrift des mit der Durchführung betrauten Schiffsoffiziers
- 3.6 Bemerkungen über zusätzliche betriebliche Vorgängen und allgemeine Bemerkungen

4 Ballastwasser-Volumen

Das Ballastwasser-Volumen soll in Kubikmetern geschätzt werden. Das Ballastwasser-Tagebuch enthält viele Bezugnahmen auf das geschätzte Ballastwasser-Volumen. Es versteht sich, dass die Schätzgenauigkeit bezüglich des Ballastwasser-Volumens eine Auslegungssache ist.

Aufzeichnungen über betriebliche Vorgänge im Zusammenhang mit Ballastwasser

Musterseite aus dem Ballastwasser-Tagebuch

Name des Schiffes:

Unterscheidungssignal:

Datum	Nummer	Aufzeichnung des betrieblichen Vorgangs/ Unterschrift der mit der Durchführung betrauten Schiffsoffiziere

Unterschrift des Kapitäns: