



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VIII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-10-113-19

Druk nr 3717
Warszawa, 29 lipca 2019 r.

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o ratyfikacji Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, sporządzonej w dniu 13 lutego 2004 r. w Londynie.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych zostali upoważnieni Minister Spraw Zagranicznych oraz Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Z poważaniem

Mateusz Morawiecki

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o ratyfikacji Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, sporządzonej w dniu 13 lutego 2004 r. w Londynie

Art. 1. Wyraża się zgodę na dokonanie przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej ratyfikacji Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, sporządzonej w dniu 13 lutego 2004 r. w Londynie.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

1) Wyjaśnienie potrzeby i celu związania Rzeczypospolitej Polskiej umową międzynarodową

Ochrona środowiska morskiego stanowi obecnie jeden z priorytetowych aspektów działań w międzynarodowej żegludze morskiej. Mimo obowiązywania wielu umów międzynarodowych, zagrożenie dla środowiska morskiego w skali światowej i ochrona Morza Bałtyckiego wymagają dalszych skutecznych rozwiązań organizacyjnych i legislacyjnych.

Polska jako państwo członkowskie Unii Europejskiej oraz Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) jest zobowiązana do wspierania inicjatyw tych organizacji zmierzających do uregulowania zagadnień dotyczących ochrony środowiska morskiego, w tym kontroli i właściwego postępowania ze statkowymi wodami balastowymi i osadami.

Międzynarodowa konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, sporządzona w dniu 13 lutego 2004 r. w Londynie (zwana dalej „konwencją BWM”) jest umową międzynarodową przyjętą w trakcie Międzynarodowej konferencji dyplomatycznej w sprawie postępowania z wodami balastowymi, która odbyła się w dniach 9–13 lutego 2004 r. w Londynie.

Ratyfikacja konwencji BWM przez Polskę ma na celu włączenie Polski do grupy państw, które zobowiązują się do podjęcia kompleksowych działań zmierzających do pełnego i skutecznego zapobiegania wprowadzaniu i rozprzestrzenianiu się szkodliwych organizmów wodnych oraz patogenów przenoszonych w wodach balastowych statków. Najbardziej narażonymi na introdukcję gatunków obcych są ekosystemy wód portowych i akweny przyległe. Wody balastowe pobierane są przez statki w portach rozładunku towarów, zrzucane zaś do wód portowych w miejscach załadunku towarów.

Istotnym argumentem uzasadniającym podjęcie tej inicjatywy jest szczególny charakter Morza Bałtyckiego (99,7% powierzchni naszego kraju leży w zlewisku Morza Bałtyckiego, a długość linii brzegowej wynosi 770 km). Morze Bałtyckie jest wewnątrzkontynentalnym, stosunkowo płytkim morzem północnej strefy klimatu umiarkowanego, połączonym z Morzem Północnym jedynie wąskimi Cieśninami Duńskimi. Utrudniony dopływ wód morskich oraz duży dopływ wód słodkich (do Morza

Bałtyckiego uchodzi kilka dużych rzek) w istotny sposób determinuje nie tylko parametry fizykochemiczne wody w tym akwenie, takie jak zasolenie, temperatura czy natlenienie, ale sprawia również, iż Morze Bałtyckie jest szczególnie podatne na zanieczyszczenie i eutrofizację. Specyfika tego zbiornika ma również wpływ na stosunkowo niską liczbę zasiedlających go gatunków, sprzyjając jednocześnie wprowadzaniu gatunków obcych. To z kolei uważane jest za jedno z najistotniejszych zagrożeń dla różnorodności biologicznej.

W 2005 r. IMO sklasyfikowała Morze Bałtyckie jako szczególnie wrażliwy obszar morski (PSSA), wskazując w rezolucji ustanawiającej ten status na jego wartość ekonomiczną, socjoekonomiczną oraz cechy przyrodnicze, które mogą ulec degradacji w wyniku zwiększającej się presji ze strony międzynarodowego transportu morskiego.

Szacuje się, że żegluga jest odpowiedzialna za globalny transfer ponad 10 mld ton wód balastowych rocznie. Według szacunków ok. 10 tysięcy morskich gatunków, w tym patogenów, jest przewożonych w wodach balastowych każdego dnia, co wiąże się z tym, że podróżują one między różnymi portami całego świata. W wyniku operacji przeładunkowych do największych polskich portów morskich trafia rocznie kilka mln ton wód balastowych. Najwięcej organizmów obcych trafiło do Morza Bałtyckiego z Ameryki Północnej oraz z mórz: Czarnego, Azowskiego i Kaspijskiego. Do najbardziej niebezpiecznych dla środowiska polskich wód przybrzeżnych należą wody balastowe przywożone z portów Zachodniej Europy znajdujących się w obszarze Morza Północnego, m.in. Antwerpii oraz Gandawy w Belgii, Hamburga, Bremy i Butzfleth w Niemczech oraz Rotterdamu i Amsterdamu w Holandii. Są to duże porty, do których zawijają statki, których wody balastowe mogą być zanieczyszczone różnego rodzaju organizmami roślinnymi i zwierzęcymi, a także patogenami przywiezionymi ze wszystkich stron świata.

Inwazyjne gatunki obce stanowią zagrożenie nie tylko dla różnorodności biologicznej, przez co mogą doprowadzić do znacznych zmian w strukturze i funkcjonowaniu zasiedlanych ekosystemów. Mogą one również negatywnie wpływać na ludzkie zdrowie, stwarzając ryzyko chorób, a nawet epidemii oraz negatywnie oddziaływać na gospodarkę, m.in. spowodować straty w rybołówstwie i akwakulturze, powodować obrastanie zanurzonych konstrukcji (np. ujęć wód) czy blokować kanały żeglugowe.

Przeciwdziałaniu temu problemowi jest poświęcona konwencja BWM. Jest to pierwsza konwencja międzynarodowa, która wprowadza instrumenty prawne i techniczne dotyczące ryzyka wynikającego z przemieszczania organizmów w wodach balastowych. Celem konwencji BWM jest zapobieganie, zmniejszanie oraz w miarę możliwości wyeliminowanie przenoszenia przez statki gatunków obcych i patogenów przez kontrolowanie i zarządzanie wodami balastowymi i osadami. W związku z tym wejście w życie konwencji BWM jest niezwykle istotne w walce z niepożądanym rozprzestrzenianiem się gatunków obcych, jak również z ich szkodliwym oddziaływaniem na ekosystemy morskie.

Przedmiotowa umowa weszła w życie w dniu 8 września 2017 r., czyli w terminie dwunastu miesięcy, od kiedy zostały spełnione warunki określone w art. 18 konwencji BWM, tj. kiedy co najmniej trzydzieści państw, których floty handlowe stanowią łącznie nie mniej niż 35% pojemności brutto światowej floty handlowej, albo podpisało konwencję BWM bez zastrzeżenia co do ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, albo złożyło odpowiedni dokument ratyfikacyjny, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia. Liczba państw, które przystąpiły do konwencji BWM, wynosi 81, floty tych państw stanowią 80,76% pojemności brutto światowej floty handlowej (stan na czerwiec 2019 r.).

Ratyfikacja konwencji BWM przez Polskę umożliwi wdrożenie przepisów i procedur dotyczących postępowania z wodami balastowymi ze statków w polskich obszarach morskich oraz ze statków podnoszących polską banderę na wodach międzynarodowych.

W odniesieniu do ratyfikacji konwencji BWM przez Polskę zastosowanie będzie mieć jej art. 18 ust. 3, w którym wskazano, że w stosunku do państw, które dokument ratyfikacyjny, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia do konwencji BWM złożyły po dacie wejścia w życie konwencji BWM, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie nabierze mocy trzy miesiące od dnia złożenia dokumentu. Stosownie do art. 3 ust. 3 konwencji BWM od dnia jej wejścia w życie (tj. 8 września 2017 r.) statki państw niebędących jej stronami nie są traktowane bardziej korzystnie. W związku z tym niezależnie od tego, czy Polska ratyfikuje konwencję BWM, polscy armatorzy i właściciele statków podlegają weryfikacji w zakresie spełniania jej wymogów w portach morskich państw-stron konwencji BWM. W przypadku uchybień muszą liczyć się z karami lub odmową przyjęcia do portów państw-stron konwencji BWM. Na braku

ratyfikacji konwencji BWM przez Polskę ucierpi również stan środowiska morskiego naszych obszarów morskich, istnieje bowiem zagrożenie, że będzie to jedyny obszar na Morzu Bałtyckim, na którym, wobec braku odpowiednich regulacji krajowych, zrzut niepoddanych obróbce wód balastowych pozostanie nadal dozwolony. Ryzyko będzie wiązać się również z możliwością wprowadzenia wraz z wodami balastowymi ze statków groźnych dla zdrowia i życia człowieka bakterii chorobotwórczych. Na stałym niekontrolowanym wprowadzaniu gatunków obcych do polskich wód morskich może ucierpieć również rybołówstwo oraz turystyka.

Dodatkową przesłanką do ratyfikacji konwencji BWM przez Polskę jest rekomendacja Komisji Europejskiej zawarta w komunikacie KE – Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego, Plan działania (dokument roboczy, European Commission, COM(2009) 248 final), z którego wynika, że ograniczenie wprowadzania nowych, obcych gatunków przez statki na obszarze Unii Europejskiej może być osiągnięte głównie przez wejście w życie konwencji BWM.

Przesłanką do ratyfikacji konwencji BWM jest również Bałtycki Plan Działań Komisji Helsińskiej HELCOM przyjęty w 2007 r. przez ministrów środowiska państw-stron Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, 1992 (Dz. U. z 2000 r. poz. 346), zwanej dalej „konwencją helsińską”, w którym m.in. zawarto zalecenie do ratyfikacji konwencji BWM przez państwa położone w obszarze Morza Bałtyckiego.

2) Wskazanie różnic między dotychczasowym i projektowanym stanem prawnym

W polskim porządku prawnym aspekty dotyczące zapobiegania wprowadzaniu gatunków obcych w związku ze zrzutem wód balastowych ze statków nie były dotąd regulowane. Zatem ratyfikacja konwencji BWM przez Polskę wymaga wprowadzenia do prawodawstwa krajowego zobowiązań wynikających z tej umowy międzynarodowej.

W związku z tym równoległe do procesu ratyfikacji konwencji BWM przez Polskę są prowadzone prace legislacyjne związane ze zmianą ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2017 r. poz. 2000) oraz ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, z późn. zm.), w taki sposób, aby wymogi przedmiotowej konwencji mogły być stosowane na polskich obszarach morskich od początku 2020 r.

Dotychczas na poziomie kraju funkcjonują jedynie akty prawne z zakresu ochrony środowiska, które w sposób ogólny traktują problem zapobiegania wprowadzaniu gatunków obcych. Obecnie zasady funkcjonowania systemu reguluje art. 120 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. poz. 1614, z późn. zm.), natomiast organem wdrażającym go jest Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska i regionalni dyrektorzy ochrony środowiska.

W przygotowaniu Ministra Środowiska jest również projekt ustawy o gatunkach obcych, którego celem jest wdrożenie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1143/2014 z dnia 22 października 2014 r. w sprawie działań zapobiegawczych i zaradczych w odniesieniu do wprowadzania i rozprzestrzeniania inwazyjnych gatunków obcych (Dz. Urz. UE L 317 z 04.11.2014, str. 35, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem IAS”. W ramach prac nad wdrażaniem krajowych przepisów dotyczących inwazyjnych gatunków obcych Minister Środowiska wskaże w formie rozporządzenia inwazyjne gatunki obce stwarzające zagrożenie dla Polski. Rozporządzenie to zastąpi dotychczas obowiązujące rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 września 2011 r. w sprawie listy roślin i zwierząt gatunków obcych, które w przypadku uwolnienia do środowiska przyrodniczego mogą zagrozić gatunkom rodzimym lub siedliskom przyrodniczym (Dz. U. poz. 1260). W obowiązującym rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie listy roślin i zwierząt gatunków obcych znajdują się m.in. trzy gatunki bezkręgowców morskich. Są to żebroław *Mnemiopsis leidy*, krab wełnistoszczypcy *Eriocheir sinensis* oraz ostryga pacyficzna *Crassostrea gigas*. Dwa pierwsze z ww. gatunków znajdują się na liście stu najbardziej inwazyjnych gatunków na świecie (Lowe i in., 2000), a ich wprowadzanie do nowych środowisk odbywa się głównie w wyniku transportu morskiego.

Podstawowym aktem prawa krajowego dotyczącym ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami powodowanymi przez statki jest ustawa o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki. Ustawa ta wdraża m.in. wymogi Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 761, z późn. zm.), zwanej dalej „konwencją MARPOL”, oraz konwencji helsińskiej.

Konwencja BWM koresponduje z wieloma aktami prawa międzynarodowego dotyczącymi ochrony środowiska morskiego oraz ograniczania negatywnego wpływu

działalności człowieka na stan mórz. Najważniejszymi z nich są Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. z 2002 r. poz. 543), oraz konwencja MARPOL.

Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza przywołuje wprost zagrożenie dla środowiska morskiego związane z wprowadzaniem gatunków obcych. Artykuł 196 ust. 1 tej konwencji zobowiązuje państwa-strony do stosowania wszelkich środków koniecznych dla zapobiegania, zmniejszania i kontroli zanieczyszczenia środowiska morskiego powstałego w następstwie stosowania technologii na obszarach będących pod ich jurysdykcją lub kontrolą albo w następstwie umyślnego lub przypadkowego wprowadzenia obcych lub nowych gatunków do określonej części środowiska morskiego, które może powodować w nim znaczne i szkodliwe zmiany. Natomiast celem konwencji MARPOL jest wyeliminowanie umyślnego zanieczyszczenia środowiska morskiego olejami i innymi substancjami szkodliwymi, które po wprowadzeniu do morza mogą spowodować powstanie niebezpieczeństwa dla zdrowia ludzkiego albo zagrożenie dla żywych zasobów i życia w morzu, pogarszać walory rekreacyjne lub też utrudniać inne zgodne z prawem użytkowanie morza. Celem konwencji MARPOL jest również zmniejszenie przypadkowego zrzutu do morza tych substancji.

Konwencja BWM koresponduje także z morskimi konwencjami regionalnymi, szczególnie istotną dla obszaru Morza Bałtyckiego konwencją helsińską, której Polska jest stroną, oraz Konwencją o ochronie środowiska morskiego obszaru Północno-Wschodniego Atlantyku (konwencją OSPAR). Na forum ww. konwencji regionalnych są rozwijane wewnętrzne środki mające na celu ograniczenie ryzyka przedostawania się do środowiska morskiego obcych gatunków wraz z wodami balastowymi zrzucanymi ze statków. W efekcie podjętych przez obie komisje prac, w myśl art. 13 ust. 3 konwencji BWM, przyjęto m.in. dobrowolne wytyczne dotyczące wprowadzania standardu postępowania z wodami balastowymi D-1 załącznika do konwencji BWM (The Joint Notice to shipping from the Contracting Parties of HELCOM and OSPAR on General Guidance on the Voluntary Interim application of the D1 Ballast Water Exchange Standards in the Baltic Sea and the North-East Atlantic, 1 April 2008), zgodnie z którymi statki zmierzające do portów położonych nad Morzem Północnym lub Bałtyckim miały dokonywać wymiany wód balastowych na morzu otwartym (na obszarze Oceanu Atlantyckiego) zanim wpłyną na ww. obszary morskie. Wymiana wód powinna się odbyć przed wejściem na wody państw konwencji OSPAR i konwencji helsińskiej w odległości

przynajmniej 200 mil morskich od brzegu i na wodach o głębokości przynajmniej 200 m. Wytyczne te dotyczą również statków opuszczających Morze Bałtyckie i przechodzących przez Północno-Wschodni Atlantyk w kierunku innych portów.

Na forum HELCOM przyjęto również mapę drogową „Road map towards harmonized implementation and ratification of BWM (2007)” oraz przewodnik „HELCOM Guide to Alien Species and Ballast Water Management in the Baltic Sea (2014)”. W grudniu 2016 r. został przyjęty też regionalny plan HELCOM dotyczący ratyfikacji i jednolitego wdrażania konwencji BWM na obszarze Morza Bałtyckiego “Regional Baltic Sea plan for harmonized ratification and implementation for the 2004 IMO Ballast Water Management Convention (BWMC)”.

Problematyka dotycząca zapobiegania wprowadzaniu gatunków obcych jest uwzględniona w innych międzynarodowych umowach, których Polska jest stroną, m.in. Konwencji o różnorodności biologicznej, sporządzonej w Rio de Janeiro dnia 5 czerwca 1992 r. (Dz. U. z 2002 r. poz. 1532), zwanej dalej „konwencją CBD”. Konwencja CBD nakłada na państwa-strony obowiązek podejmowania działań w zakresie zapobiegania wprowadzaniu, kontrolowania i usuwania gatunków obcych, które zagrażają ekosystemom, siedliskom i gatunkom (art. 8 lit. h). W decyzjach Konferencji Stron Konwencji CBD z 2008 r., m.in. (Decision IX/4 of COP (2008) In-depth review of ongoing work on alien species that threaten ecosystems, habitats and species) zawarto zalecenie do ratyfikacji konwencji BWM przez państwa oraz wzmocnienia mechanizmów zarządzania morskimi i przybrzeżnymi ekosystemami przez implementację konwencji BWM, natomiast w decyzji VI/23 (Gatunki obce zagrażające ekosystemom, siedliskom lub gatunkom (zasada nr 11)) wskazano konieczność identyfikowania dróg niezamierzonego wprowadzania gatunków obcych i opracowania odpowiednich przepisów mających minimalizować takie przypadki. Do dróg niezamierzonego wprowadzania zaliczono w tej decyzji działalność w sektorach rybołówstwa, rolnictwa, leśnictwa, ogrodnictwa, transportu morskiego (w tym zrzuty wód balastowych). Działania przewidziane w konwencji CBD są spójne z działaniami uwzględnionymi w unijnej Strategii ochrony różnorodności biologicznej na okres do 2020 r., w której gatunki obce zostały zidentyfikowane jako poważne zagrożenie dla europejskiej różnorodności biologicznej. W strategii unijnej podkreślono potrzebę identyfikowania, kontroli lub eliminacji gatunków obcych i zarządzania drogami ich przedostawania się w celu zapobiegania wprowadzaniu nowych gatunków. W 2014 r.

przyjęto w tym zakresie rozporządzenie IAS. Rozporządzenie IAS nakłada na państwa członkowskie m.in. obowiązek przeprowadzenia wszechstronnej analizy dróg niezamierzonego wprowadzania lub rozprzestrzeniania się gatunków obcych na terytorium państwa, uwzględniającej również wody morskie, w terminie 18 miesięcy od daty przyjęcia unijnego wykazu gatunków obcych. Lista, o której mowa w rozporządzeniu IAS, została ustanowiona w dniu 13 lipca 2016 r. rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/1141 przyjmującym wykaz inwazyjnych gatunków obcych uznanych za stwarzające zagrożenie dla Unii zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1143/2014 (Dz. Urz. UE L 189 z 14.07.2016, str. 4) oraz uzupełniona rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/1263 (Dz. Urz. UE L 182 z 13.07.2017, str. 37). Kolejna aktualizacja z 18 nowymi gatunkami stwarzającymi zagrożenie dla Unii zostanie w najbliższym czasie przyjęta. Z wymogów rozporządzenia IAS wynika również obowiązek ustanowienia i wdrożenia planu działań w celu rozwiązania kwestii priorytetowych dróg przenoszenia gatunków obcych w okresie 3 lat od przyjęcia listy unijnej oraz wprowadzenia systemu nadzoru w terminie 18 miesięcy od przyjęcia listy unijnej. W systemie mają być gromadzone dane dotyczące występowania w środowisku inwazyjnych gatunków obcych w oparciu o badania, monitoring lub inne procedury kontroli na rzecz zapobiegania rozprzestrzenianiu się inwazyjnych gatunków obcych do lub w Unii. W rozporządzeniu IAS wskazano, że znaczna część inwazyjnych gatunków obcych jest wprowadzana do Unii w sposób niezamierzony, m.in. wraz ze statkowymi wodami balastowymi i osadami. W wodach balastowych i osadach mogą znajdować się inwazyjne organizmy roślinne i zwierzęce oraz patogeny przywiezione z całego świata, co stwarza ryzyko chorób, a nawet epidemii. W rozporządzeniu IAS podkreślono wagę działań związanych z kontrolą dróg nieumyślnego wprowadzania gatunków obcych przez środki ustanowione przez IMO oraz przewidziane w konwencji BWB.

W tym kontekście jest zasadne kompleksowe podejście do problematyki związanej z zapobieganiem wprowadzaniu inwazyjnych gatunków obcych oraz w zakresie ustanowienia wspólnego systemu kontroli i zarządzania gatunkami obcymi na poziomie całego kraju. W związku z tym przy opracowaniu analiz i tworzeniu systemów nadzoru i monitoringu wynikających nie tylko z rozporządzenia IAS, ale również dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiającej ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywy

ramowej w sprawie strategii morskiej) (Dz. Urz. UE L 164 z 25.06.2008, str. 19, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą w sprawie strategii morskiej”, oraz konwencji CBD powinno się uwzględnić wody balastowe ze statków jako źródło niezamierzonego wprowadzania inwazyjnych gatunków obcych. Wynika z tego potrzeba objęcia szczególnym nadzorem obszarów wód portów morskich, do których zawijają statki z całego świata i z tego powodu stanowią one krytyczny obszar wprowadzania gatunków obcych na terytorium Polski.

W wynikającym z konwencji CBD oraz unijnej strategii ochrony różnorodności biologicznej na okres do 2020 r. „Programie ochrony i zrównoważonego użytkowania różnorodności biologicznej wraz z Planem działań na lata 2015–2020”, przyjętym uchwałą nr 213 Rady Ministrów z dnia 6 listopada 2015 r. (M.P. poz. 1207), jednym z działań jest dostosowanie istniejących przepisów krajowych tak, aby umożliwiały one skuteczne stosowanie rozporządzenia IAS, w tym zapobieganie przedostawaniu się do Polski, eliminowanie lub zarządzanie rozprzestrzenionymi populacjami obcych gatunków inwazyjnych. Plan działań na lata 2015–2020 przewiduje również opracowanie i wdrożenie planów zwalczania obcych gatunków inwazyjnych oraz stworzenie systemu gromadzenia i rejestracji danych występowania w środowisku obcych gatunków inwazyjnych ze szczególnym uwzględnieniem obszarów o szczególnej podatności na inwazje, takich jak okolice przejść granicznych, lotnisk i portów, obszarów przylegających do ogrodów botanicznych i zoologicznych, ferm hodowlanych, stawów rybnych, transgranicznych cieków wodnych.

Zagrożenie związane z wprowadzaniem i przemieszczaniem gatunków obcych oraz patogenów zostało wskazane również jako jedna z głównych presji i oddziaływań na środowisko morskie w dyrektywie w sprawie strategii morskiej. W opracowanym na podstawie art. 5 ust. 2 lit. b tej dyrektywy Krajowym Planie Ochrony Wód Morskich (KPOWM) przewidziano sporządzenie i wdrożenie planu działania w sprawie priorytetowych dróg przenoszenia inwazyjnych gatunków obcych uwzględniającego gatunki obce pochodzące z wód balastowych.

Uwzględniając wskazane wyżej działania podejmowane na forum międzynarodowym oraz Unii Europejskiej dotyczące zapobiegania wprowadzaniu oraz rozprzestrzenianiu się gatunków obcych, na poziomie kraju należy zapewnić skoordynowanie działań w zakresie ustanowienia wspólnego systemu zarządzania gatunkami obcymi, obejmującego

działania podejmowane przy realizacji obowiązków wynikających z prawodawstwa Unii Europejskiej w zakresie inwazyjnych gatunków obcych, działania przewidziane w konwencji BWM, a także działania związane z zapobieganiem i minimalizacją zagrożeń sanitarnych i epidemiologicznych.

Zakres konwencji BWM

Konwencja BWM zawiera główne postanowienia dotyczące kontroli i postępowania ze statkowymi wodami balastowymi i osadami. Załącznik do konwencji BWM, stanowiący jej integralną część, określa standardy techniczne i wymagania w zakresie kontroli i postępowania ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, wymienione w rozdziałach A-E (postanowienia ogólne; wymagania dla statków dotyczące postępowania z wodami balastowymi i kontroli; wymagania specjalne na niektórych obszarach; standardy postępowania z wodami balastowymi; wymagania dla przeglądów i wydawania certyfikatów postępowania z wodami balastowymi). W uzupełnieniach do konwencji BWM są zawarte wzory wymaganych dokumentów.

Na podstawie Rezolucji 1. przyjętej przez Międzynarodową konferencję dyplomatyczną w sprawie postępowania z wodami balastowymi, która odbyła się w dniach 9–13 lutego 2004 r., w celu uzupełnienia środków ochrony w niej przewidzianych, a także ułatwienia państwom, armatorom i portom jednolitego wdrażania wymogów konwencji BWM, zostały opracowane również wytyczne techniczne do konwencji BWM (IMO BWM Guidelines G1–G14 wraz z dodatkowymi rezolucjami, m.in. wytycznymi dla inspekcji państwa portu przyjętymi rezolucją MEPC.252(67)).

Zobowiązania wynikające z konwencji BWM

Konwencja BWM ma zastosowanie do wszystkich statków, z wyłączeniem przypadków określonych w art. 3 ust. 2. Z zakresu wymogów konwencji BWM są wyłączone m.in. statki, które nie są zaprojektowane lub skonstruowane do przewozu wód balastowych, statki, które są eksploatowane wyłącznie na wodach podlegających jurysdykcji strony, a także okręty wojenne i wojskowe jednostki pomocnicze i inne statki stanowiące własność lub eksploatowane w rządowej służbie niehandlowej.

W prawidła A-3 oraz A-4 załącznika do konwencji BWM są przewidziane wyjątki i zwolnienia ze stosowania postanowień konwencji BWM.

Wymogi i standardy dotyczące postępowania z wodami balastowymi na statkach, o których mowa w **art. 4** konwencji BWM, szczegółowo określono w rozdziale B załącznika do konwencji BWM. Obejmują one m.in. opracowanie i wdrożenie na statku planu postępowania z wodami balastowymi oraz prowadzenie książki zapisów balastowych.

Standardy kontroli i postępowania z wodami balastowymi i osadami, o których mowa w art. 4 konwencji BWM, zostały szczegółowo określone w załączniku do konwencji BWM w przepisach **B-3–B-5** oraz przepisach **D-1** i **D-2**. Wybór właściwej metody postępowania z wodami balastowymi jest uzależniony od obszaru, na jakim operuje statek, jego roku budowy oraz pojemności zbiorników balastowych.

W związku z opóźnieniem wejścia w życie konwencji BWM, daty obowiązywania wymogów określone w przepisie B-3 jej załącznika uległy dezaktualizacji od 2004 r. W tym kontekście oraz z uwagi na brak możliwości wprowadzenia poprawek do konwencji BWM, przed jej wejściem w życie, podczas 28. sesji Zgromadzenia Ogólnego IMO w dniu 4 grudnia 2013 r. zatwierdzono rezolucję A.1088(28), która dostosowała terminy obowiązywania standardów postępowania z wodami balastowymi do terminów przeglądu dla odnowienia świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami (IOPP), o którym mowa w załączniku I do konwencji MARPOL. W wyniku dalszych prac i uzgodnień na forum IMO ostateczne daty wejścia w życie standardów D-1 i D-2 zostały określone w rezolucji MEPC.297(72) przyjętej w dniu 13 kwietnia 2018 r., która wejdzie w życie w dniu 19 października 2019 r. Rezolucja ta wprowadza poprawki do przepisu B-3 w zakresie harmonogramu spełniania standardu D-2 w zakresie postępowania z wodami balastowymi na statkach. Termin ten jest określony indywidualnie dla każdego statku, ponieważ zależy od kolejnego przeglądu dla odnowienia Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami (IOPP). Zgodnie z założeniami IMO okres dostosowania statków do standardu określonego w przepisie D-2 załącznika do konwencji BWM na podstawie zmian do przepisu B-3 przypada w okresie 2019–2024 r.

Zgodnie ze zaktualizowanym harmonogramem statki zbudowane w dniu lub po dacie wejścia w życie konwencji BWM, tj. od 8 września 2017 r., muszą spełniać wymogi konwencji BWM od dnia oddania ich do eksploatacji. Statki istniejące są obowiązane do postępowania z wodami balastowymi zgodnie ze standardem D-2 w zależności od daty

ostatniego przeglądu dla odnowienia świadectwa IOPP danego statku. Okres wprowadzania standardu D-2 dla statków istniejących obejmuje lata 2019–2024. Projekt zmian do prawidła B-3 odnosi się również do terminów dostosowania statków, które nie podlegają wymogom certyfikacji i przeglądów zgodnie z prawidłem E-1 załącznika do konwencji BWM, tj. zbiornikowców olejowych o pojemności brutto poniżej 150 oraz pozostałych statków o pojemności brutto poniżej 400. Statki te powinny spełniać wymogi konwencji BWM od dnia wskazanego przez administrację państwa bandery, nie później jednak niż od dnia 8 września 2024 r.

Artykuł 4 ust. 2 konwencji BWM wskazuje na obowiązek opracowania i wdrożenia wewnętrznej polityki, strategii lub programu dotyczącego właściwego postępowania z wodami balastowymi w portach i na wodach terytorialnych.

W **art. 5** konwencji BWM zobowiązuje państwa-strony do zainstalowania w portach i terminalach wyznaczonych do czyszczenia i naprawy zbiorników balastowych odpowiednich urządzeń do odbioru osadów usuwanych z tych zbiorników. Szczegółowe instrukcje dla państw-stron w tym zakresie zostały zawarte w Wytycznych IMO G-1 w sprawie urządzeń do odbioru osadów (Guidelines for Sediment Reception Facilities), przyjętych rezolucją MEPC.152(55) w dniu 13 października 2006 r.

Artykuł 6 konwencji BWM wzywa strony, aby indywidualnie lub wspólnie promować i ułatwiać badania naukowo-techniczne dotyczące postępowania z wodami balastowymi oraz monitorować efekty postępowania z wodami balastowymi na wodach pozostających pod ich jurysdykcją.

W **art. 7** konwencji BWM nakłada na strony obowiązek wdrożenia systemu przeglądów i certyfikacji statków podnoszących ich banderę lub eksploatowanych pod ich zwierzchnictwem w celu potwierdzenia zgodności z wymogami konwencji BWM. Szczegółowe wytyczne w tym zakresie zostały zawarte w rozdziale E załącznika do konwencji BWM. Zgodnie z prawidłem E-1 statki o pojemności brutto (GT) ≥ 400 , wyłączając ruchome platformy, FSU (pływające obiekty magazynowe) i FPSO (pływające obiekty produkcyjno-magazynowo-przeładunkowe), podlegają przeglądom (prawidło E-1 (1-5)). Certyfikaty zostały uregulowane w prawidłach E-2–E-5. Natomiast na podstawie prawidła E-1 ust. 2 administracja powinna ustanowić również odpowiednie procedury dla statków, które nie podlegają wymogom certyfikacji i przeglądów, tj. dla statków o pojemności brutto (GT) < 400 .

Zgodnie z **art. 8** wszelkie naruszenie wymogów konwencji BWM jest zakazane i powinno być zagrożone sankcją, niezależnie od tego, gdzie ono miało miejsce. Na podstawie art. 8 ust. 3 strony są zobowiązane do wprowadzenia odpowiedniego systemu kar, aby zniechęcić do naruszania wymogów konwencji BWM.

W celu weryfikacji zgodności na podstawie **art. 9** statki, do których odnosi się konwencja BWM, mogą być poddawane **inspekcji** oficerów inspekcji państwa portu w dowolnym porcie lub terminalu należącym do strony konwencji BWM. Szczegółowe instrukcje związane z przeprowadzaniem inspekcji zawierające m.in. praktyczne wskazówki dotyczące pobierania i analizy próbek wód balastowych zostały zawarte w wytycznych IMO, m.in.: Wytycznych G-2 dotyczących pobierania próbek wód balastowych (Guidelines for Ballast Water Sampling), przyjętych rezolucją MEPC.173(58) z dnia 10 października 2008 r., Wytycznych dotyczących inspekcji Państwa Portu (Guidelines for port State control under the BWM Convention), przyjętych rezolucją MEPC.252(67) z dnia 17 października 2014 r., oraz Wytycznych dotyczących próbnych metod poboru i analizy próbek (Guidance on ballast water sampling and analysis for trial use in accordance with the BWM Convention and Guidelines (G2)), przyjętych okólnikiem BWM.2/Circ.42/Rev.1 z dnia 28 maja 2015 r.

Zgodnie z **art. 10** konwencji BWM, który dotyczy wykrywania naruszeń i kontroli statków w przypadku negatywnego wyniku analizy próbki wód balastowych potwierdzającego przekroczenie standardu określonego w prawie D-2 załącznika do konwencji BWM, organ inspekcyjny może nie udzielić zgody na zrzut wód balastowych w porcie, dopóki nieprawidłowości nie zostaną usunięte. Organ inspekcyjny może również zatrzymać statek w porcie, udzielić zgody na opuszczenie portu w celu usunięcia wód balastowych zgodnie z wymaganiami konwencji BWM lub nakazać przemieszczenie się do stoczni, w której zostaną usunięte nieprawidłowości. Inspektor państwa portu może też zabronić statkowi w takim przypadku dokonywania wszelkich operacji przeładunkowych do czasu usunięcia nieprawidłowości związanych z obróbką wód balastowych.

Na podstawie **art. 11** konwencji BWM organy inspekcyjne są zobowiązane informować o wynikach inspekcji armatora oraz następnym portu zawinięcia statku, a także administrację państwa bandery.

Zgodnie z **art. 12** wszystkie czynności związane z inspekcją i kontrolą statku wymienione w art. 7 ust. 2, art. 8, art. 9 lub art. 10 nie powinny prowadzić do nieuzasadnionego zatrzymania lub opóźnienia statku.

Artykuł 13 dotyczy udzielania pomocy technicznej państwom w odniesieniu do kontroli i postępowania ze statkowymi wodami balastowymi i osadami dla osiągnięcia celów konwencji BWM.

Z **art. 14** wynika obowiązek przekazywania do IMO wszelkich informacji związanych z krajowymi przepisami i procedurami związanymi z kontrolą i postępowaniem z wodami balastowymi, natomiast art. **15–19** dotyczą zasad rozstrzygania sporów, stosunku do prawa międzynarodowego i innych umów, trybu przystąpienia do konwencji BWM oraz zasad jej wejścia w życie, a także procedur wprowadzania poprawek do konwencji BWM.

Wdrożenie postanowień konwencji BWM w Polsce

Implementacja wymogów konwencji BWM wiąże się z koniecznością przygotowania krajowych instrumentów prawnych i zapewnienia zgodności prawa krajowego z prawem międzynarodowym. Krajowe rozwiązania zminimalizują szkody wyrządzone środowisku morskemu na skutek operacji balastowych na statkach.

Na polskich obszarach morskich będą mieć zastosowanie wytyczne okólnika zatwierdzonego przez Komitet MEPC 71 (BWM.2/Circ.63) z dnia 27 lipca 2017 r. dotyczące postępowania z wodami balastowymi na obszarach morskich niespełniających warunków określonych w prawidło B-4 załącznika do konwencji BWM w zakresie minimalnej głębokości i odległości od najbliższego lądu i na których w związku z tym nie ma możliwości dokonania wymiany wód balastowych zgodnie ze standardami technicznymi prawidła D-1. W związku z tym od statków odbywających podróże wyłącznie w obszarze Morza Bałtyckiego, na którym są spełnione ww. warunki, obróbka wód balastowych w sposób określony w konwencji BWM nie będzie wymagana do czasu, kiedy dla danego statku zgodnie z harmonogramem określonym przez IMO nie powstanie obowiązek spełnienia standardu wyznaczonego w prawidło D-2 konwencji BWM.

Wymogi wynikające z konwencji BWM i wytycznych technicznych opracowanych do tej konwencji przez IMO zostaną wprowadzone do polskiego porządku prawnego przez zmianę ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, w której dodany

zostanie nowy rozdział poświęcony kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami.

Proces ratyfikacji konwencji BWM oraz prace legislacyjne nad projektem zmiany ww. ustawy są prowadzone równoległe, tak aby zapewnić skorelowanie terminu wejścia w życie niniejszych przepisów z terminem obowiązywania na polskich obszarach morskich wymogów konwencji BWM od dnia 1 stycznia 2020 r.

Proponowane w ustawie o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki regulacje dotyczące postępowania z wodami balastowymi i osadami odnoszą się do następujących zagadnień:

- zakresu stosowania wymogów (gdzie i do jakich rodzajów statków stosuje się przepisy dotyczące postępowania z wodami balastowymi);
- standardów postępowania z wodami balastowymi (m.in.: zakazu zrzutu wód balastowych na polskich obszarach morskich, chyba że wody te spełniają standardy określone w prawidło D-2, odbioru osadów ze zbiorników balastowych w stoczniach i terminalach, gdzie odbywa się ich czyszczenie i naprawa);
- udzielania zwolnień z procedur postępowania z wodami balastowymi oraz osadami na polskich obszarach morskich, z uwzględnieniem wytycznych IMO oraz Wspólnej Zharmonizowanej Procedury dla państw-stron HELCOM i OSPAR w zakresie udzielania zwolnień w ramach konwencji BWM („Joint Harmonised Procedure for the Contracting Parties of HELCOM and OSPAR on the granting of exemptions under International Convention for the Control and Management of Ships’ Ballast Water and Sediments, Regulation A-4”);
- wymaganych dokumentów (międzynarodowego certyfikatu postępowania z wodami balastowymi, planu postępowania z wodami balastowymi, książki zapisów balastowych);
- zatwierdzania systemów obróbki wód balastowych lub zmian w tych systemach na statkach;
- upoważnienia uznanej organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej m.in. w zakresie certyfikacji oraz zatwierdzania typu systemów obróbki wód balastowych i zmian w tych systemach;
- przekazywania informacji na temat operacji balastowych na statku za pośrednictwem systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS);

- systemu inspekcji statków w celu weryfikacji zgodności z wymogami konwencji BWM;
- systemu sankcji.

Zapewnienie pełnej zgodności z wymogami wynikającymi z konwencji BWM wymaga wprowadzenia innych zmian do ww. ustawy. Odniesienie do konwencji BWM zostało wprowadzone m.in. w art. 1 pkt 1 ustawy, w art. 5 (zanieczyszczenia ze statków), w art. 6 (wymagania dla statków) oraz w art. 8 (przeeglądy, certyfikaty i inspekcje).

Uzupełnienia wymagał art. 4 ustawy (definicje), w którym dodano definicję „zanieczyszczenie”, które obejmuje wszystkie emisje i zrzuty substancji ze statku do morza lub atmosfery, w tym również zrzut niespełniających standardów konwencji BWM wód balastowych, i które mogą spowodować niebezpieczeństwo dla zdrowia ludzkiego albo zagrożenie dla żywych zasobów i życia w morzu, pogarszać walory rekreacyjne lub też utrudniać inne zgodne z prawem użytkowanie morza oraz jakiegokolwiek substancje podlegające kontroli na podstawie ustawy. W ten sposób definicja zanieczyszczenia obejmie również zrzut do morza niepoddanych obróbce w sposób określony w konwencji BWM wód balastowych lub osadów. Definicje zawarte w art. 4 zostaną również uzupełnione o pojęcia wynikające z konwencji BWM m.in. „wody balastowe”, „osady”, „szkodliwe organizmy wodne i patogeny”.

Uzupełnione zostały również przepisy art. 26 i art. 28 w rozdziale 5 ustawy („Nadzór nad statkami”).

W art. 26 ust. 1 do wymienionych w tym artykule umów międzynarodowych, tj. konwencji MARPOL i konwencji helsińskiej, została dodana konwencja BWM. W art. 26 pkt 1 lit. a do listy kontrolowanych przez dyrektora urzędu morskiego dokumentów w celu ustalenia, czy ze statku nie dokonano zrzutu szkodliwych substancji, dodano książkę zapisów balastowych. Natomiast w pkt 3 tego artykułu dotyczącym inspekcji statków o przynależności państwa niebędącego stroną konwencji BWM została dodana konwencja BWM, co pozwoli wypełnić wymóg zawarty w art. 3 ust. 3 konwencji BWM.

Analogicznie został uzupełniony art. 28 ust. 1 ustawy, który umożliwia wypełnienie przesłanki zawartej w art. 12 ust. 1 konwencji BWM stanowiącej, że wszelkie działania związane z kontrolą, inspekcją i wykrywaniem naruszeń nie powinny powodować nieuzasadnionego zatrzymania lub opóźnienia statku.

W celu wprowadzenia systemu sankcji i kar w przypadku naruszenia norm postępowania z wodami balastowymi w ustawie został uzupełniony rozdział 6 („Zasady postępowania dyrektora urzędu morskigo”) oraz rozdział 7 („Kary pieniężne”).

Uzupełniono również art. 30 ustawy dotyczący obowiązku przeprowadzenia postępowania w odniesieniu do statku o obcej przynależności, przebywającego w polskim porcie lub bazie przeładunkowej na wniosek organu państwa-strony konwencji BWM, co odpowiada art. 10 ust. 4 konwencji BWM.

W celu spełnienia wymogów zawartych w art. 8 konwencji BWM uzupełnień wymagał również art. 37 ustawy dotyczący nakładania kar pieniężnych w przypadku:

- braku na statku zatwierdzonego planu postępowania z wodami balastowymi;
- stanu lub wyposażenia statku, który w znacznym stopniu nie odpowiada szczegółowym informacjom zawartym w międzynarodowym certyfikacie postępowania z wodami balastowymi.

Ponadto w art. 37 ustawy do naruszeń, za które będą nakładane kary pieniężne, dodano:

- niewypełnienie obowiązku prowadzenia książki zapisów balastowych;
- niezgłoszenie lub utrudnianie inspekcji w zakresie przewidzianym w konwencji BWM.

Uzupełnienia wymagał natomiast załącznik do ustawy dotyczący opłat za przeprowadzanie inspekcji i wystawianie lub potwierdzanie międzynarodowych świadectw. W związku z tym wprowadzono opłaty za:

- inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego certyfikatu postępowania z wodami balastowymi;
- inspekcję wstępną statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowego certyfikatu postępowania z wodami balastowymi;
- inspekcję i odnowienie międzynarodowego certyfikatu postępowania z wodami balastowymi;
- inspekcję pośrednią i potwierdzenie międzynarodowego certyfikatu postępowania z wodami balastowymi;
- inspekcję roczną i potwierdzenie międzynarodowego certyfikatu postępowania z wodami balastowymi;

- zatwierdzenie planu postępowania z wodami balastowymi i osadami na zgodność z wymogami konwencji BWM i wytycznymi IMO;
- zatwierdzenie systemu obróbki wód balastowych na zgodność z wymogami konwencji BWM;
- zatwierdzenie systemu obróbki wód balastowych, który wykorzystuje substancje aktywne na zgodność z wymogami konwencji BWM;
- zatwierdzenie zmian do systemu obróbki wód balastowych;
- wydanie zwolnienia w zakresie wymogów na podstawie pravidła A-4 załącznika do konwencji BWM.

Z uwagi na ciągły rozwój technologii oraz pogłębianie wiedzy związanej z wdrażaniem wymogów w zakresie postępowania ze statkowymi wodami balastowymi, a także toczące się w tym zakresie prace na forum IMO obejmujące doprecyzowanie wymogów konwencji BWM za pomocą wytycznych, proponowaną formą wprowadzenia do polskiego porządku prawnego szczegółowych wymogów wynikających z konwencji BWM jest wydanie rozporządzeń do ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki. Wprowadzanie wymogów technicznych w formie zmian do ustawy mogłoby prowadzić do opóźnień we wdrażaniu międzynarodowych wymogów w zakresie postępowania z wodami balastowymi oraz pociągałoby za sobą konieczność częstych zmian ustawy.

Ustanowienie zasad kontroli i inspekcji wynikających z konwencji BWM będzie wymagać wprowadzenia zmian w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie przeglądów i inspekcji oraz międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem przez statki (Dz. U. poz. 1806) oraz w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. z 2016 r. poz. 1357).

Wykonanie i egzekwowanie wymogów konwencji BWM wymaga uwzględnienia odniesienia do tej umowy międzynarodowej w **ustawie o bezpieczeństwie morskim** przez uzupełnienie art. 5 pkt 33 i dodanie konwencji BWM do listy umów międzynarodowych, w celu zapewnienia, że statki wyposażone w systemy obróbki wód balastowych będą podlegać wymogom w zakresie bezpieczeństwa morskiego określonym w ustawie.

Na potrzeby pełnego wywiązania się Polski z wymogów konwencji BWM zostaną uzupełnione umowy zawierane na podstawie art. 8 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim między ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej a uznanymi organizacjami (m.in. Polskim Rejestrem Statków, PRS, Rosyjskim Morskim Rejestrem Statków, Lloyd's Register, RINA, Bureau Veritas, DNV GL, American Bureau of Shipping) w celu powierzenia zadań administracji morskiej w zakresie spraw dotyczących wód balastowych.

Ze względu na możliwą obecność w wodach balastowych zrzucanych przez statki chorobotwórczych mikroorganizmów (np. Enterococci kałowe, *Escherichia coli* oraz *Vibrio cholerae*) przy ustanawianiu procedur i przepisów dotyczących postępowania z wodami balastowymi ze statków na polskich obszarach morskich należy uwzględnić przepisy z zakresu nadzoru sanitarno-epidemiologicznego. Usunięcie wód balastowych zawierających te czynniki chorobotwórcze może mieć określone skutki epidemiologiczne w danym rejonie, zaś sam proces pobierania próbek wód balastowych w celu weryfikacji ich zgodności z wymogami określonymi w konwencji BWM może wiązać się z zagrożeniem dla zdrowia i życia inspektorów wykonujących te czynności. Wymagać będzie zatem posiadania określonej wiedzy, kompetencji, doświadczenia i zastosowania właściwych środków ochrony osobistej. W związku z tym należy wziąć pod uwagę m.in. przepisy ustawy z dnia 14 marca 1985 r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (Dz. U. z 2019 r. poz. 59). W art. 5 tej ustawy wskazano, że do zakresu działania Państwowej Inspekcji Sanitarnej w dziedzinie zapobiegania i zwalczania chorób należy m.in. dokonywanie analiz i ocen epidemiologicznych, planowanie i organizowanie sanitarnego zabezpieczenia granic państwa, nadzór sanitarny nad ruchem pasażerskim i towarowym w morskich i lotniczych portach oraz przystaniach. Na podstawie tych przepisów organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej monitorują zagrożenia i oceniają sytuację epidemiologiczną wzdłuż granicy Rzeczypospolitej Polskiej, nadzorując zabezpieczenie granicy przed zawleczeniem do kraju chorób szczególnie niebezpiecznych, wysoce zakaźnych i przed skutkami ataku bioterrorystycznego. Aktem prawnym związanym z kontrolą sanitarno-epidemiologiczną jest rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 24 września 2007 r. w sprawie wykazu przejść granicznych właściwych dla przeprowadzania granicznej kontroli sanitarnej (Dz. U. z 2015 r. poz. 546). W związku z tym, że kąpieliska często znajdują się w pobliżu portów morskich zrzut wód balastowych

może bezpośrednio wpływać na jakość wody w kąpieliskach i stwarzać zagrożenie dla ludności.

Przepisy ustawy z dnia 5 grudnia 2008 r. o zapobieganiu oraz zwalczaniu zakażeń i chorób zakaźnych u ludzi (Dz. U. z 2019 r. poz. 1239) mogą okazać się przydatne przy określaniu badań laboratoryjnych niezbędnych do identyfikacji biologicznych czynników chorobotwórczych związanych ze zrzutem wód balastowych. Przepisy ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2019 r. poz. 544) określają procedury akredytowania laboratoriów do prowadzenia badań, co można wykorzystać na potrzeby wdrażania konwencji BWM. W tym zakresie konieczne może okazać się również rozszerzenie uprawnień Polskiego Centrum Akredytacji (PCA) do przyznawania akredytacji laboratoriom, które będą wykonywać badania na potrzeby weryfikacji zgodności z wymogami konwencji BWM w zakresie oznaczania w próbce wody morskiej organizmów zdolnych do życia.

3) Wskazanie przewidywanych skutków społecznych, gospodarczych, finansowych, politycznych i prawnych, związanych z wejściem w życie umowy międzynarodowej, wraz z określeniem źródeł finansowania, oraz wyjaśnienie wyboru trybu związania Rzeczypospolitej Polskiej umową międzynarodową

Przewidywane skutki społeczne i polityczne

Polska jest stroną wielu międzynarodowych konwencji wypracowanych i przyjętych na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej, w tym instrumentów prawa międzynarodowego służących ochronie środowiska morskiego.

Ratyfikacja konwencji BWM spowoduje umocnienie pozycji Rzeczypospolitej Polskiej, umiejscawiając Polskę w gronie państw aktywnie włączających się w sprawy ochrony środowiska morskiego, w szczególności na tle państw Europy Środkowej i Wschodniej. Polska dołączy do grupy 15 państw członkowskich Unii Europejskiej, które ratyfikowały konwencję BWM.

Ratyfikacja konwencji BWM jest zgodna z polityką morską oraz ochrony środowiska Rzeczypospolitej Polskiej, wpisuje się w działania podejmowane regionalnie na Morzu Bałtyckim oraz w skali Unii Europejskiej, stanowi również dostosowanie do zmian zachodzących w sferze gospodarki morskiej na arenie międzynarodowej.

Środki prewencyjne przewidziane w konwencji BWM związane z ograniczaniem wprowadzania do polskich obszarów morskich gatunków obcych, które mogą zagrażać życiu i zdrowiu ludzkiemu, środowisku oraz gospodarce, są instrumentem wzmacniającym bezpieczeństwo ekologiczne kraju i jego obywateli.

Przewidywane skutki gospodarcze

Ratyfikacja konwencji BWM przez Polskę przyczyni się do ograniczenia negatywnego wpływu gatunków obcych na gospodarkę. Koszty inwazji biologicznych w Polsce nie zostały dotychczas oszacowane, jednak według różnych analiz straty wynikające z występowania inwazyjnych gatunków obcych na świecie sięgają od 5 do 10% globalnego produktu brutto. W samej Europie, gdzie liczba gatunków obcych przekracza 11 000, koszty ich obecności są szacowane na co najmniej 18 mld euro rocznie. Szacunki te są z pewnością zaniżone, biorąc pod uwagę, że wiele państw dopiero zaczyna podliczać koszty związane z negatywnym wpływem gatunków obcych. Począwszy od 1992 r. Unia Europejska wydała ponad 38 mln euro na 180 projektów zlokalizowanych zarówno w sieci obszarów ochrony przyrody Natura 2000, jak i poza nią. Dla porównania Stany Zjednoczone szacują swoje wydatki na walkę z gatunkami obcymi na około 80 mld euro rocznie.¹⁾

Na obszarze naszego kraju stwierdzono około 1200 obcych gatunków, jednak występowanie części z nich ma charakter jedynie incydentalny (Gatunki Obce w Polsce, Instytut Ochrony Przyrody PAN)²⁾. Według bazy danych NOBANIS (European Network on Invasive Alien Species), która została utworzona w celu wymiany informacji o gatunkach obcych w Europie środkowej i północnej, 121 gatunków obcych występujących w Polsce zostało zaklasyfikowanych jako gatunki inwazyjne, 72 gatunki uznano jako potencjalnie inwazyjne, natomiast 101 gatunków obcych odnotowanych na obszarze Polski nie wykazuje cech gatunków inwazyjnych. W przypadku pozostałych gatunków obcych występujących w Polsce nie przeprowadzono jeszcze wystarczających badań, które pozwoliłyby na określenie potencjału ich inwazyjności. Z informacji zawartych w międzynarodowej bazie danych na temat wodnych gatunków obcych AquaNIS (*Information system on aquatic non-indigenous and cryptogenic species*)

¹⁾

http://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/factsheets/Invasive%20Alien%20Species/Invasive_Alien_PL.pdf

²⁾ <http://www.iop.krakow.pl/ias/problem/skutki-inwazji>

administrowanej przez Uniwersytet w Kłajpedzie wynika, że Morze Bałtyckie zasiedla ok. 140 gatunków obcych, z których 56 odnotowano w Polsce (Ojaveer H., Olenin S., Narščiū A., Florin A.-B., Ezhova E., Gollasch S., Jensen K.R., Lehtiniemi M., Minchin D., Normant-Saremba M., Strāke S., 2017. *Dynamics of biological invasions and pathways over time: case study of a temperate coastal sea. Biological Invasions* 19 (3), 799-813).

Wektorem wprowadzania gatunków obcych do wód Morza Bałtyckiego według autorów ww. publikacji jest przede wszystkim żegluga (wody balastowe i osady w zbiornikach statków oraz porastanie kadłubów i innych elementów konstrukcyjnych statków). Żegluga stanowi czynnik wprowadzania ok. 40% gatunków obcych. Należy również uwzględnić mechanizm przedostawania się gatunków wodnych przez kanały i sztuczne połączenia izolowanych zlewni rzecznych i morskich, którymi rozprzestrzeniają się m.in. gatunki ponto-kaspijskie. Rybołówstwo i związane z nim sprowadzanie gatunków dla celów hodowlanych, ucieczki z hodowli i introdukcja zamierzona przyczyniają się do wprowadzania ok. 28% gatunków obcych na obszar Morza Bałtyckiego. Samoczynne przenikanie gatunków z miejsc ich pierwotnego wprowadzenia czy zawleczenia położonych w przyległych obszarach stanowi ok. 25% przypadków. Według danych zamieszczonych w ww. bazie NOBANIS wraz z wodami balastowymi i osadami do Polski trafiło 16 gatunków obcych. Dla porównania ok. 60 gatunków obcych rozprzestrzeniło się przez wsiedlenie i ucieczki z hodowli, hodowle roślin ozdobnych (47 gatunków) oraz rolnictwo (41 gatunków). Transport przyczynił się do wprowadzenia ok. 30 gatunków obcych, natomiast rozprzestrzenianie wtórne doprowadziło do wprowadzenia 19 gatunków obcych.³⁾

Do najbardziej niebezpiecznych wodnych gatunków inwazyjnych można zaliczyć wioślarkę kaspijską (*Cercopagis pengoi*, występującą zarówno w wodach słodkich, jak i w słonawych), kraba wełnistoszczypcego (*Eriocheir sinensis*) oraz babkę śniadogłową (*Neogobius melanostomus* gatunek ryby dwuśrodowiskowej). Zmiana stosunków międzygatunkowych i biocenotycznych w wodach przybrzeżnych Morza Bałtyckiego, estuariów, jezior i rzek, spowodowana przez ww. babkę śniadogłową, stanowi ważny problem nie tylko ekologiczny, ale również ekonomiczny. Ekonomicznie szkodliwą stroną obecności babki śniadogłowej w Zatoce Gdańskiej jest jej coraz liczniejsze

³⁾ <https://www.nobanis.org/country-statistics/?SelectedCountry=PL&SelectedChartType=speciesbypathway>

występowanie w połowach rybackich, co przy braku konsumenckiego popytu na ten gatunek powoduje dodatkowe nakłady czasu przy oporządzaniu sprzętu połowowego. W okresie wiosny sieci łowiących na Zatoce Puckiej rybaków są wypełniane tym gatunkiem, co znacznie obniża potencjał połowowy innych ryb (Głowaciński Z., Okarma H., Pawłowski J., Solarz W. (red.) 2012. Gatunki obce w faunie Polski. Wyd. internetowe Instytutu Ochrony Przyrody PAN w Krakowie).

Przykładem ekonomicznych skutków wprowadzenia organizmów inwazyjnych do wód polskich jest również zapychanie pasywnych narzędzi połowowych ryb przez wymieniony wyżej gatunek wioślarki kaspijskiej. W Morzu Bałtyckim wioślarki kaspijskie zaczepiają się o sieci rybackie i włoki tworząc gęste kongregacje uniemożliwiające połów ryb. Zatykanie sieci jest również poważnym problemem dla rybaków w Zatoce Fińskiej, mającym negatywne skutki gospodarcze. Szkody finansowe, jakie poniosła jedna tylko hodowla ryb w estuarium Newy (Primorsk) w latach 1996–1998, wynoszą co najmniej 50 000 USD (Zofia Józwiak, „Logistyka odbioru wód balastowych w portach polskich”, Logistyka 5/2011).

Wymieniony wyżej gatunek kraba wełnistoszczypcego powoduje poważne szkody w lokalnych ekosystemach i gospodarce człowieka, np. w Niemczech głębokie nory wykopywane przez migrujące kraby spowodowały przyspieszoną erozję brzegów rzek i wałów przeciwpowodziowych oraz uszkodzenia urządzeń portowych. Podobne zniszczenia zaobserwowano w rejonie Zatoki San Francisco w USA. Dobrze udokumentowane są również szkody w gospodarce rybackiej, spowodowane pożeraniem przez kraba osłabionych i martwych ryb w sieciach rybackich i niszczeniem przy tym również sprzętu połowowego. Na obecnym terytorium Polski krab wełnistoszczypcy został odkryty po raz pierwszy w 1928 r. w Zalewie Szczecińskim. Wkrótce rozprzestrzenił się wzdłuż wybrzeża Morza Bałtyckiego, wchodząc do ujścia Wisły, a wkrótce do jezior mazurskich. W latach 30. XX wieku gatunek ten był wielokrotnie obserwowany w wodach śródlądowych: w Wiśle koło Włocławka, w Warcie, Drwęcy oraz w jeziorze Wydminy w okolicach Giżycka. Najdalej na południe gatunek ten zanotowano w Odrze i jej dopływach na Górnym Śląsku.

Gatunki inwazyjne mogą mieć poważny wpływ nie tylko na rybołówstwo, połowy skorupiaków i turystykę nadmorską, ale także przyczynić się do poważnych chorób, a czasami powodować nawet śmierć. Przykładem szkodliwego wpływu obcych

organizmów na zdrowie ludności jest przypadek odnotowany w 1993 r. w mieście Milwaukee (USA), w którym pobór i użycie wody bezpośrednio z jeziora Michigan, do którego wraz z wodami zęzowymi statków przetransportowane zostały pasożyty *Cryptosporidium parvum* (gatunek chorobotwórczego pierwotniaka), spowodował epidemię, która dotknęła 400 000 ludzi, z czego 4000 było hospitalizowanych, a 110 zmarło („Neutralizacja wód balastowych”, Andrzej Kozłowski, Zeszyty Naukowe, Akademia Morska Szczecin, 2009, 16(88) s. 48–58). Gatunki inwazyjne powiązane też z rozprzestrzenianiem się wirusów, takich jak wirus grypy czy HIV. Niektóre z wprowadzanych gatunków oddziałują negatywnie przez zawlekanie groźnych pasożytów i mikroorganizmów chorobotwórczych. Przykładem zawleczenia groźnych chorób jest amerykański rak pręgowaty (*Orconectes limosus*), z którym przeniknął do Polski mikroorganizm z grupy grzybów powodujący tzw. dżumę raczą, która zdziesiątkowała populacje krajowych raków (Głowaciński Z., Okarma H., Pawłowski J., Solarz W. (red.) 2012. Gatunki obce w faunie Polski. Wyd. internetowe Instytutu Ochrony Przyrody PAN w Krakowie).

Ze względu na dynamiczny charakter procesu wprowadzania gatunków obcych oraz jego następstw, mnogość czynników przyczyniających się do rozprzestrzeniania się tych gatunków i kolonizowania przez nie nowych obszarów, a także zmienność środowiska i zależności między gatunkami, określenie w pełni skutków inwazji jest niezwykle trudne do przewidzenia, przy czym są one często nieodwracalne. Natomiast zwalczanie gatunków obcych, zwłaszcza w wodach morskich, jest właściwie niemożliwe. Zapobieganie nowym introdukcjom polega na „uszczelnianiu” potencjalnych dróg wprowadzania gatunków obcych, np. przez właściwe postępowanie z wodami balastowymi na statkach oraz regularne oczyszczanie burt jednostek pływających z porastających je organizmów. W tym kontekście istotne znaczenie może mieć poszerzenie unijnej listy inwazyjnych gatunków obcych uznanych za stwarzające zagrożenie dla Unii Europejskiej, o której mowa w rozporządzeniu IAS, o niepożądane gatunki morskie, co pozwoli na podejmowanie skoordynowanych działań na obszarze całej Unii Europejskiej. Niezwykle istotne znaczenie ma również ustanowienie systemu nadzoru i monitorowania obcych gatunków inwazyjnych, co w przypadku wykrycia nowego inwazyjnego gatunku obcego umożliwi podjęcie natychmiastowych działań.

W kontekście wpływu na gospodarkę wejście w życie konwencji BWM może być jednocześnie stymulatorem rozwoju przemysłu stoczniowego w Polsce z sukcesem

konkurującego na światowym rynku zarówno w produkcji w pełni wyposażonych, nowoczesnych statków różnego typu, jak i prac remontowych, przebudów i realizacji różnego rodzaju specjalistycznych projektów technicznych. W związku z wejściem w życie konwencji BWM zainteresowanie instalacją na statkach systemów obróbki wód balastowych w najbliższych latach może wzrastać i może być wykorzystane przez polskie stocznie w dalszym rozwoju i specjalizacji w zakresie rozwiązań dotyczących ochrony środowiska morskiego. Niektóre polskie stocznie prowadzą już współpracę z producentami systemów obróbki wód balastowych. Innowacyjne rozwiązania w zakresie obróbki wód balastowych mogą być też szansą rozwoju dla polskich ośrodków naukowo-badawczych związanych z budownictwem okrętowym. Wejście w życie konwencji BWM może przyczynić się także do rozwoju w dziedzinie badań naukowych organizmów morskich.

Przewidywane skutki finansowe

Obowiązki wynikające z konwencji BWM odnoszą się do administracji morskiej, regionalnych dyrekcji ochrony środowiska oraz organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej, portów morskich i stoczni, armatorów, a także towarzystw klasyfikacyjnych. Ratyfikowanie przez Rzeczpospolitą Polską konwencji BWM pociąga za sobą zwiększenie koniecznych nakładów finansowych. Jednak w związku z nieprzewidywalnością oraz skalą zagrożeń, jakie mogą wynikać z inwazji gatunków obcych, koszty związane z zapobieganiem introdukcji gatunków obcych będą zawsze niższe niż koszty związane z ewentualną naprawą szkód spowodowanych inwazją.

Skutki dla budżetu państwa

Skutki finansowe dla budżetu państwa będą wynikać przede wszystkim z przyjęcia zmian w ustawie o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz ustawie o bezpieczeństwie morskim, które umożliwią prawidłowe stosowanie wymogów konwencji BWM na polskich obszarach morskich, a nie z faktu ratyfikacji tej umowy międzynarodowej.

Szczegółowe skutki finansowe dla budżetu państwa zostały opisane w związku z tym w ocenie skutków regulacji do projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim (UD253).

Skutki dla przedsiębiorstw

Skutki finansowe dla podmiotów prywatnych, głównie armatorów statków znajdujących się w polskich obszarach morskich oraz statków o polskiej przynależności znajdujących się poza granicami tych obszarów, będą związane przede wszystkim z obowiązkiem przestrzegania przepisów krajowych, które państwa-strony wprowadzą w związku z wejściem w życie konwencji BWM. Nie będą zatem bezpośrednim skutkiem ratyfikacji tej umowy międzynarodowej przez Rzeczpospolitą Polską.

Dostosowanie do wymogów konwencji BWM będzie wymagać od statków m.in. zainstalowania systemów obróbki wód balastowych, uzyskania międzynarodowego certyfikatu postępowania z wodami balastowymi oraz planu postępowania z wodami balastowymi.

Flota statków pod polską banderą obejmuje obecnie 307 jednostek o pojemności brutto (GT) co najmniej 100, z czego 17 to statki towarowe, 29 to statki pasażerskie w większości operujące w żegludze przybrzeżnej. Pozostałe to mniejsze jednostki (holowniki, pogłębiarki, statki rybackie, bunkierki, pontony i jednostki specjalne) eksploatowane głównie w żegludze przybrzeżnej na wodach pod jurysdykcją Polski, zatem na podstawie art. 3 ust. 2 lit. b konwencji BWM nie będą podlegać jej wymogom. O ile bunkierki, które należą do przedsiębiorstw realizujących dostawy paliw żeglugowych w portach polskich, nie będą dostarczać paliwa tylko do portów polskich, będą one objęte przepisami konwencji BWM. Podobnie będzie z jednostkami obsługującymi platformy wiertnicze.

Przepisami konwencji BWM objętych będzie 10 z ww. statków towarowych, w tym 3 zbiornikowce olejowe oraz 4 drobnicowce. Ww. statki operują w żegludze międzynarodowej, głównie w rejonie Morza Bałtyckiego, Morza Północnego, a także Morza Norweskiego i Morza Śródziemnego. Konwencji BWM mogą podlegać również statki szkoleniowo-badawcze w rejsach międzynarodowych.

Od 8 września 2017 r., tj. daty wejścia w życie konwencji BWM, statki należące do polskich przedsiębiorstw, ale niepodnoszące polskiej bandery są zobligowane do przestrzegania wymogów konwencji BWM na wodach państwa-strony konwencji BWM. Flota polskich przedsiębiorstw obejmuje 106 statków (57 masowców, 26 drobnicowców, 10 promów, 9 zbiornikowców, 2 statki ro-ro oraz 2 kontenerowce). Jak wynika z analizy przeprowadzonej w ramach przygotowań do ratyfikacji konwencji BWM, 23 statki

operują w żegludze bliskiego zasięgu (promy, statki ro-ro, kontenerowce i zbiornikowce), pozostałe 83 statki (masowce i drobnicowce) mają zasięg oceaniczny. Masowce, drobnicowce i zbiornikowce pływają na różnych trasach na całym świecie. Promy zatrudnione są w żegludze między portami polskimi a szwedzkimi, statki ro-ro operują między portami Morza Bałtyckiego, Europy Zachodniej oraz basenu Morza Śródziemnego. Jeden z kontenerowców jest eksploatowany w żegludze feederowej, między Wielką Brytanią a Polską, drugi kursuje między portami Ameryki Południowej.

Największym kosztem dla armatorów związanym z dostosowaniem do wymogów konwencji BWM jest zakup i instalacja systemu obróbki wód balastowych. Koszt zakupu takiego systemu, w zależności od technologii obróbki wód balastowych oraz wielkości statku, wynosi od 200 tys. do ok. 950 tys. dolarów. Przy zamówieniu obejmującym kilka urządzeń (min. 10 instalacji) cena ta może spaść nawet o 100 tys. dolarów za sztukę. Dla porównania cena masowca typu Capesize (Dry bulk–capesize) wynosi ok. 50 mln dolarów, statku Handysize około 21 mln dolarów, natomiast kontenerowca o pojemności 6500 TEU ok. 65 mln dolarów. Zatem zakup systemu obróbki wód balastowych powoduje wzrost kosztu nowobudowanego statku o około 1–2%.

Do początku 2019 r. zatwierdzenie typu na podstawie wytycznych G-8 uzyskało 76 systemów obróbki wód balastowych. Ostateczne zatwierdzenie typu uzyskały również 43 systemy wykorzystujące substancje aktywne. Spodziewać się można, że w najbliższych latach, wraz z rozwojem wiedzy oraz zwiększonym zapotrzebowaniem, zatwierdzenie otrzyma znacznie więcej systemów, co prawdopodobnie będzie skutkowało obniżeniem cen tych systemów.

Do kosztów związanych z dostosowaniem statków do wymogów konwencji BWM należy doliczyć również koszty instalacji systemu, które w przypadku nowego statku wynoszą od 18 do 62 tys. dolarów, natomiast są wyższe dla statku już eksploatowanego i wynoszą od 33 do 143 tys. dolarów. Roczne koszty eksploatacji systemów wynoszą od 9 do 17 tys. dolarów w przypadku technologii działających bez substancji aktywnych. Systemy wykorzystujące substancje aktywne mogą generować koszty do 300 tys. dolarów rocznie w przypadku największego tankowca typu ULCC o pojemności zbiorników balastowych 95 tys. m³.

Dla porównania dzienny koszt eksploatacji statku, na który składa się m.in. zakup paliwa, utrzymanie statku, formalności administracyjne, opłaty portowe oraz ubezpieczenia,

wynosi, w zależności od wielkości statku, od ok. 7 tys. euro dla statku typu CAPESIZE⁴⁾, ok. 8 tys. euro dla statku typu PANAMAX oraz ok. 10 tys. euro dla statku typu VLCC. Natomiast w przypadku konieczności wyczarterowania statku, do ww. kosztów należy doliczyć również koszty czarteru, które w zależności od wielkości statku wynoszą ok. 30 tys. USD w przypadku tankowca typu CAPESIZE o nośności powyżej 100 tys. DWT, ok. 18 tys. USD dla statków SUPRAMAX o nośności 50–60 tys. DWT oraz 15 tys. USD dla statków typu PANXAM o nośności ok. 60 tys. DTW.⁵⁾

Biorąc pod uwagę powyższe dane, roczny koszt eksploatacji statku może wynieść od kilku do kilkunastu mln euro. Porównując ww. wartości z kosztami operacyjnymi systemu obróbki wód balastowych, można stwierdzić, że koszty te będą stanowić mniej niż 1% rocznych kosztów eksploatacji statku.

Skutki dla portów morskich i stoczni remontowych

Dodatkowe koszty związane z ratyfikacją konwencji BWM dla podmiotów, gdzie odbywa się naprawa lub czyszczenie zbiorników wód balastowych (np. w stoczniach), będą wynikać z obowiązku odbioru i zagospodarowania osadów zgromadzonych w zbiornikach wód balastowych w sposób bezpieczny dla zdrowia ludzi, środowiska, mienia oraz zasobów.

Przyjmuje się, że średnia ilość osadów uzyskana z czyszczenia zbiorników balastowych (jednostki do 80 000 DWT) to ok. 8–10 ton. Oznacza to, że osady, klasyfikowane zgodnie z dotychczasową praktyką jako odpady o kodzie 16 07 99 (inne niewymienione odpady) z jednego procesu czyszczenia, mogą być załadowane na jeden samochód ciężarowy i przewiezione do zakładów unieszkodliwiania odpadów. Koszty odbioru i bezpiecznego zagospodarowania osadów mogą zostać wliczone np. w usługę czyszczenia lub naprawy zbiorników. Należy jednak zweryfikować, czy zagospodarowanie osadów ze zbiorników balastowych zgodnie z dotychczasową praktyką jest właściwe i bezpieczne dla zdrowia ludzi i środowiska. Przy klasyfikacji ww. odpadów należy rozważyć grupę 19 kodu odpadów, która obejmuje odpady z instalacji i urządzeń służących zagospodarowaniu odpadów, z oczyszczalni ścieków oraz z uzdatniania wody pitnej i wody do celów przemysłowych. W osadach ze zbiorników wód balastowych mogą znajdować się również drobnoustroje chorobotwórcze, dlatego przy klasyfikacji należy wziąć pod

⁴⁾ Ship operating costs: Current and future trends, Moore Stephens, December 2015.

⁵⁾ <http://www.dryships.com/pages/report.php>

uwagę również grupę 18 (Odpady medyczne i weterynaryjne), np. o kodzie 18 02 02* (*Inne odpady, które zawierają żywe drobnoustroje chorobotwórcze lub ich toksyny oraz inne formy zdolne do przeniesienia materiału genetycznego, o których wiadomo lub co do których istnieją wiarygodne podstawy do sądzenia, że wywołują choroby u ludzi i zwierząt*). W innych państwach obszaru Morza Bałtyckiego, np. Estonii, osady ze zbiorników wód balastowych klasyfikuje się jako ustabilizowane komunalne osady ściekowe (kod 19 08 05).

Ratyfikacja konwencji BWM nie spowoduje wzrostu kosztów dla zarządów morskich portów, ponieważ wymogi konwencji BWM nie nakładają na te podmioty obowiązku instalowania portowych urządzeń do odbioru wód balastowych. Tego typu urządzenia (np. barki lub zbiorniki stałe na nabrzeżu) mogą być jednak udostępniane statkom na zasadach komercyjnych, w zależności od decyzji organu zarządzającego portem. Rozwiązania związane z odbiorem wód balastowych w portach nie są jeszcze powszechnie stosowane na świecie, jednak są na bieżąco rozważane przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) IMO.

Przewidywane skutki prawne

Oprócz opisanych w pkt 2 uzasadnienia niezbędnych zmian legislacyjnych dotyczących spraw morskich, wprowadzenie do polskiego porządku prawnego wymogów konwencji BWM będzie wymagać wypracowania oraz ustanowienia zasad współpracy podmiotów administracji morskiej z jednostkami resortu środowiska i resortu zdrowia, tj. regionalnych dyrekcji ochrony środowiska oraz Państwowej Inspekcji Sanitarnej.

Konwencja BWM w pewnym zakresie (art. 19 ust. 2 lit. e (ii) oraz lit. f (ii)) przewiduje przyjmowanie zmian w procedurze cichej zgody (ang. „tacit acceptance”), co oznaczać będzie konieczność okresowego podejmowania procedury krajowej w celu – w zależności od decyzji Polski – albo związania się przez Polskę zmianami (zatwierdzenie/ratyfikacja), albo przekazania stosownego zawiadomienia do Sekretarza Generalnego IMO.

Wyjaśnienie wyboru trybu związania Rzeczypospolitej Polskiej umową międzynarodową

Zgodnie z art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz. U. poz. 443, z późn. zm.) związanie Rzeczypospolitej Polskiej przedmiotową umową międzynarodową nastąpi w drodze ratyfikacji, za uprzednią zgodą wyrażoną w

ustawie, ponieważ umowa ta spełnia przesłanki określone w art. 89 ust. 1 pkt 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. Wykonanie postanowień konwencji BWM dotyczących kontroli i postępowania z wodami balastowymi i osadami wymaga przyjęcia dodatkowych krajowych regulacji prawnych na poziomie ustawowym.

Podmioty prawa krajowego, których dotyczy umowa międzynarodowa, w tym zakres, w jakim umowa międzynarodowa dotyczy osób fizycznych i prawnych

Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej będzie sprawował nadzór nad wykonywaniem konwencji BWM. Wymogi wynikające z konwencji BWM będą miały zastosowanie do administracji morskiej (dyrektorów urzędów morskich).

Problematyka konwencji BWM obejmuje szerokie spektrum zagadnień związanych z ochroną przed zanieczyszczeniami biologicznymi, którymi są gatunki obce i patogeny przenoszone w wodach balastowych statków. Pełne wykonanie postanowień konwencji BWM będzie wymagać podejścia interdyscyplinarnego oraz uzgodnień międzyresortowych. Wdrożenie konwencji BWM będzie wymagało m.in. wypracowania i ustanowienia zasad współpracy z organami Państwowej Inspekcji Sanitarnej oraz regionalnych dyrekcji ochrony środowiska, szczególnie w zakresie oceny ryzyka przenoszenia gatunków obcych w ramach procedury udzielania statkom zwolnień oraz przy analizie próbek wód balastowych.

Aby umożliwić wywiązanie się Rzeczypospolitej Polskiej ze zobowiązań międzynarodowych oraz wykonanie postanowień konwencji BWM, niezbędne będzie zabezpieczenie w budżecie państwa w kolejnych latach funduszy organom administracji, które będą wykonywać zadania wynikające z konwencji BWM.

Niniejsza umowa międzynarodowa, oprócz organów państwowych, będzie dotyczyć również przedsiębiorców sektora gospodarki morskiej, m.in. armatorów, podmiotów zajmujących się czyszczeniem i naprawą zbiorników balastowych, stoczni, portów, uznanych organizacji, odbiorców odpadów oraz instytucji naukowo-badawczych zajmujących się badaniem gatunków obcych lub nowymi technologiami i innowacyjnymi rozwiązaniami w zakresie zapobiegania wprowadzaniu gatunków obcych pochodzących z wód balastowych statków.

Sposób, w jaki umowa dotyczy spraw uregulowanych w prawie wewnętrznym

Zgodnie z informacją przedstawioną w pkt 2 uzasadnienia postanowienia konwencji BWM odnoszą się lub mają związek z zagadnieniami uregulowanymi w następujących aktach prawnych:

1. ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki;
2. ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim;
3. ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
4. ustawie z dnia 5 grudnia 2008 r. o zapobieganiu oraz zwalczaniu zakażeń i chorób zakaźnych u ludzi;
5. ustawie z dnia 14 marca 1985 r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej;
6. ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799, z późn. zm.);
7. rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie przeglądów i inspekcji oraz międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem przez statki;
8. rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 września 2014 r. w sprawie upoważniania uznanej organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej (Dz. U. poz. 1334);
9. rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu;
10. rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 września 2011 r. w sprawie listy roślin i zwierząt gatunków obcych, które w przypadku uwolnienia do środowiska przyrodniczego mogą zagrozić gatunkom rodzimym lub siedliskom przyrodniczym.

Środki prawne, jakie powinny zostać przyjęte w celu wykonania umowy międzynarodowej

Środki prawne, jakie powinny zostać przyjęte w celu wykonania i skutecznego egzekwowania wymogów konwencji BWM, zostały opisane w pkt 2 uzasadnienia.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 13 lutego 2004 r. w Londynie została sporządzona Międzynarodowa konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004.

Po zaznajomieniu się z powyższą konwencją, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- została ona uznana za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych,
- jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona,
- będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie dnia

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Andrzej Duda

PREZES RADY MINISTRÓW

Mateusz Morawiecki

Za zgodność tłumaczenia z oryginałem:

Katarzyna Krzywda – Dyrektor

Departament Gospodarki Morskiej

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA O KONTROLI I POSTĘPOWANIU ZE STATKOWYMI WODAMI BALASTOWYMI I OSADAMI, 2004

STRONY NINIEJSZEJ KONWENCJI,

PRZYWOŁUJĄC Artykuł 196 ust.1 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS), który stanowi, że „Państwa stosują wszelkie środki konieczne dla zapobiegania, zmniejszania i kontroli zanieczyszczenia środowiska morskiego w następstwie powstałego stosowania technologii na obszarach będących pod ich jurysdykcją lub kontrolą, albo powstałego umyślnego lub przypadkowego wprowadzenia obcych lub nowych gatunków do określonej części środowiska morskiego, które może powodować w nim znaczne i szkodliwe zmiany.”

MAJĄC NA UWADZE cele Konwencji o różnorodności biologicznej (CBD) z 1992 roku oraz fakt, że przenoszenie i wprowadzanie szkodliwych organizmów wodnych i patogenów za pośrednictwem wód balastowych zagraża ochronie i zrównoważonemu wykorzystaniu różnorodności biologicznej, jak również decyzję IV/5 Konferencji Stron CBD z 1998 roku (COP 4) w sprawie ochrony i zrównoważonego korzystania z ekosystemów morskich i przybrzeżnych oraz również decyzję VI/23 Konferencji Stron CBD z 2002 roku (COP 6) dotyczącą gatunków obcych zagrażających ekosystemom, środowiskom lub gatunkom i zawierającą wytyczne w zakresie gatunków inwazyjnych,

MAJĄC PONADTO NA UWADZE, że Konferencja Narodów Zjednoczonych w sprawie Środowiska i Rozwoju (UNCED) z roku 1992 poleciła rozważenie Międzynarodowej Organizacji Morskiej (Organizacji) wprowadzenia odpowiednich zasad dotyczących zrzutu wód balastowych,

UWZGLĘDNIAJĄC podejście ostrożnościowe określone w Zasadzie 15 Deklaracji w sprawie Środowiska i Rozwoju z Rio, o którym mowa również w rezolucji MEPC.67(37), przyjętej przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego Organizacji w dniu 15 września 1995 roku,

MAJĄC TAKŻE NA WZGLĘDZIE, że Światowy Szczyt Zrównoważonego Rozwoju z roku 2002 w punkcie 34 (b) Planu Wdrażania wzywa do podjęcia działań na wszystkich szczeblach celem przyspieszenia rozwoju środków dotyczących obcych gatunków inwazyjnych w wodach balastowych,

ŚWIADOME, że niekontrolowany zrzut statkowych wód balastowych i osadów doprowadził do przeniesienia szkodliwych organizmów wodnych i patogenów, powodując szkody lub zniszczenie środowiska, ludzkiego zdrowia, mienia lub zasobów,

UZNAJĄC wagę przyłożoną do tego zagadnienia przez Organizację w rezolucjach Zgromadzenia A.774(18) z 1993 roku oraz A.868(20) z 1997 roku, przyjętych w celu odniesienia się do przenoszenia szkodliwych organizmów wodnych i patogenów,

UZNAJĄC TAKŻE, że niektóre państwa podjęły indywidualne działania w zakresie zapobiegania, minimalizowania i ostatecznej eliminacji ryzyka wprowadzania szkodliwych organizmów wodnych i patogenów przez statki wchodzące do portów, a także uznając iż zagadnienie to budzi niepokój na całym

świecie, wymaga działań opartych na ogólnobowiązujących przepisach wraz z wytycznymi dotyczącymi ich skutecznego wdrażania i jednolitej interpretacji,

PRAGNĄC kontynuować rozwój bezpieczniejszych i skuteczniejszych sposobów postępowania z wodami balastowymi, które przyczynią się do trwałego zapobiegania, minimalizacji oraz ostatecznej eliminacji przenoszenia szkodliwych organizmów wodnych i patogenów,

ZDECYDOWAŁY zapobiegać, minimalizować i ostatecznie wyeliminować ryzyko dla środowiska, ludzkiego zdrowia, mienia i zasobów związane z przenoszeniem szkodliwych organizmów wodnych i patogenów w drodze kontrolowania i postępowania ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, jak również unikać niepożądanych skutków ubocznych wynikających z tej kontroli oraz zachęcać do rozwijania wiedzy i technologii w tym zakresie,

UWAŻAJĄC, że najlepszym sposobem osiągnięcia tych celów jest przyjęcie Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami,

UZGODNIŁY co następuje:

Artykuł 1 *Definicje*

Dla celów niniejszej Konwencji, o ile inne przepisy nie stanowią inaczej:

1. „Administracja” oznacza rząd państwa, pod którego zwierzchnictwem statek jest eksploatowany. W odniesieniu do statków, które pływają pod banderą innego państwa, Administracją jest Rząd tego państwa. W odniesieniu do pływających platform zatrudnionych do eksploracji i eksploatacji dna morskiego i jego wnętrza przyległego do wybrzeża, nad którym państwo nadbrzeżne sprawuje władzę w celu rozpoznawania i eksploatacji zasobów naturalnych, łącznie z pływającymi jednostkami magazynowymi (FSU) oraz pływającymi jednostkami produkcyjno - magazynowo - rozładunkowymi (FPSO), Administracją jest Rząd zainteresowanego państwa nadbrzeżnego.
2. „Wody Balastowe” oznaczają wody wraz z zawiesiną pobrane na statek w celu kontrolowania przegłębienia, przechyłu, zanurzenia, stateczności i naprężeń statku.
3. „Postępowanie z wodami balastowymi” oznacza procesy mechaniczne, fizyczne, chemiczne i biologiczne, stosowane pojedynczo bądź w kombinacjach w celu usunięcia, unieszkodliwienia lub uniknięcia poboru bądź zrzutu szkodliwych organizmów wodnych i patogenów w wodach balastowych i osadach.
4. „Certyfikat” oznacza Międzynarodowy certyfikat postępowania z wodami balastowymi.
5. „Komitet” oznacza Komitet Ochrony Środowiska Morskiego Organizacji.
6. „Konwencja” oznacza Międzynarodową konwencję o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami.
7. „Pojemność brutto” oznacza całkowitą pojemność brutto obliczoną zgodnie z przepisami o pomiarach pojemności statków zawartymi w załączniku I do Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r. lub w innej zastępującej ją Konwencji.
8. „Szkodliwe organizmy wodne i patogeny” oznaczają organizmy wodne i patogeny, które po wprowadzeniu do morza, w tym ujść rzek lub do cieków słodkowodnych, mogą stwarzać zagrożenie

dla środowiska, zdrowia ludzkiego, mienia lub zasobów, niekorzystnie wpływać na różnorodność biologiczną lub utrudniać inne zgodne z prawem sposoby wykorzystywania tych obszarów.

9. „Organizacja” oznacza Międzynarodową Organizację Morską.
10. „Sekretarz Generalny” oznacza Sekretarza Generalnego Organizacji.
11. „Osady” oznaczają materię wytrąconą w wodzie balastowej statku.
12. „Statek” oznacza jednostkę pływającą jakiegokolwiek typu używaną w środowisku morskim obejmującą statki podwodne, urządzenia pływające, platformy pływające, pływające jednostki magazynowe (FSU) oraz pływające jednostki produkcyjno – magazynowo – rozładunkowe (FPSO).

Artykuł 2

Zobowiązania ogólne

1. Strony podejmują się w pełni i całkowicie wprowadzić w życie postanowienia niniejszej Konwencji i jej Załącznika w celu zapobiegania, minimalizacji i ostatecznej eliminacji przenoszenia szkodliwych organizmów wodnych i patogenów przez kontrolę oraz właściwe postępowanie ze statkowymi wodami balastowymi i osadami.
2. Załącznik stanowi integralną część niniejszej Konwencji. O ile wyraźnie nie wskazano inaczej, wszelkie odniesienia do niniejszej Konwencji stanowią jednocześnie odniesienie do Załącznika.
3. Żadne postanowienie niniejszej Konwencji nie będzie interpretowane jako zabraniające Stronie podejmowania samodzielnie lub wspólnie z innymi Stronami, zgodnych z prawem międzynarodowym surowszych środków w celu zapobiegania, zmniejszania lub eliminowania przenoszenia szkodliwych organizmów wodnych i patogenów przez kontrolę i właściwe postępowanie ze statkowymi wodami balastowymi i osadami.
4. Strony dołożą wszelkich starań w celu nawiązania współpracy dla skutecznego przestrzegania, dostosowania i egzekwowania wymogów niniejszej Konwencji.
5. Strony zobowiązują się wspierać stały rozwój właściwego postępowania z wodami balastowymi oraz standardów, w celu zapobiegania, minimalizacji i ostatecznej eliminacji przenoszenia szkodliwych organizmów wodnych i patogenów przez kontrolę i właściwe postępowanie ze statkowymi wodami balastowymi i osadami.
6. Strony dołożą wszelkich starań, aby poprzez działania podejmowane na podstawie niniejszej Konwencji nie osłabiać ani nie szkodzić środowisku, zdrowiu ludzkiemu, mieniu lub zasobom, swoim oraz pozostałych państw.
7. Strony zapewnią, że działania w zakresie postępowania z wodami balastowymi podejmowane w celu osiągnięcia zgodności z postanowieniami niniejszej Konwencji nie powodują większych szkód dla ich środowiska, ludzkiego zdrowia, mienia lub zasobów, również pozostałych państw, niż szkody, którym zapobiegają.
8. Strony będą zachęcać statki uprawnione do żeglugi pod ich banderą, które są objęte wymogami niniejszej Konwencji, aby unikały tak dalece jak jest to możliwe pobierania wód balastowych zawierających potencjalnie szkodliwe organizmy i patogeny wodne, oraz osady, które mogą zawierać takie organizmy, a także będą promować odpowiednie wdrażanie wytycznych opracowanych przez Organizację.

9. Strony dołożą wszelkich starań w celu nawiązania współpracy pod patronatem Organizacji w zakresie zagrożeń i ryzyka dotyczącego wrażliwych, podatnych na zniszczenie lub zagrożonych ekosystemów morskich, a także różnorodności biologicznej na obszarach poza granicami jurysdykcji państwowej w odniesieniu do postępowania z wodami balastowymi.

Artykuł 3 *Zastosowanie*

1. O ile inne przepisy niniejszej Konwencji nie stanowią inaczej, niniejszą Konwencję stosuje się do:
 - (a) statków uprawnionych do podnoszenia bandery państwa Strony; oraz
 - (b) statków nieuprawnionych do podnoszenia bandery państwa Strony, ale eksploatowanych pod zwierzchnictwem Strony.
2. Niniejsza Konwencja nie ma zastosowania do:
 - (a) statków, które nie są zaprojektowane lub skonstruowane do stosowania wód balastowych;
 - (b) statków Strony, eksploatowanych wyłącznie na wodach podlegających jej jurysdykcji, chyba, że Strona uzna, że zrzut wód balastowych z tych statków mógłby zaszkodzić lub zniszczyć środowisko, ludzkie zdrowie, mienie lub zasoby należące do tej Strony lub państw sąsiadujących bądź innych państw;
 - (c) statków Strony, eksploatowanych wyłącznie na wodach podlegających jurysdykcji innej Strony, o ile takie wyłączenie zostanie zatwierdzone przez drugą Stronę. Żadna Strona nie może zatwierdzić takiego wyłączenia, jeżeli mogłoby spowodować szkody lub zniszczenia w środowisku, ludzkim zdrowiu, mieniu lub zasobach, także państw sąsiadujących bądź innych państw. Każda Strona, która zadecyduje nie zatwierdzić takiego wyłączenia, powiadomi Administrację właściwą dla statku, którego miało ono dotyczyć, o tym, że do tego statku mają zastosowanie przepisy niniejszej Konwencji;
 - (d) statków eksploatowanych wyłącznie na wodach podlegających jurysdykcji jednej Strony oraz na pełnym morzu, z wyjątkiem statków, którym nie udzielono upoważnienia na mocy punktu (c), chyba że Strona ta stwierdzi, że zrzut wód balastowych z tych statków może spowodować szkody lub zniszczenia w środowisku, ludzkim zdrowiu, mieniu lub zasobach własnych, państw sąsiadujących lub innych państw;
 - (e) okrętów wojennych, wojskowych jednostek pomocniczych lub innych statków stanowiących własność Strony lub eksploatowanych przez Stronę i używanych czasowo wyłącznie w rządowej służbie niehandlowej. Jednakże każda Strona zapewni przez przyjęcie odpowiednich środków nie zakłócających działania lub zdolności operacyjnych takich statków stanowiących własność lub eksploatowanych przez Stronę, że statki te będą postępowały w sposób zgodny z niniejszą Konwencją, w takim zakresie w jakim to jest uzasadnione i praktycznie możliwe;
 - (f) stałych, niepodlegających zrzutowi wód balastowych znajdujących się w hermetycznych zbiornikach na statkach.
3. Do statków państw, które nie są Stronami niniejszej Konwencji, Strony będą stosowały postanowienia niniejszej Konwencji w stopniu niezbędnym do zapewnienia, że statki te nie będą

traktowane bardziej korzystnie.

Artykuł 4

Kontrola przenoszenia szkodliwych organizmów wodnych i patogenów w statkowych wodach balastowych i osadach

1. Każda Strona zapewni, aby statki do których mają zastosowanie postanowienia niniejszej Konwencji i które są uprawnione do uprawiania żeglugi pod jej banderą lub są eksploatowane pod jej zwierzchnictwem, spełniały wymogi określone w niniejszej Konwencji, włącznie z odpowiednimi standardami i wymogami określonymi w Załączniku, a także podejmie skuteczne działania w celu zapewnienia, że statki te będą spełniać określone wyżej wymogi.
2. Każda Strona, z uwzględnieniem indywidualnych uwarunkowań i możliwości opracuje polityki, strategię lub programy krajowe dotyczące postępowania z wodami balastowymi w swoich portach i wodach terytorialnych, zgodnie z niniejszą Konwencją, które będą służyć osiągnięciu celów Konwencji.

Artykuł 5

Urządzenia do odbioru osadów

1. Każda Strona, zapewni, żeby w wyznaczonych przez nią portach i terminalach, w których odbywa się czyszczenie lub naprawa zbiorników balastowych, znajdowały się odpowiednie urządzenia do odbioru osadów, z uwzględnieniem Wytocznych opracowanych przez Organizację. Działanie urządzeń odbiorczych nie powinno powodować nieuzasadnionego opóźniania statków oraz zapewnić bezpieczne usunięcie osadów, w sposób niezagrażający środowisku, ludzkiemu zdrowiu, mieniu lub zasobom tej Strony lub innych państw.
2. Każda Strona powiadomi Organizację o wszelkich przypadkach nieprawidłowego działania urządzeń, o których mowa w ust. 1, w celu przekazania tej informacji innym zainteresowanym Stronom.

Artykuł 6

Badania naukowo - techniczne i monitoring

1. Strony, samodzielnie lub wspólnie, dołożą wszelkich starań w celu:
 - (a) promowania i ułatwiania badań naukowych i technicznych dotyczących postępowania z wodami balastowymi; oraz
 - (b) monitorowania efektów postępowania z wodami balastowymi na wodach znajdujących się pod ich jurysdykcją.

Badania i monitoring powinny obejmować obserwację, pomiary, pobieranie próbek, ocenę i analizę skuteczności i niekorzystnego wpływu wszelkiej technologii lub metodologii, jak również wszelkiego niekorzystnego wpływu organizmów i patogenów, które zostały zidentyfikowane jako przeniesione w statkowych wodach balastowych.

2. Każda Strona popierając cele niniejszej Konwencji, będzie promować udostępnianie innym Stronom, na ich żądanie, odpowiednich informacji dotyczących:
 - (a) programów naukowych i technologicznych oraz środków technicznych prowadzonych w zakresie postępowania z wodami balastowymi; oraz
 - (b) skuteczności metod postępowania z wodami balastowymi podjętych na podstawie wyników programów monitoringu i oceny.

Artykuł 7

Przeglądy i certyfikacja

1. Każda Strona zapewni, że statki podnoszące jej banderę lub eksploatowane pod jej zwierzchnictwem i podlegające przeglądom i certyfikacji będą poddawane przeglądom i certyfikacji zgodnie z postanowieniami zawartymi w Załączniku.
2. Strona wprowadzająca środki na mocy art. 2.3 oraz Rozdziału C Załącznika nie będzie wymagać dodatkowych przeglądów ani certyfikacji od statków innej Strony, ponadto Administracja statku nie będzie zobowiązana do przeprowadzania przeglądów albo wydawania certyfikatów w zakresie dodatkowych środków nałożonych przez inną Stronę. Weryfikacja zgodności ze środkami dodatkowymi należy do właściwości Strony wprowadzającej te środki oraz nie może powodować nieuzasadnionego opóźniania statku.

Artykuł 8

Naruszenia

1. Jakiegokolwiek naruszenie wymogów niniejszej Konwencji powinno być zabronione oraz powinny zostać nałożone sankcje zgodnie z prawem Administracji statku, niezależnie od tego, gdzie naruszenie miało miejsce. W razie powiadomienia Administracji o takim naruszeniu, zapewnia ona przeprowadzenie dochodzenia oraz może zwrócić się do Strony, która powiadomiła o naruszeniu, o dodatkowe dowody w sprawie. Jeżeli Administracja uzna, że dostępne dowody są wystarczające do przeprowadzenia postępowania w stosunku do domniemanego naruszenia, Administracja, bez zbędnej zwłoki, wszczyna postępowanie, zgodnie ze swoimi przepisami. Administracja statku niezwłocznie informuje państwo zawiadamiające i Organizację o podjętych czynnościach. Jeśli w ciągu roku od otrzymania zawiadomienia o naruszeniu Administracja nie podejmie żadnej czynności, informuje o tym Stronę, która zgłosiła to naruszenie.
2. Jakiegokolwiek naruszenie wymogów niniejszej Konwencji w granicach jurysdykcji jakiegokolwiek ze Stron jest zakazane i powinno być zagrożone sankcją zgodnie z prawem tej Strony. W przypadku wystąpienia takiego naruszenia, Strona:
 - (a) wszczyna postępowanie zgodnie ze swoim prawem; lub
 - (b) dostarcza Administracji statku informacje i dowody znajdujące się w jej posiadaniu świadczące o popełnieniu naruszenia.
3. Sankcje przewidziane w przepisach państwa Strony zgodnie z niniejszym artykułem powinny być odpowiednio surowe, by zniechęcać do naruszania postanowień niniejszej Konwencji, niezależnie od tego gdzie naruszenia by nie wystąpiły.

Artykuł 9

Inspekcja statków

1. Statek, do którego zastosowanie mają przepisy niniejszej Konwencji, może zostać poddany w dowolnym porcie lub terminalu przybrzeżnym należącym do innej Strony, inspekcji przeprowadzonej przez inspektorów odpowiednio upoważnionych przez tę Stronę w celu ustalenia, czy statek spełnia wymagania określone w niniejszej Konwencji. Z wyjątkiem postanowień ust. 2 niniejszego artykułu, powyższa inspekcja jest ograniczona do:
 - (a) sprawdzenia, czy na pokładzie statku znajduje się ważny Certyfikat, który jeśli jest ważny powinien zostać uznany oraz;
 - (b) przeglądu Książki zapisów balastowych, i/ lub
 - (c) pobrania próbek wód balastowych ze statku, zgodnie z Wytocznymi, które zostaną opracowane

przez Organizację. Jednakże czas niezbędny do analizy próbek nie może być wykorzystany jako podstawa do nieuzasadnionego opóźnienia w eksploatacji, przemieszczaniu się lub wypłynięciu statku.

2. Jeżeli statek nie posiada ważnego Certyfikatu lub istnieją uzasadnione podstawy aby przypuszczać, że:
 - (a) stan statku lub jego wyposażenia nie odpowiada informacjom zawartym w Certyfikacie; lub
 - (b) kapitan lub załoga nie są zaznajomieni z podstawowymi procedurami dotyczącymi postępowania z wodami balastowymi na statku, albo nie wprowadzili takich procedur;

może zostać przeprowadzona inspekcja szczegółowa.

3. W przypadkach określonych w ust. 2 niniejszego artykułu, Strona przeprowadzająca inspekcję podejmie niezbędne środki zapewniające, że statek nie dokona zrzutu wód balastowych, dopóki nie będzie to bezpieczne dla środowiska, ludzkiego zdrowia, mienia lub zasobów.

Artykuł 10

Wykrywanie naruszeń i kontrola statków

1. Strony współpracują w wykrywaniu naruszeń i egzekwowaniu przestrzegania postanowień niniejszej Konwencji.
2. Jeżeli wykryto, że statek naruszył postanowienia niniejszej Konwencji, Strona państwa bandery statku lub Strona, w której porcie lub terminalu przybrzeżnym statek się znajduje, może oprócz sankcji wymienionych w art. 8, bądź działań wymienionych w art. 9, podjąć kroki mające na celu ostrzeżenie, zatrzymanie bądź uniemożliwienie operacji statku. Jednakże Strona, w której porcie lub terminalu przybrzeżnym statek się znajduje, może udzielić statkowi zezwolenia na opuszczenie portu lub terminalu w celu dokonania zrzutu wód balastowych lub udania się do najbliższej właściwej stoczni remontowej lub dostępnego urządzenia odbiorczego, o ile nie spowoduje to powstania zagrożenia dla środowiska, ludzkiego zdrowia, mienia lub zasobów.
3. Jeżeli wyniki analizy próbek pobranych w myśl art. 9 ust. 1 lit. (c) wykażą lub potwierdzą informacje przekazane przez inny port lub terminal przybrzeżny, że statek stanowi zagrożenie dla środowiska, ludzkiego zdrowia, zasobów lub mienia, Strona, na której wodach statek się znajduje, zabroni zrzutu wód balastowych do czasu usunięcia zagrożenia.
4. Strona może również przeprowadzić inspekcję statku w porcie lub terminalu przybrzeżnym znajdującym się pod jej jurysdykcją, na wniosek innej Strony jeżeli zostaną przedstawione wystarczające dowody uzasadniające, że statek jest używany lub był używany z naruszeniem postanowień niniejszej Konwencji. Sprawozdanie z takiego dochodzenia powinno zostać przesłane do Strony wnioskującej o jego przeprowadzenie oraz do Administracji statku poddanego inspekcji, w celu umożliwienia podjęcia odpowiednich działań.

Artykuł 11

Powiadamianie o działaniach kontrolnych

1. Jeżeli inspekcja przeprowadzona na podstawie art. 9 i 10 wykaże naruszenie wymogów niniejszej Konwencji, należy o tym powiadomić statek. Sprawozdanie z inspekcji jest przekazywane Administracji, łącznie z wszelkimi dowodami potwierdzającymi stwierdzone naruszenie.
2. W przypadku podjęcia jakichkolwiek działań na podstawie art. 9 ust. 3, 10 ust. 2 lub 10 ust. 3, inspektor je przeprowadzający niezwłocznie powiadomi na piśmie Administrację statku, którego

działania te dotyczą, a w wypadku, gdy nie jest to możliwe, konsula lub przedstawiciela dyplomatycznego statku, o wszelkich okolicznościach, w związku z którymi działania te zostały podjęte. Dodatkowo powinna zostać również powiadomiona upoważniona organizacja odpowiedzialna za wydawanie Certyfikatów.

3. Władze zainteresowanego państwa portu, w przypadku gdy nie są w stanie podjąć działań zgodnie z art. 9 ust. 3, 10 ust. 2 lub 10 ust. 3, lub jeżeli statkowi udzielono zezwolenia na udanie się do następnego portu, oprócz Stron wymienionych w ust. 2, przekazują władzom następnego portu zawinięcia statku wszelkie istotne informacje dotyczące naruszenia.

Artykuł 12

Nieuzasadnione opóźnienie statków

1. Należy dołożyć wszelkich starań, aby uniknąć nieuzasadnionego zatrzymania lub opóźnienia statku, jakie może wynikać ze stosowania artykułu 7 ust. 2, art. 8, 9 lub 10.
2. Jeżeli statek został bezzasadnie zatrzymany lub bezzasadnie opóźniony w wyniku stosowania artykułu 7 ust. 2, 8, 9 lub 10, to ma prawo do odszkodowania za wszelkie straty lub poniesione szkody.

Artykuł 13

Pomoc techniczna, współpraca i współpraca regionalna

1. Strony zobowiązują się bezpośrednio lub przez Organizację i inne podmioty międzynarodowe wspierać działania Stron, które zgłoszą potrzebę pomocy technicznej dotyczące kontroli i postępowania ze statkowymi wodami balastowymi i osadami w zakresie:
 - (a) szkolenia personelu;
 - (b) zapewnienia dostępu do odpowiednich technologii, sprzętu i urządzeń;
 - (c) inicjowania wspólnych programów badawczych i rozwojowych; oraz
 - (d) podejmowania innych działań mających na celu skuteczne wdrażanie postanowień niniejszej Konwencji oraz wytycznych opracowanych przez Organizację w związku z niniejszą Konwencją.
2. Strony zobowiązują się do aktywnej współpracy, zgodnie z ich prawem krajowym, przepisami i polityką, w zakresie transferu technologii dotyczących kontroli i postępowania ze statkowymi wodami balastowymi i osadami.
3. Dla osiągnięcia celów niniejszej Konwencji, Strony, które łączy wspólny interes w zakresie ochrony środowiska, ludzkiego zdrowia, mienia i zasobów na danym obszarze geograficznym, a w szczególności te Strony, które graniczą z morzami zamkniętymi i półzamkniętymi, po uwzględnieniu uwarunkowań na danym obszarze, dołożą wszelkich starań, aby rozszerzać współpracę regionalną również przez zawieranie porozumień regionalnych zgodnych z postanowieniami niniejszej Konwencji. Strony będą starały się nawiązywać współpracę z innymi Stronami porozumień regionalnych w celu wypracowania zharmonizowanych procedur.

Artykuł 14

Przekazywanie informacji

1. Każda Strona będzie przekazywać Organizacji oraz w stosownych przypadkach, udostępniać innym Stronom informacje dotyczące:
 - (a) wszelkich wymagań i procedur w zakresie postępowania z wodami balastowymi, włączając akty prawne, przepisy i wytyczne dotyczące wykonywania przepisów niniejszej Konwencji;

- (b) dostępności i lokalizacji urządzeń przeznaczonych do bezpiecznego dla środowiska usuwania wód balastowych i osadów; oraz
 - (c) wszelkich wymogów dotyczących informacji ze statku, który nie może spełnić postanowień niniejszej Konwencji z powodów określonych w przepisach A-3 oraz B-4 Załącznika do niniejszej Konwencji.
2. Organizacja zawiadamia Strony o wszelkich informacjach otrzymanych zgodnie z niniejszym artykułem i przekazuje wszystkim Stronom informacje otrzymane na podstawie ust. 1 lit. (b) i 1 lit. (c) niniejszego artykułu.

Artykuł 15

Rozstrzygnięcie sporów

Strony zobowiązują się rozstrzygać wszelkie spory powstałe między nimi dotyczące interpretacji lub stosowania postanowień niniejszej Konwencji w drodze rokowań, badań, mediacji, postępowania pojednawczego, arbitrażu, rozstrzygnięcia sądowego, odwołania się do agencji lub porozumień regionalnych, lub przy zastosowaniu innych pokojowych środków rozstrzygnięcia sporów, jakie uznają za stosowne.

Artykuł 16

Stosunek do prawa międzynarodowego i innych umów

Żadne z postanowień niniejszej Konwencji nie narusza praw i obowiązków jakiegokolwiek państwa wynikających ze zwyczajowego prawa międzynarodowego, wyrażonego w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza.

Artykuł 17

Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie i przystąpienie

1. Niniejsza Konwencja będzie otwarta do podpisu w Siedzibie Organizacji od dnia 1 czerwca 2004 roku do dnia 31 maja 2005 roku, a następnie będzie otwarta do przystąpienia przez dowolne państwo.
2. Państwa mogą stać się Stronami niniejszej Konwencji przez:
 - (a) podpisanie bez zastrzeżenia co do ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia; albo
 - (b) podpisanie z zastrzeżeniem ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, po którym nastąpi ratyfikacja, przyjęcie lub zatwierdzenie; albo
 - (c) przystąpienie.
3. Ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie powinno nastąpić przez złożenie odpowiedniego dokumentu Sekretarzowi Generalnemu.
4. Jeżeli państwo składa się z dwóch lub więcej jednostek terytorialnych, w których w odniesieniu do spraw związanych z niniejszą Konwencją, mają zastosowane różne systemy prawne, państwo to może w momencie podpisania, ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia złożyć oświadczenie, iż niniejsza Konwencja będzie obowiązywać we wszystkich jednostkach terytorialnych wchodzących w skład tego państwa, lub wyłącznie w jednej lub kilku z nich oraz może także zmienić to oświadczenie w dowolnym czasie przez złożenie kolejnego oświadczenia.
5. Powiadomienie o każdym takim oświadczeniu, określające szczegółowo jednostkę lub jednostki terytorialne, w których niniejsza Konwencja będzie obowiązywać, powinno być przekazane Depozytariuszowi na piśmie.

Artykuł 18

Wejście w życie

1. Niniejsza Konwencja wejdzie w życie po upływie dwunastu miesięcy od dnia, w którym co najmniej trzydzieści państw, których floty handlowe stanowią łącznie nie mniej niż trzydzieści pięć procent pojemności brutto światowej floty handlowej albo podpisało ją bez zastrzeżenia co do ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, lub złożyło wymagany dokument ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia zgodnie z art. 17.
2. W stosunku do państw, które złożyły dokument ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia do niniejszej Konwencji po dniu, w którym zostały spełnione warunki do jej wejścia w życie, lecz przed datą wejścia w życie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie nabierze mocy w dniu wejścia w życie niniejszej Konwencji lub trzy miesiące od dnia złożenia dokumentu, zależnie od tego, która z tych dat jest późniejsza.
3. Każdy dokument ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, złożony po dacie wejścia w życie niniejszej Konwencji, nabiera mocy po upływie trzech miesięcy od dnia jego złożenia.
4. Każdy dokument ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia do niniejszej Konwencji, złożony po dacie wejścia w życie poprawki do niej, zgodnie z art. 19, będzie odnosić się do niniejszej Konwencji wraz z tą poprawką.

Artykuł 19

Poprawki

1. Niniejsza Konwencja może być zmieniona w jeden ze sposobów określonych w poniższych ustępach.
2. Poprawki rozpatrywane w ramach Organizacji:
 - (a) Każda Strona może zaproponować poprawkę do niniejszej Konwencji. Każda zaproponowana poprawka zostanie złożona Sekretarzowi Generalnemu, który roześle ją wszystkim Stronom i członkom Organizacji, co najmniej sześć miesięcy przed jej rozpatrzeniem.
 - (b) Każda poprawka zaproponowana i rozesłana w sposób określony powyżej zostanie przekazana Komitetowi w celu jej rozpatrzenia. Strony, niezależnie od tego czy są członkami Organizacji, mają prawo uczestniczyć w pracach Komitetu dotyczących rozpatrzenia i uchwalenia poprawki.
 - (c) Poprawki będą uchwalane większością dwóch trzecich głosów Stron obecnych i biorących udział w głosowaniu w Komitecie, pod warunkiem, że w czasie głosowania obecna będzie co najmniej jedna trzecia Stron.
 - (d) Poprawki uchwalone zgodnie z punktem (c) niniejszego ustępu będą podane do wiadomości Stron przez Sekretarza Generalnego, w celu ich przyjęcia.
 - (e) Poprawka będzie uważana za przyjętą w następujących okolicznościach:
 - (i) Poprawka do artykułu niniejszej Konwencji będzie uznawana za przyjętą w dniu, w którym dwie trzecie Stron powiadomi Sekretarza Generalnego o podjęciu przez nie decyzji o jej przyjęciu.
 - (ii) Poprawka do Załącznika będzie uważana za przyjętą po upływie dwunastu miesięcy od dnia, w którym została uchwalona, lub innej daty ustalonej przez Komitet. Jednakże jeżeli w przewidzianym powyżej okresie więcej niż jedna trzecia Stron zawiadomi Sekretarza Generalnego, że zgłasza sprzeciw do poprawki, poprawka zostanie uznana za nieprzyjętą.
 - (f) Poprawka wejdzie w życie na następujących warunkach:
 - (i) Poprawka do artykułu niniejszej Konwencji wejdzie w życie dla Stron, które zadeklarowały jej przyjęcie, po upływie sześciu miesięcy od daty, którą uważa się za datę jej przyjęcia

- zgodnie z ust. (e) (i).
- (ii) Poprawka do Załącznika wejdzie w życie w stosunku do wszystkich Stron po upływie sześciu miesięcy od daty, którą uważa się za datę jej przyjęcia, za wyłączeniem Stron, które:
 - (1) zgłosiły swój sprzeciw do poprawki zgodnie z ust. (e) (ii) i nie wycofały tego sprzeciwu; albo
 - (2) powiadomiły Sekretarza Generalnego, przed dniem wejścia poprawki w życie, że poprawka wejdzie dla nich w życie jedynie po późniejszym powiadomieniu o jej przyjęciu.
 - (g) (i) Strona, która zgłosiła sprzeciw zgodnie z ust. (f) (ii) (1) może w terminie późniejszym powiadomić Sekretarza Generalnego o przyjęciu poprawki. W takim wypadku poprawka wchodzi w życie dla tej Strony po upływie sześciu miesięcy od daty powiadomienia o przyjęciu poprawki, lub daty wejścia w życie poprawki, zależnie od tego, która z tych dat jest późniejsza.
 - (ii) Jeżeli Strona, która dokonała powiadomienia, o którym mowa w ust. (f)(ii)(2), zawiadomi Sekretarza Generalnego o przyjęciu poprawki, poprawka ta wchodzi w życie w stosunku do tej Strony po upływie sześciu miesięcy od daty powiadomienia o przyjęciu poprawki, lub daty wejścia w życie poprawki, zależnie od tego, która z tych dat jest późniejsza.

3. Poprawka rozpatrywana przez Konferencję:

- (a) Na wniosek Strony uzgodniony przez co najmniej jedną trzecią Stron, Organizacja zwoła Konferencję Stron w celu rozpatrzenia poprawek do niniejszej Konwencji.
- (b) Poprawka uchwalona na Konferencji większością dwóch trzecich głosów Stron obecnych i biorących udział w głosowaniu zostanie przekazana przez Sekretarza Generalnego wszystkim Stronom w celu jej przyjęcia.
- (c) O ile Konferencja nie postanowi inaczej, poprawka będzie uważana za przyjętą i wejdzie w życie zgodnie z procedurą opisaną odpowiednio w ust. 2 (e) oraz (f).

4. Każda Strona, która odmówiła przyjęcia poprawki do Załącznika będzie traktowana tak, jakby nie była jej Stroną.

5. Każde oświadczenie składane zgodnie z niniejszym artykułem będzie złożone Sekretarzowi Generalnemu na piśmie.

6. Sekretarz Generalny zawiadomi wszystkie Strony i wszystkich członków Organizacji o:

- (a) wszelkich poprawkach, które wejdą w życie wraz z datą wejścia w życie każdej poprawki, powszechnie, jak i każdą Stronę indywidualnie; oraz
- (b) każdym oświadczeniu złożonym zgodnie z niniejszym Artykułem.

Artykuł 20 *Wypowiedzenie*

- 1 Każda Strona może wypowiedzieć niniejszą Konwencję w dowolnym czasie po upływie dwóch lat od dnia, w którym niniejsza Konwencja weszła w życie w stosunku do tej Strony.
2. Wypowiedzenie powinno nastąpić przez przekazanie pisemnego dokumentu wypowiedzenia Depozytariuszowi i nabierze mocy po upływie jednego roku od daty otrzymania lub po upływie dłuższego okresu wskazanego w tym dokumencie.

Artykuł 21 *Depozytariusz*

1. Niniejsza Konwencja zostanie złożona do depozytu Sekretarzowi Generalnemu, który przekaże jej uwierzytelnione odpisy wszystkim państwom, które niniejszą Konwencję podpisały lub do niej przystąpiły.
2. Poza funkcjami określonymi w odrębnych przepisach niniejszej Konwencji, Sekretarz Generalny:
 - (a) poinformuje wszystkie państwa, które podpisały niniejszą Konwencję lub do niej przystąpiły, o:
 - i) każdym nowym podpisaniu lub złożeniu dokumentu ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia oraz o jego dacie;
 - ii) dacie wejścia w życie niniejszej Konwencji; oraz
 - iii) złożeniu jakiegokolwiek dokumentu wypowiedzenia niniejszej Konwencji oraz o dacie jego otrzymania i dacie, w której wypowiedzenie nabierze mocy; i
 - (b) z chwilą wejścia w życie niniejszej Konwencji, przekaże jej tekst Sekretariatowi Organizacji Narodów Zjednoczonych w celu zarejestrowania i ogłoszenia zgodnie z art. 102 Karty Narodów Zjednoczonych.

Artykuł 22

Języki

Niniejsza Konwencja została sporządzona w jednym oryginalnym egzemplarzu w językach arabskim, chińskim, angielskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim, przy czym każdy tekst jest jednakowo autentyczny.

SPORZĄDZONO W LONDYNIE w dniu trzynastym lutego dwa tysiące czwartego roku.

W DOWÓD POWYŻSZEGO niżej podpisani, należycie do tego celu upoważnieni przez swoje Rządy, podpisali niniejszą Konwencję.

Za zgodność tłumaczenia z oryginałem:

Katarzyna Krzywda – Dyrektor

Departament Gospodarki Morskiej

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

ZAŁĄCZNIK

PRZEPISY DOTYCZĄCE KONTROLI I POSTĘPOWANIA ZE STATKOWMI WODAMI BALASTOWYMI I OSADAMI

ROZDZIAŁ A – POSTANOWIENIA OGÓLNE

Prawidło A-1

Definicje

Dla celów niniejszego Załącznika:

1. „Data rocznicowa” oznacza dzień i miesiąc każdego roku taki sam jak w dacie upływu ważności danego Certyfikatu.
2. „Pojemność balastowa” oznacza całkowitą pojemność wszelkich zbiorników, przestrzeni lub komór znajdujących się na statku, stosowanych do przewożenia, pobierania i zrzutu wód balastowych, łącznie ze zbiornikami, przestrzeniami lub komorami wielozadaniowymi, których projekt umożliwi przewożenie wód balastowych.
3. „Armator” oznacza właściciela statku lub inną organizację lub osobę, na przykład zarządcę lub czarterującego statek bez załogi, który przejął na siebie odpowiedzialność za statek od właściciela statku, i który w momencie przejmowania na siebie tej odpowiedzialności zgodził się przejąć wszelkie obowiązki i pełną odpowiedzialność przewidziane w Międzynarodowym kodeksie zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu.¹
4. „Zbudowany” w odniesieniu do statku oznacza taki etap budowy, w którym:
 - .1 położono stępkę; lub
 - .2 rozpoczęto prace konstrukcyjne związane z tym statkiem; lub
 - .3 rozpoczęto montaż statku z zastosowaniem przy najmniej 50 ton lub 1 procenta szacowanej ilości niezbędnych materiałów konstrukcyjnych, zależnie od tego, która z tych wielkości jest mniejsza; lub
 - .4 statek ulega znacznej przebudowie.
5. „Znaczna przebudowa” oznacza taką przebudowę statku, która:
 - .1 zmienia pojemność balastową statku o 15 lub więcej procent, lub
 - .2 zmienia typ statku, lub
 - .3 zdaniem Administracji ma na celu przedłużenie czasu życia statku o 10 lub więcej lat, lub
 - .4 obejmuje zmiany systemu wód balastowych inne, niż wymiana części składowych na ich odpowiedniki. Przebudowa statku w celu uzyskania zgodności z postanowieniami prawidła D-1 nie będzie uznawana za znaczną przebudowę dla celów niniejszego

¹ Patrz Kodeks ISM przyjęty przez Organizację rezolucją A.741(18), z późniejszymi poprawkami.

Załącznika.

6. „Od najbliższego lądu” oznacza odległość od linii podstawowej, od której zgodnie z prawem międzynarodowym zaczynają się wody terytorialne danego terytorium, z wyjątkiem przypadku dotyczącego północno-wschodniego wybrzeża Australii, gdy dla celów niniejszej Konwencji „od najbliższego lądu” oznaczać będzie od linii poprowadzonej z punktu na wybrzeżu Australii o szerokości południowej 11°00' i długości wschodniej 142°08' do punktu o szerokości południowej 10°35' i długości wschodniej 141°55' , i dalej do punktu o szerokości południowej 10°00' i długości wschodniej 142°00', i dalej do punktu o szerokości południowej 9°10' i długości wschodniej 143°52', i dalej do punktu o szerokości południowej 9°00' i długości wschodniej 144°30', i dalej do punktu o szerokości południowej 10°41' i długości wschodniej 145°00', i dalej do punktu o szerokości południowej 13°00' i długości wschodniej 145°00', i dalej do punktu o szerokości południowej 15°00' i długości wschodniej 146°00', i dalej do punktu o szerokości południowej 17°30' i długości wschodniej 147°00', i dalej do punktu o szerokości południowej 21°00' i długości wschodniej 152°55', i dalej do punktu o szerokości południowej 24°30' i długości wschodniej 154°00', i dalej do punktu na wybrzeżu Australii o szerokości południowej 24°42' i długości wschodniej 153°15'.
7. „Substancja Aktywna” oznacza substancję lub organizm, w tym wirus lub grzyb, który cechuje ogólne lub szczególne oddziaływanie na szkodliwe organizmy wodne i patogeny lub przeciwko nim.

Prawidło A-2

Zastosowanie ogólne

Jeżeli wyraźnie nie postanowiono inaczej, zrzut wód balastowych należy przeprowadzać wyłącznie zgodnie z zasadami dotyczącymi postępowania z wodami balastowymi określonymi w niniejszym Załączniku.

Prawidło A-3

Wyłączenia

Wymagania prawidła B-3, a także wszelkie środki przyjęte przez Stronę na podstawie art. 2.3 oraz Rozdziału C, nie mają zastosowania do:

1. poboru lub zrzutu wód balastowych i osadów niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa statku w sytuacjach awaryjnych lub ratowania życia na morzu; lub
2. niezamierzonego zrzutu lub poboru wód balastowych i osadów w wyniku uszkodzenia statku lub jego wyposażenia:
 - .1 pod warunkiem, że przed lub po wystąpieniu uszkodzenia lub wykryciu uszkodzenia lub zrzutu podjęto wszelkie środki ostrożności w celu zapobieżenia lub zminimalizowania zrzutu; oraz
 - .2 o ile właściciel, armator lub odpowiedzialny oficer nie spowodował szkody świadomie lub lekkomyślnie; lub
3. poboru lub zrzutu wód balastowych i osadów w celu uniknięcia lub zminimalizowania zanieczyszczenia spowodowanego przez statek; lub
4. poboru i późniejszego zrzutu tych samych wód balastowych i osadów na pełnym morzu; lub
5. zrzutu wód balastowych i osadów ze statku w tym samym miejscu, w którym pobrana została całość wód balastowych i osadów, pod warunkiem, że nie nastąpiło wymieszanie z niepoddanymi obróbce

wodami balastowymi i osadami pochodzącymi z innych obszarów. Jeżeli nastąpiło wymieszanie, wody balastowe pobrane na innych obszarach podlegają postępowaniu zgodnie z niniejszym Załącznikiem.

Prawidło A-4

Zwolnienia

1. Strona lub Strony na wodach pod swoją jurysdykcją, mogą przyznać zwolnienia z dowolnych wymagań dotyczących stosowania prawideł B-3 lub C-1, dodatkowo do innych zwolnień przewidzianych w niniejszej Konwencji, pod warunkiem, gdy są one:
 - .1 udzielane statkowi lub statkom w podróży lub podróżach pomiędzy określonymi portami lub miejscami; lub statkowi, który jest eksploatowany wyłącznie między określonymi portami lub miejscami;
 - .2 ważne nie dłużej niż pięć lat pod warunkiem dokonania przeglądu pośredniego;
 - .3 udzielane statkom, na których wody balastowe i osady inne, niż te pochodzące z podróży między portami i miejscami wskazanymi w ust. 1.1 nie ulegają mieszaniu; oraz
 - .4 udzielane na podstawie Wytycznych dotyczących szacowania ryzyka opracowanych przez Organizację.
2. Zwolnienia udzielone zgodnie z ust. 1 nabierają mocy prawnej dopiero po ich zgłoszeniu Organizacji i przekazaniu odpowiednich informacji Stronom.
3. Jakiegokolwiek zwolnienie udzielone na podstawie niniejszego prawidła nie może powodować szkody lub zniszczenia środowiska, ludzkiego zdrowia, mienia lub zasobów sąsiadujących lub innych Stron. Strona skonsultuje się z każdym Państwem, które mogłoby ponieść szkodę wskutek przyznania zwolnienia, w celu wyjaśnienia wszelkich obaw.
4. Każde zwolnienie udzielone na podstawie niniejszego prawidła powinno zostać odnotowane w Książce zapisów balastowych.

Prawidło A-5

Rozwiązania równoważne

Rozwiązania równoważne z zawartymi w niniejszym Załączniku dla jednostek sportowo-rekreacyjnych wykorzystywanych wyłącznie do celów rekreacyjnych lub sportowych, lub jednostek wykorzystywanych wyłącznie w celach poszukiwania i ratownictwa, o długości całkowitej mniejszej niż 50 metrów i maksymalnej pojemności balastowej nie większej niż 8 metrów sześciennych, powinny zostać określone przez Administrację z uwzględnieniem Wytycznych opracowanych przez Organizację.

ROZDZIAŁ B – WYMAGANIA DOTYCZĄCE POSTĘPOWANIA Z WODAMI BALASTOWYMI I DZIAŁANIA KONTROLNE DLA STATKÓW

Prawidło B-1

Plan postępowania z wodami balastowymi

Każdy statek powinien posiadać na pokładzie i stosować Plan postępowania z wodami balastowymi. Plan ten powinien zostać zatwierdzony przez Administrację przy uwzględnieniu Wytocznych opracowanych przez Organizację. Plan postępowania z wodami balastowymi powinien być dostosowany do każdego statku i powinien co najmniej:

- .1 określać procedury bezpieczeństwa dla statku i załogi związane z postępowaniem z wodami balastowymi wymagane niniejszą Konwencją;
- .2 zawierać szczegółowy opis działań, które należy podjąć w celu wdrożenia wymogów oraz uzupełniających czynności dotyczących postępowania z wodami balastowymi zgodnie z postanowieniami niniejszej Konwencji;
- .3 określać procedury usuwania osadów:
 - .1 do morza; oraz
 - .2 na ląd;
- .4 zawierać opis procedur służących koordynacji działań dotyczących postępowania z wodami balastowymi na statku z władzami Państwa, na którego wodach usuwane będą wody balastowe ze statku;
- .5 wskazywać oficera odpowiedzialnego za prawidłowe wykonywanie planu;
- .6 odnosić się do wymagań dotyczących raportowania, zgodnie z niniejszą Konwencją; oraz
- .7 być sporządzony w języku obowiązującym na statku. Jeżeli obowiązujący język nie jest językiem angielskim, francuskim lub hiszpańskim, powinien również zawierać tłumaczenie na jeden z tych języków.

Prawidło B-2

Książka zapisów balastowych

1. Każdy statek powinien posiadać na pokładzie Książkę zapisów balastowych w postaci zapisu elektronicznego lub jako integralną część innej książki lub systemu zapisów, która powinna zawierać co najmniej informacje wymienione w Uzupełnieniu II.
2. Wpisy do Książki zapisów balastowych powinny być przechowywane na statku przez okres co najmniej dwóch lat od ostatniego wpisu, a po tej dacie przez armatora przez okres co najmniej trzech lat.
3. Każda operacja usunięcia wód balastowych zgodnie z prawidłami A-3, A-4 lub B-3.6 lub w wyniku niezamierzonego lub przeprowadzonego w drodze wyjątku zrzutu wód balastowych, nie zwolnionego w inny sposób zgodnie z niniejszą Konwencją, powinna zostać odnotowana w Książce zapisów balastowych wraz z opisem okoliczności i powodów zrzutu.
4. Książka zapisów balastowych powinna być przechowywana na statku w miejscu łatwo dostępnym do inspekcji, a w przypadku statku holowanego bez załogi, przechowywana na statku holującym.
5. Każda operacja związana z wodami balastowymi powinna być szczegółowo i bezzwłocznie odnotowana w Książce zapisów balastowych. Każdy wpis powinien być podpisany przez oficera odpowiedzialnego za daną operację, a każda wypełniona strona powinna być podpisana przez kapitana statku. Wpisy w Książce zapisów balastowych powinny być sporządzone w języku roboczym stosowanym na statku. Jeżeli obowiązujący język nie jest językiem angielskim, francuskim lub hiszpańskim, wpisy powinny być przetłumaczone na jeden z tych języków. Jeżeli w Książce umieszcza się także wpisy w języku urzędowym Państwa, którego banderę statek podnosi, wpisy te będą uważane za decydujące w przypadku sporów lub zaistnienia rozbieżności.
6. Funkcjonariusze odpowiednio upoważnieni przez Stronę mogą przeprowadzać inspekcję Książki zapisów balastowych na każdym statku, do którego zastosowanie ma niniejsze prawidło, w czasie gdy statek przebywa w porcie lub terminalu przybrzeżnym tej Strony oraz mogą sporządzać kopie

dowolnego wpisu i wymagać od kapitana statku poświadczenia zgodności wykonanej kopii z oryginałem. Każda uwierzytelniona w ten sposób kopia powinna być dopuszczona w każdym postępowaniu jako dowód potwierdzający fakty stwierdzone w danym wpisie. Inspekcja Książki zapisów balastowych oraz sporządzanie uwierzytelnionej kopii powinno być przeprowadzone tak szybko jak to możliwe, bez powodowania nieuzasadnionego opóźnienia statku.

Prawidło B-3

Postępowanie z wodami balastowymi na statkach

1. Statek zbudowany przed rokiem 2009:
 - .1 o pojemności balastowej od 1 500 do 5 000 metrów sześciennych włącznie, powinien postępować z wodami balastowymi przynajmniej zgodnie ze standardami określonymi w prawidło D-1 lub D-2 do 2014 roku, a po tej dacie powinien spełniać standardy określone w prawidło D-2;
 - .2 o pojemności balastowej mniejszej niż 1 500 lub większej niż 5 000 metry sześciennie powinien postępować z wodami balastowymi przynajmniej zgodnie ze standardem określonym w prawidło D-1 lub prawidło D-2 do 2016 roku, a po tej dacie powinien spełniać przynajmniej standardy opisane w prawidło D-2.
2. Statek, do którego ma zastosowanie ust. 1 powinien spełnić wymogi ust. 1 nie później niż w dniu pierwszego przeglądu pośredniego lub odnowieniowego, w zależności od tego, który nastąpi wcześniej, po dacie rocznicowej dostarczenia statku w roku, w którym statek ma odpowiadać mającym zastosowanie do niego standardom.
3. Statek zbudowany w lub po 2009 roku o pojemności balastowej poniżej 5 000 metrów sześciennych powinien postępować z wodami balastowymi co najmniej zgodnie ze standardem określonym w prawidło D-2.
4. Statek zbudowany w lub po 2009 roku, ale przed rokiem 2012, którego pojemność balastowa jest równa lub przekracza 5 000 metrów sześciennych powinien postępować z wodami balastowymi zgodnie z ust. 1.2.
5. Statek zbudowany w lub po 2012 roku, którego pojemność balastowa jest równa lub przekracza 5 000 metrów sześciennych powinien postępować z wodami balastowymi, co najmniej zgodnie ze standardem określonym w prawidło D-2.
6. Wymogi niniejszego prawidła nie mają zastosowania do statków, które dokonują zrzutu wód balastowych do urządzeń odbiorczych zaprojektowanych zgodnie z Wytycznymi dla takich urządzeń opracowanymi przez Organizację.
7. Inne metody postępowania z wodami balastowymi mogą być również dopuszczone jako alternatywa do wymogów opisanych w ustępach 1-5, pod warunkiem, że metody te zapewnią co najmniej ten sam poziom ochronny środowiska, zdrowia ludzkiego, mienia lub zasobów oraz że zostały co do zasady zatwierdzone przez Komitet.

Prawidło B-4

Wymiana wód balastowych

1. Statek dokonujący wymiany wód balastowych w celu spełnienia standardu określonego w prawidło D-1, powinien:

- .1 Jeżeli to możliwe, przeprowadzać wymianę wód balastowych, w odległości co najmniej 200 mil morskich od najbliższego lądu i na głębokości co najmniej 200 metrów, z uwzględnieniem Wytycznych opracowanych przez Organizację;
 - .2 W przypadku gdy statek nie może przeprowadzić wymiany wód balastowych zgodnie z ust. 1.1, wymiana wód balastowych powinna zostać przeprowadzona z uwzględnieniem Wytycznych wskazanych w ust. 1.1 i tak daleko od najbliższego lądu, jak to możliwe, jednakże nie bliżej niż 50 mil morskich od najbliższego lądu, na wodzie nie płytszej niż 200 metrów.
2. Na obszarach morskich, na których odległość od najbliższego lądu bądź głębokość wody nie spełniają parametrów określonych w ust. 1.1. lub 1.2, państwo portu może wyznaczyć obszary w porozumieniu odpowiednio z sąsiadującymi lub innymi państwami, na których statek może przeprowadzać wymianę wód balastowych z uwzględnieniem wytycznych, o których mowa w ust. 1.1.
 3. Nie powinno wymagać się od statku zmiany wytyczonego kursu lub opóźnienia podróży, w celu dostosowania do któregośkolwiek wymogu określonego w ust. 1.
 4. Od statku przeprowadzającego wymianę wód balastowych nie powinno wymagać się dostosowania do ust. 1 lub 2, w przypadku gdy kapitan podejmie uzasadnioną decyzję, że przeprowadzenie takiej wymiany zagroziłoby stateczności lub bezpieczeństwu statku, jego załodze lub jego pasażerom w związku z niesprzyjającymi warunkami pogodowymi, konstrukcją lub naprężeniami statku, awarią sprzętu, lub innymi nadzwyczajnymi okolicznościami.
 5. Gdy statek nie przeprowadzi wymaganej zgodnie z postanowieniami niniejszego prawidła wymiany wód balastowych, przyczyny tego powinny zostać odnotowane w Książce zapisów balastowych.

Prawidło B-5

Postępowanie z osadami na statkach

1. Wszystkie statki powinny usuwać i zdawać osady z przestrzeni przeznaczonych do przewozu wód balastowych, zgodnie z postanowieniami Planu postępowania z wodami balastowymi danego statku.
2. Statki wskazane w prawidłach od B-3.3 do B-3.5 powinny, nie narażając bezpieczeństwa lub wydajności operacyjnej statku, zostać zaprojektowane i zbudowane tak aby pobór lub zatrzymywanie osadów było zminimalizowane, ich usuwanie ułatwione oraz aby umożliwiony był bezpieczny dostęp pozwalający na usunięcie lub pobieranie próbek osadów, z uwzględnieniem Wytycznych opracowanych przez Organizację. Statki wskazane w prawidło B-3.1 powinny, w takim stopniu, w jakim jest to możliwe spełniać wymogi niniejszego ustępu.

Prawidło B-6

Obowiązki oficerów i załogi

Oficerowie i załoga powinni zapoznać się ze swoimi obowiązkami dotyczącymi postępowania z wodami balastowymi statku, na którym pełnią służbę, a także powinni, odpowiednio do swoich obowiązków, zapoznać się z Planem postępowania z wodami balastowymi statku.

ROZDZIAŁ C – WYMAGANIA SPECJALNE DOTYCZĄCE NIEKTÓRYCH OBSZARÓW

Prawidło C-1

Środki dodatkowe

1. Jeżeli Strona indywidualnie lub wspólnie z innymi Stronami, ustali, że celem zapobieżenia, ograniczenia lub eliminacji przenoszenia szkodliwych organizmów wodnych i patogenów w statkowych wodach balastowych i osadach, oprócz środków określonych w Rozdziale B niezbędne są dodatkowe środki, Strona lub Strony mogą zgodnie z prawem międzynarodowym wymagać spełnienia przez statki określonych norm lub wymogów.
2. Przed ustanowieniem norm lub wymogów zgodnie z ust. 1, Strona lub Strony powinny skonsultować się z sąsiadującymi lub innymi Państwami, na które te normy lub wymogi mogą oddziaływać.
3. Strona lub Strony zamierzające wprowadzić środki dodatkowe zgodnie z ust. 1, powinny:
 - .1 uwzględnić Wytyczne opracowane przez Organizację.
 - .2 poinformować Organizację o zamiarze wprowadzenia dodatkowego środka lub środków przynajmniej na 6 miesięcy przed planowanym dniem ich wprowadzenia, z wyjątkiem sytuacji nadzwyczajnych lub epidemii. Stosowna informacja powinna zawierać:
 - .1 dokładne współrzędne geograficzne obszaru, na którym zastosowanie ma dodatkowy środek lub środki;
 - .2 potrzebę i przyczynę wprowadzenia dodatkowego środka lub środków oraz jeżeli to możliwe również korzyści wynikającego z ich wprowadzenia;
 - .3 opis dodatkowego środka lub środków; oraz
 - .4 wszelkie przygotowania mogące ułatwić statkom stosowanie dodatkowego środka lub środków.
 - .3 uzyskać zgodę Organizacji w zakresie wymaganym zwyczajowymi prawem międzynarodowym zgodnie z Konwencją Narodów Zjednoczonych o prawie morza.
4. Strona lub Strony wprowadzając środki dodatkowe powinny dołożyć wszelkich starań w celu zmniejszenia obciążeń dla statku w takim stopniu, w jakim jest to możliwe i udostępnić wszelkie odpowiednie usługi, które mogą obejmować powiadamianie marynarzy o obszarach, dostępnych i alternatywnych trasach lub portach.
5. Żadne środki dodatkowe wprowadzone przez Stronę lub Strony nie powinny zagrażać bezpieczeństwu i ochronie statku oraz nie powinny być sprzeczne z jakimikolwiek wymogami innej konwencji, które statek jest zobowiązany stosować.
6. Strona lub Strony wprowadzające środki dodatkowe mogą odstąpić od stosowania tych środków na pewien okres lub w szczególnych okolicznościach, jeżeli uznają to za stosowne.

Prawidło C-2

Ostrzeżenia dotyczące pobierania wód balastowych na pewnych obszarach i związane z tym działania państwa bandery

1. Strona dołoży wszelkich starań, aby poinformować marynarzy o obszarach znajdujących się pod jej jurysdykcją, na których statki nie powinny pobierać wód balastowych ze względu na panujące tam warunki. Strona powinna podać dokładne współrzędne geograficzne obszaru lub obszarów oraz, o ile to możliwe, położenie alternatywnego obszaru lub obszarów poboru wód balastowych. Ostrzeżenia mogą zostać wydane dla obszarów:
 - .1 na których znane są wybuchy epidemii, skażenie lub występowanie szkodliwych organizmów wodnych i patogenów (np. zakwity toksycznych alg), które mogą być istotne dla poboru lub zrzutu wód balastowych;
 - .2 znajdujących się w pobliżu ujścia ścieków; lub
 - .3 na których zalewanie przez pływy jest słabe, lub na których okresowo stwierdza się, zwiększone zmętnienie prądów pływu.
2. Oprócz powiadomienia marynarzy o obszarach zgodnie z postanowieniami ust. 1, Strona powinna powiadomić Organizację i każde Państwo nadbrzeżne, którego informacja ta może dotyczyć, o wszelkich obszarach określonych w ust. 1 oraz o przewidywanym czasie, przez który może obowiązywać takie ostrzeżenie. Powiadomienie Organizacji oraz każdego Państwa nadbrzeżnego, którego informacja ta może dotyczyć, powinno zawierać dokładne współrzędne geograficzne obszaru lub obszarów oraz, o ile to możliwe, położenie alternatywnego obszaru lub obszarów, poboru wód balastowych. Powiadomienie powinno zawierać zalecenia dla statków, które muszą pobrać wodę balastową na tym obszarze i opisywać środki, jakie powinny być podjęte w celu poboru w alternatywnym miejscu. Strona powinna powiadomić również marynarzy, Organizację oraz każde Państwo nadbrzeżne, którego ta informacja może potencjalnie dotyczyć, o terminie kiedy dane ostrzeżenie przestaje obowiązywać.

Prawidło C-3

Przekazywanie informacji

Organizacja za pomocą odpowiednich środków udostępni informacje przekazane jej zgodnie z prawidłami C-1 oraz C-2.

ROZDZIAŁ D – NORMY DOTYCZĄCE POSTĘPOWANIA ZE STATKOWYMI WODAMI BALASTOWYMI

Prawidło D-1

Standard wymiany wód balastowych

1. Statki dokonujące wymiany wód balastowych zgodnie z niniejszym prawidłem, powinny przeprowadzać to ze skutecznością objętościową wymiany wód balastowych nie mniejszą niż 95 procent.

2. W przypadku statków dokonujących wymiany wód balastowych przy pomocy metody przepompowywania, trzykrotne przepompowanie całkowitej objętości każdego zbiornika wód balastowych będzie uznawane za spełnienie standardu opisanego w ust. 1. Przepompowanie mniej niż trzykrotnie całkowitej objętości może zostać zaakceptowane, jeżeli statek wykaże, że dokonano wymiany objętościowej w przynajmniej 95 procentach.

Prawidło D-2

Standard postępowania z wodami balastowymi

- 1 Statki stosujące metody postępowania z wodami balastowymi zgodnie z niniejszym prawidłem, powinny dokonać zrzutu mniej niż 10 zdolnych do życia organizmów na metr sześcienny, większych lub równych 50 mikrometrom w najmniejszym wymiarze i mniej niż 10 zdolnych do życia organizmów na mililitr sześcienny, o wymiarze mniejszym niż 50 mikrometrów w najmniejszym wymiarze i większych bądź równych 10 mikrometrom w najmniejszym wymiarze; drobnoustrojów wskaźnikowych w zrzucie nie powinny przekraczać wartości wskazanych w ust. 2.
- 2 Drobnoustroje wskaźnikowe, jako norma zdrowotna dla człowieka powinny obejmować:
 - .1 Zaraźliwe *Vibrio cholerae* (O1 oraz O139) z mniej niż 1 jednostkę tworzącą kolonię (jednostka tworząca kolonię - jtk) na 100 mililitrów lub mniej niż 1 jtk na 1 gram (mokrej wagi) próbek zooplanktonu;
 - .2 *Escherichia coli* mniej niż 250 jtk na 100 mililitrów;
 - .3 Enterococci kałowe mniej niż 100 jtk na 100 mililitrów.

Prawidło D-3

Wymagania dotyczące zatwierdzania systemów obróbki wód balastowych

1. Poza przypadkami opisanymi w ust. 2, systemy obróbki wód balastowych stosowane w celu osiągnięcia zgodności z postanowieniami niniejszej Konwencji powinny zostać zatwierdzone przez Administrację z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację.
2. Systemy obróbki wód balastowych wykorzystujące substancje aktywne w celu osiągnięcia zgodności z postanowieniami niniejszej Konwencji powinny zostać zatwierdzone przez Organizację, w oparciu o procedurę opracowaną przez Organizację. Procedura ta powinna określać sposób zatwierdzania oraz wycofywania zatwierdzenia substancji aktywnych oraz proponowany sposób ich wykorzystania. W przypadku wycofania zatwierdzenia substancji lub substancji aktywnych, ich wykorzystanie będzie zakazane w okresie 1 roku od dnia, w którym zatwierdzenie zostało wycofane.
3. Systemy obróbki wód balastowych wykorzystywane, w celu uzyskania zgodności z postanowieniami niniejszej Konwencji muszą być bezpieczne dla statku, jego wyposażenia oraz załogi.

Prawidło D-4

Prototypowe technologie obróbki wód balastowych

1. Dla jakiegokolwiek statku, dla którego zanim zacznie obowiązywać standard określony w prawidło D-2, i który uczestniczy w zatwierdzonym przez Administrację programie testowania i badania obiecujących technologii obróbki wód balastowych, norma zawarta w prawidło D-2 nie będzie miała zastosowania przez okres do 5 lat od daty, w której od statku byłoby wymagane postępowanie zgodnie z prawidłem D-2.
2. Dla jakiegokolwiek statku, który po dniu, w którym zaczął dla niego obowiązywać standard określony w prawidło D-2, uczestniczy w zatwierdzonym przez Administrację programie testowania i badania obiecujących technologii obróbki wód balastowych uwzględniającym Wytyczne opracowane przez Organizację, dzięki któremu technologie te mogłyby osiągnąć lepsze wyniki, niż te przewidziane w prawidło D-2, standard D-2 przestaje obowiązywać przez kolejne 5 lat od zainstalowania takiego testowego systemu.

3. Strony opracowując i przeprowadzając dowolny program testowania i badania obiecujących technologii dotyczących wód balastowych, powinny:
 - .1 uwzględniać wytyczne opracowane przez Organizację, oraz
 - .2 dopuszczać do udziału w programie minimalną liczbę statków niezbędną do skutecznego testowania takich technologii.
4. System obróbki musi działać w sposób zgodny ze swoim przeznaczeniem i konstrukcją w ciągu całego okresu testowania i badania.

Prawidło D-5

Przegląd standardów przez Organizację

1. Komitet w trakcie posiedzenia zorganizowanego nie później niż na trzy lata przed najwcześniejszą datą wejścia w życie standardu określonego w prawidło D-2, powinien dokonać przeglądu w zakresie dostępności technologii pozwalających spełnić wymogi standardu, łącznie z oceną kryteriów wymienionych w ust. 2 oraz skutków społeczno-gospodarczych, szczególnie potrzeb dla rozwijających się małych państw wyspiarskich. Komitet powinien również dokonać odpowiednich okresowych przeglądów w celu sprawdzenia wymagań dla statków, o których mowa w prawidło B-3.1, jak również wszelkich innych aspektów postępowania z wodami balastowymi omawianych w niniejszym Załączniku, łącznie z wszelkimi wytycznymi opracowanymi przez Organizację.
2. Omówione wyżej przeglądy technologii powinny uwzględniać także:
 - .1 kwestie bezpieczeństwa dotyczące statku i jego załogi;
 - .2 zdolność tolerancji środowiska, to znaczy niepowodowanie większej lub poważniejszej szkody w środowisku niż szkody, którym zapobiegają;
 - .3 możliwość praktycznego dopasowania do konstrukcji i eksploatacji statku;
 - .4 opłacalność, to znaczy względy ekonomiczne; oraz
 - .5 skuteczność biologiczną pod względem usuwania, lub unieszkodliwiania, niezdolnych do życia szkodliwych organizmów i patogenów wodnych w wodach balastowych.
3. Komitet może stworzyć grupę lub grupy w celu przeprowadzenia przeglądów opisanych w ust. 1. Komitet dla każdej takiej grupy określi skład, zakres zadań oraz konkretne zagadnienia, którymi ma się zająć. Grupy takie mogą opracowywać i wskazywać Stronom propozycje poprawek do niniejszego Załącznika. W procesie formułowania zaleceń oraz podejmowania przez Komitet decyzji dotyczących poprawek udział mogą brać wyłącznie Strony.
4. Jeżeli Strony w oparciu o przeglądy opisane w niniejszym prawidło zdecydują się przyjąć poprawki do niniejszego Załącznika, poprawki te zostaną przyjęte i wejdą w życie zgodnie z procedurami określonymi w art. 19 niniejszej Konwencji.

ROZDZIAŁ E – WYMAGANIA DLA PRZEGLĄDÓW I WYDAWANIA ŚWIADECTW POSTĘPOWANIA Z WODAMI BALASTOWYMI

Prawidło E-1

Przeglądy

1. Statki o pojemności brutto równej 400 ton i większej, do których mają zastosowanie postanowienia niniejszej Konwencji, wyłączając ruchome platformy, FSU oraz FPSO, powinny być poddawane następującym przeglądom:
 - .1 Przeglądowi wstępnemu przed oddaniem statku do eksploatacji, lub przed wydaniem po raz pierwszy Certyfikatu wymaganego postanowieniami prawideł E-2 lub E-3. Przegląd ten powinien potwierdzić, że Plan postępowania z wodami balastowymi, wymagany postanowieniami prawidła B-1, oraz związana z nim konstrukcja kadłuba, wyposażenie, systemy, armatura, środki i materiały lub procesy, w pełni spełniają stosowne wymogi niniejszej Konwencji.
 - .2 Przeglądowi odnowieniowemu przeprowadzonemu w odstępach czasu określonych przez Administrację, lecz nie przekraczających pięciu lat, z wyjątkiem przypadków, gdy zastosowanie mają prawidła E-5.2, E-5.5, E-5.6 lub E-5.7. Przegląd ten powinien sprawdzić, czy Plan postępowania z wodami balastowymi, wymagany postanowieniami prawidła B-1, oraz związane z nim konstrukcja kadłuba, wyposażenie, systemy, armatura, środki i materiały lub procesy, w pełni spełniają stosowne wymogi niniejszej Konwencji.
 - .3 Przeglądowi pośredniemu przeprowadzonemu w okresie trzech miesięcy przed lub trzech miesięcy po drugiej dacie rocznicowej statku, lub w okresie trzech miesięcy przed lub trzech miesięcy po trzeciej dacie rocznicowej Certyfikatu, który to przegląd zastąpi jeden z rocznych przeglądów określonych w ust. 1.4. Przegląd pośredni powinien potwierdzić, że wyposażenie, powiązane z nim systemy i postępowanie z wodami balastowymi w pełni spełniają stosowne wymogi niniejszego Załącznika i działają prawidłowo. Przeprowadzenie przeglądu pośredniego powinno zostać potwierdzone w Certyfikacie wydanym zgodnie z prawidłem E-2 lub E-3.
 - .4 Przeglądowi rocznemu w okresie trzech miesięcy przed, lub trzech miesięcy po każdej dacie rocznicowej, który powinien obejmować ogólną inspekcję konstrukcji kadłuba, wszelkiego wyposażenia, systemów, armatury, środków i materiałów lub procesów związanych z Planem postępowania z wodami balastowymi wymaganym postanowieniami prawidła B-1, w celu upewnienia się, że wszystkie wyżej wymienione elementy były utrzymywane zgodnie z ust. 9 i pozostają w stanie zadowalającym dla służby, do której statek jest przeznaczony. Przeprowadzenie przeglądów rocznych powinno zostać potwierdzone w Certyfikacie wydanym zgodnie z prawidłem E-2 lub E-3.
 - .5 Przeglądowi dodatkowemu, ogólnemu lub częściowemu, stosownie do okoliczności, po zmianie, wymianie, lub znacznej naprawie konstrukcji kadłuba, wyposażenia, systemów, armatury, środków i materiałów niezbędnych do osiągnięcia pełnej zgodności z postanowieniami niniejszej Konwencji. Przegląd ten powinien być tak przeprowadzony, aby dawać pewność, że zmiana, wymiana, lub znaczne naprawy dokonane zostały skutecznie, a statek spełnia wymogi niniejszej Konwencji. Przeprowadzenie takich przeglądów powinno zostać potwierdzone w Certyfikacie wydanym zgodnie z prawidłem E-2 lub E-3.
2. Administracja powinna ustanowić odpowiednie środki dla statków, do których nie stosuje się przepisów ust. 1 w celu upewnienia się, że są spełnione mające do nich zastosowanie postanowienia niniejszej Konwencji.
3. Przeglądy statków w zakresie egzekwowania postanowień przepisów niniejszej Konwencji będą przeprowadzane przez funkcjonariuszy Administracji. Administracja może jednak powierzyć przeprowadzanie takich przeglądów mianowanym w tym celu inspektorom, albo upoważnionym przez nią organizacjom.

4. Administracja, mianując inspektorów lub upoważniając organizacje do przeprowadzania przeglądów wymienionych w ust. 3, powinna upoważnić każdego mianowanego inspektora lub uznaną organizację² co najmniej do:
 - .1 egzekwowania wymagania, aby statek poddawany przeglądowi w pełni odpowiadał postanowieniom niniejszej Konwencji; oraz
 - .2 przeprowadzania przeglądów i inspekcji na wniosek odpowiednich władz Państwa portu, które jest Stroną.
5. Administracja powinna powiadomić Organizację o określonych obowiązkach i warunkach upoważnienia mianowanych inspektorów lub upoważnionej organizacji, w celu przekazania tej informacji innym Stronom, aby te mogły powiadomić o tym swoich funkcjonariuszy.
6. Jeżeli Administracja, mianowany inspektor lub upoważniona organizacja stwierdzi, że postępowanie z wodami balastowymi na statku nie odpowiada danym zawartym w Certyfikacie wymaganym prawidłem E-2 lub E-3, lub statek nie jest zdolny do wyjścia w morze bez powodowania zagrożenia dla środowiska, ludzkiego zdrowia, mienia lub zasobów, to inspektor lub organizacja powinni niezwłocznie zapewnić, że zostaną działania naprawcze w celu doprowadzenia statku do stanu, w którym będzie on spełniał wymogi zawarte w przepisach niniejszej Konwencji. Należy niezwłocznie powiadomić inspektora lub organizację, którzy upewnią się, że Certyfikat odpowiednio nie zostanie wydany lub zostanie cofnięty. Jeżeli statek znajduje się w porcie innej Strony, należy niezwłocznie powiadomić właściwe władze Państwa portu. Jeżeli funkcjonariusz Administracji, mianowany inspektor lub uznaną organizacją powiadomiła właściwe władze Państwa portu, to Rząd zainteresowanego Państwa portu powinien udzielić takiemu funkcjonariuszowi, inspektorowi lub organizacji wszelkiej niezbędnej pomocy przy wykonywaniu ich obowiązków określonych w niniejszym prawidło, łącznie z wszelkimi działaniami opisanymi w Artykule 9.
7. Jeżeli kiedykolwiek statek ulegnie wypadkowi lub wykryte zostanie uszkodzenie, które znacznie wpływa na zdolność statku do prowadzenia postępowania z wodami balastowymi zgodnie z postanowieniami niniejszej Konwencji, właściciel, armator lub inna osoba odpowiedzialna za statek powinna zgłosić przy najbliższej okazji ten fakt Administracji, upoważnionej organizacji lub mianowanemu inspektorowi odpowiedzialnemu za wydanie Certyfikatu, który powinien spowodować wszczęcie postępowania wyjaśniającego w celu ustalenia czy niezbędny jest przegląd, zgodnie z wymogami ust. 1. Jeżeli statek znajduje się w porcie innej Strony, to właściciel, armator lub inna osoba odpowiedzialna za statek powinna także niezwłocznie zgłosić ten fakt właściwym władzom Państwa portu, zaś mianowany inspektor lub upoważniona organizacja powinni sprawdzić, czy dokonano takiego zgłoszenia.
8. W każdym przypadku zainteresowana Administracja powinna zapewnić kompletność i skuteczność przeglądu oraz powinna podjąć się zapewnienia niezbędnych środków w celu wypełnienia tego obowiązku.
9. Stan statku i jego wyposażenia, systemy i procesy powinny być utrzymywane w sposób zapewniający spełnienie wymagań niniejszej Konwencji, dając pewność, że statek pod każdym względem pozostaje zdolny do wyjścia w morze bez stwarzania zagrożenia dla środowiska, ludzkiego zdrowia, mienia lub zasobów.

² Patrz Wytoczne przyjęte przez Organizację rezolucją A.739(18), wraz z poprawkami wprowadzanymi przez Organizację oraz wymogi przyjęte przez Organizację w rezolucji A.789(19), wraz z możliwymi poprawkami wprowadzanymi przez Organizację.

10. Po przeprowadzeniu dowolnego przeglądu statku zgodnie z ustępem 1, nie powinny być dokonywane bez zgody Administracji żadne zmiany w konstrukcji, wyposażeniu, armaturze, urządzeniach lub materiałach związanych z Planem postępowania z wodami balastowymi wymaganym prawidłem B-1 i objętych przeglądami bez zezwolenia Administracji, poza bezpośrednią wymianą takiego sprzętu lub armatury.

Prawidło E-2

Wydanie lub potwierdzenie Certyfikatu

1. Administracja powinna zapewnić, że statek, do którego ma zastosowanie prawidło E-1, otrzyma Certyfikat po pomyślnym zakończeniu przeglądu przeprowadzonego zgodnie z prawidłem E-1. Certyfikat wydany przez Stronę powinien być akceptowany przez inne Strony i uznawany za równoważny Certyfikatowi wydanemu przez te Strony na potrzeby wszelkich spraw poruszanych w niniejszej Konwencji.
2. Certyfikat powinien zostać wydany lub potwierdzony albo przez Administrację albo przez dowolną osobę lub organizację odpowiednio w tym celu przez nią upoważnioną. W każdym wypadku Administracja przyjmuje na siebie pełną odpowiedzialność za Certyfikat.

Prawidło E-3

Wydanie lub potwierdzenie Certyfikatu przez inną stronę

1. Strona może na wniosek Administracji spowodować przegląd statku i jeśli stwierdzi, że przepisy niniejszej Konwencji są przestrzegane, powinna wydać statkowi Certyfikat, lub upoważnić do jego wydania, a w przypadkach, gdy będzie to właściwe, potwierdzić lub upoważnić do potwierdzenia tego Certyfikatu na statku, zgodnie z postanowieniami niniejszego Załącznika.
2. Kopię Certyfikatu oraz kopię sprawozdania z dokonanego przeglądu należy jak najszybciej przekazać wnioskującej Administracji.
3. Wydany w ten sposób Certyfikat powinien zawierać stwierdzenie, że został wydany na wniosek Administracji oraz, że będzie miał tę samą moc oraz powinien być tak samo uznawany, jak Certyfikat wydany przez Administrację.
4. Nie należy wydawać Certyfikatu statkowi, który uprawia żeglugę pod banderą Państwa, które nie jest Stroną.

Prawidło E-4

Wzór certyfikatu

Certyfikat należy sporządzić w języku urzędowym Strony wystawiającej, według wzoru przedstawionego w Uzupełnieniu I. Jeżeli stosowany język nie jest językiem angielskim, francuskim lub hiszpańskim, do Certyfikatu należy dołączyć jego tłumaczenie na jeden z tych języków.

Prawidło E-5

Okres ważności Certyfikatu

1. Certyfikat powinien być wydany na okres określony przez Administrację, jednakże nie przekraczający pięciu lat.
2. W przypadku przeglądu w celu odnowienia Certyfikatu:
 1. Niezależnie od postanowień zawartych w ust. 1, jeżeli przegląd w celu odnowienia Certyfikatu zostanie zakończony w okresie trzech miesięcy przed datą upływu ważności istniejącego

Certyfikatu, nowy Certyfikat powinien mieć ważność od daty zakończenia przeglądu w celu odnowienia Certyfikatu do daty nie przekraczającej pięciu lat od daty upływu ważności istniejącego Certyfikatu.

- .2 jeżeli przegląd w celu odnowienia Certyfikatu zostanie zakończony po dacie upływu ważności istniejącego Certyfikatu, nowy Certyfikat powinien mieć ważność od daty zakończenia przeglądu w celu odnowienia Certyfikatu do daty nie przekraczającej pięciu lat od daty upływu ważności istniejącego Certyfikatu.
 - .3 jeżeli przegląd w celu odnowienia Certyfikatu zostanie zakończony wcześniej, niż trzy miesiące przed datą upływu ważności istniejącego Certyfikatu, nowy Certyfikat powinien mieć ważność od daty zakończenia przeglądu w celu odnowienia Certyfikatu do daty nie przekraczającej pięciu lat od daty zakończenia przeglądu w celu odnowienia Certyfikatu.
3. Jeżeli Certyfikat został wydany na okres krótszy niż pięć lat, Administracja może przedłużyć ważność Certyfikatu do maksymalnego okresu wskazanego w ust. 1, pod warunkiem, że zostaną przeprowadzone przeglądy zgodnie z prawidłem E-1.1.3, które mają zastosowanie w przypadku, gdy Certyfikat jest wydany na okres pięciu lat.
 4. Jeżeli przegląd w celu odnowienia Certyfikatu został zakończony, lecz nowy Certyfikat nie może być wydany lub przekazany na statek przed datą upływu ważności istniejącego Certyfikatu, osoba lub organizacja upoważniona przez Administrację może potwierdzić istniejący Certyfikat. Taki Certyfikat powinien być uznawany jako ważny w czasie trwania przedłużonego okresu, który jednakże nie powinien przekroczyć 5 miesięcy od daty upływu jego ważności.
 5. Jeżeli statek w czasie gdy upływa ważność Certyfikatu, nie znajduje się w porcie, w którym ma być poddany przeglądowi, to Administracja może przedłużyć okres ważności Certyfikatu, lecz przedłużenie to powinno być udzielone tylko w celu umożliwienia statkowi ukończenia jego podróży do portu, w którym ma być poddany przeglądowi i to tylko w przypadkach, kiedy wydaje się to właściwe i uzasadnione. Żaden Certyfikat nie powinien być przedłużony na okres dłuższy niż trzy miesiące, a statek, któremu udzielono przedłużenia Certyfikatu, nie powinien po przybyciu do portu, w którym ma być poddany przeglądowi, być uprawniony na mocy tego przedłużenia do opuszczenia tego portu bez otrzymania nowego Certyfikatu. Po zakończeniu przeglądu w celu odnowienia Certyfikatu, nowy Certyfikat powinien mieć ważność na okres nie przekraczający pięciu lat od daty upływu ważności istniejącego Certyfikatu przed udzieleniem przedłużenia.
 6. Ważność Certyfikatu wydanego dla statku odbywającego krótkie podróże, nie przedłużona na podstawie postanowień niniejszego prawidła, może być przedłużona przez Administrację na okres zwłoki do jednego miesiąca od określonej w Certyfikacie daty upływu ważności. Po zakończeniu przeglądu w celu odnowienia Certyfikatu, nowy Certyfikat powinien mieć ważność na okres nie przekraczający pięciu lat od daty upływu ważności istniejącego Certyfikatu przed udzieleniem przedłużenia.
 7. W specjalnych okolicznościach określonych przez Administrację, data rozpoczęcia ważności nowego Certyfikatu może nie pokrywać się z datą upływu ważności istniejącego Certyfikatu, jak jest to wymagane w ust. 2.2, 5 lub 6 niniejszego prawidła. W tych szczególnych okolicznościach nowy Certyfikat powinien mieć ważność na okres nie przekraczający pięciu lat od daty zakończenia przeglądu w celu odnowienia Certyfikatu.
 8. Jeżeli przegląd roczny zostanie zakończony przed okresem określonym w prawidło E-1, wówczas:

- .1 data rocznicowa wskazana w Certyfikacie powinna być podczas potwierdzania Certyfikatu zastąpiona datą, która nie powinna być późniejsza od daty zakończenia przeglądu o więcej niż 3 miesiące;
 - .2 kolejny przegląd roczny lub pośredni wymagany postanowieniami prawidła E-1, powinien zostać zakończony w odstępach czasu określonych w tym prawidło, przy zastosowaniu nowej daty rocznicowej;
 - .3 data upływu ważności Certyfikatu może pozostać niezmieniona pod warunkiem, że odpowiednio jeden lub więcej przeglądów rocznych jest przeprowadzonych w taki sposób, że nie zostaną przekroczone maksymalne przedziały czasu między przeglądami, określone w prawidło E-1.
9. Certyfikat wydany zgodnie z prawidłem E-2 lub E-3 traci ważność w każdym z następujących przypadków:
- .1 jeżeli konstrukcja kadłuba, sprzęt, systemy, armatura, środki i materiały niezbędne do spełniania w pełni postanowień niniejszej Konwencji są zmieniane, wymieniane lub poddane znacznym naprawom, zaś Certyfikat nie został potwierdzony zgodnie z niniejszym Załącznikiem;
 - .2 po przejściu statku pod banderę innego Państwa. Nowy Certyfikat powinien być wydany tylko wówczas, gdy Strona wydająca nowy certyfikat jest całkowicie pewna, że statek spełnia wymagania prawidła E-1. W przypadku, gdy przejście statku ma miejsce między Stronami, jeżeli w ciągu trzech miesięcy po tym fakcie wpłynie odpowiedni wniosek, Strona, której banderę poprzednio statek miał prawo podnosić, powinna w najkrótszym możliwym czasie przekazać Administracji kopie Certyfikatów posiadanych przez statek przed wejściem pod inną banderę, oraz kopie odnośnych sprawozdań z przeglądów, jeśli są one osiągalne;
 - .3 jeżeli odpowiednie przeglądy nie zostaną zakończone w okresach ustalonych na podstawie prawidła E-1.1; lub
 - .4 jeżeli certyfikat nie został potwierdzony zgodnie z prawidłem E-1.1.

Za zgodność tłumaczenia z oryginałem:

Katarzyna Krzywda - Dyrektor

Departamentu Gospodarki Morskiej

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

UZUPEŁNIENIE I

WZÓR MIĘDZYNARODOWEGO CERTYFIKATU POSTĘPOWANIA Z WODAMI BALASTOWYMI

MIĘDZYNARODOWY CERTYFIKAT POSTĘPOWANIA Z WODAMI BALASTOWYMI

INTERNATIONAL BALLAST WATER MANAGEMENT CERTIFICATE

Wydany na podstawie postanowień Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (zwanej dalej „Konwencją”) w imieniu Rządu

Issued under the provisions of the International Convention for the Control and Management of Ships Ballast Water and Sediments (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of

.....
(pełna nazwa państwa)

(full designation of the country)

przez

by

(imię i nazwisko uprawnionej osoby lub pełna nazwa organizacji upoważnionej zgodnie z postanowieniami Konwencji)

(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Convention)

Dane statku¹

Particulars of ship

Nazwa statku

Name of ship

Sygnal rozpoznawczy

Distinctive number or letters

Port macierzysty

Port of registry

Pojemność brutto

¹ Alternatywnie, dane statku można umieścić w tabelce w układzie poziomym
Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes

Gross Tonnage

Numer IMO²

IMO number

Data budowy

Date of Construction

Pojemność balastowa (w metrach sześciennych)

Ballast Water Capacity (in cubic metres)

Szczegóły dotyczące stosowanej(ych) metody(od) postępowania z wodami balastowymi

Details of Ballast Water Management Method(s) Used

Stosowana metoda postępowania z wodami balastowymi

Details of Ballast Water Management Method(s) Used

Data instalacji (w stosownych przypadkach)

Date installed (if applicable)

Nazwa producenta (w stosownych przypadkach)

Name of manufacturer (if applicable)

Zasadnicza(e) metoda(y) postępowania z wodami balastowymi stosowana(e) na tym statku jest/są:

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

- zgodna(e) z prawidłem D-1
in accordance with regulation D-1

- zgodna(e) z prawidłem D-2
(proszę opisać)
- in accordance with regulation D-2*
(describe)

- statek podlega prawidłu D-4
the ship is subject to regulation D-4

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ:

THIS IS TO CERTIFY:

² IMO System identyfikacyjnych numerów statków przyjęty przez Organizację rezolucją A.600 (15).
IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

- 1 że statek został poddany przeglądowi zgodnie z prawidłem E-1 Załącznika do Konwencji; oraz

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

- 2 że przegląd wykazał, iż Postępowanie z Wodami Balastowymi na statku jest zgodne z Załącznikiem do Konwencji.

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

Niniejszy Certyfikat jest ważny do pod warunkiem przeprowadzania przeglądów, zgodnie z prawidłem E-1 Załącznika do Konwencji.

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

Data zakończenia przeglądu, który jest podstawą niniejszego certyfikatu: dd/mm/rrrr

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

Wydano w

(Miejsce wydania Certyfikatu)

Issued at

(Place of issue of certificate)

.....
(Data wydania)

(Date of issue)

.....
(Podpis upoważnionej osoby wydającej Certyfikat)

(Signature of authorized official issuing the certificate)

(Pieczęć organu władzy)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**POTWIERDZENIA PRZEGLĄDU(ÓW) ROCZNICOWEGO(YCH) I
POŚREDNIEGO(ICH)**
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEY(S)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że podczas przeglądu wymaganego prawidłem E-1 Załącznika do Konwencji stwierdzono, iż statek spełnia odpowiednie wymagania Konwencji.

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

Przeгляд rocznicowy:

Annual survey:

Podpis:

Signed:

(Podpis osoby upoważnionej)

(Signature of duly authorized official)

Miejsce:

Place:

Data:

Date:

(Pieczęć organu władzy)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Przeгляд rocznicowy* / pośredni*:

Annual/Intermediate survey*:*

.....

Podpis:

Signed:

(Podpis osoby upoważnionej)

(Signature of duly authorized official)

Miejsce:

Place:

Data:

Date:

(Pieczęć organu władzy)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Niepotrzebne skreślić.

Delete as appropriate.

Przegląd rocznicowy* / pośredni*:
Annual/Intermediate survey*:*
.....

Podpis:
Signed:
(Podpis osoby upoważnionej)
(*Signature of duly authorized official*)

Miejsce:
Place:
Data:
Date:

(Pieczęć organu władzy)
(*Seal or stamp of the authority, as appropriate*)

Przegląd rocznicowy:
Annual survey:
.....

Podpis:
Signed:
(Podpis osoby upoważnionej)
(*Signature of duly authorized official*)

Miejsce:
Place:
Data:
Date:

(Pieczęć organu władzy)
(*Seal or stamp of the authority, as appropriate*)

* Niepotrzebne skreślić.
Delete as appropriate.

PRZEGLĄD ROCZNICOWY / POŚREDNI
ZGODNIE Z PRAWIDŁEM E-5.8.3
ANNUAL/INTERMEDIATE SURVEY
IN ACCORDANCE WITH REGULATION E-5.8.3

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że podczas rocznicowego/ pośredniego* przeglądu zgodnie z prawidłem E-5.8.3 Załącznika do Konwencji stwierdzono, iż statek spełnia odpowiednie wymagania Konwencji.

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

Podpis:

Signed:

(Podpis osoby upoważnionej)

(Signature of duly authorized official)

Miejsce:

Place:

Data:

Date:

(Pieczęć organu władzy)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI CERTYFIKATU WYDANEGO
NA OKRES KRÓTSZY NIŻ 5 LAT, GDY MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO E-5.3**

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

Statek spełnia odpowiednie wymagania Konwencji, a niniejszy Certyfikat zgodnie z prawidłem E-5.3 Załącznika do Konwencji należy uznawać jako ważny do

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

Podpis:

Signed:

(Podpis osoby upoważnionej)

* Niepotrzebne skreślić
Delete as appropriate.

(Signature of duly authorized official)

Miejsce:

Place:

Data:

Date:

(Pieczęć organu władzy)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**POTWIERDZENIE W PRZYPADKU, GDY ZOSTAŁ ZAKOŃCZONY PRZEGLĄD
ODNOWIENIOWY I MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO E-5.4**

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

Statek spełnia odpowiednie wymagania Konwencji, a niniejszy Certyfikat zgodnie z prawidłem E-5.4 Załącznika do Konwencji, należy uznawać jako ważny do

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

Podpis:

Signed:

(Podpis osoby upoważnionej)

(Signature of duly authorized official)

Miejsce:

Place:

Data:

Date:

(Pieczęć organu władzy)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI CERTYFIKATU DO MOMENTU
DOTARCIA DO PORTU PRZEGLĄDU LUB NA OKRES ZWŁOKI,
W PRZYPADKU, GDY MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO E-5.5 LUB E-5.6**

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

Niniejszy Certyfikat zgodnie z prawidłem E-5.5 lub E-5.6* Załącznika do Konwencji należy
uznawać jako ważny do

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

Podpis:

Signed:

(Podpis osoby upoważnionej)

(Signature of duly authorized official)

Miejsce:

Place:

Data:

Date:

(Pieczęć organu władzy)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Niepotrzebne skreślić
Delete as appropriate.

**POTWIERDZENIE PRZESUNIĘCIA DATY ROCZNICOWEJ W PRZYPADKU,
GDY ZASTOSOWANIE MA PRAWIDŁO E-5.8**

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

Zgodnie z prawidłem E-5.8 Załącznika do Konwencji, nową datę rocznicową ustala się na

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

Podpis:

Signed:

(Podpis osoby upoważnionej)

(Signature of duly authorized official)

Miejsce:

Place:

Data:

Date:

(Pieczęć organu władzy)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Zgodnie z prawidłem E-5.8 Załącznika do Konwencji, nową datę rocznicową ustala się na

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

□□□□□.

Podpis:

(Podpis osoby upoważnionej)

Miejsce:

Data:

(Pieczęć organu władzy)

UZUPEŁNIENIE II

WZÓR KSIĄŻKI ZAPISÓW BALASTOWYCH

FORM OF BALLAST WATER RECORD BOOK

MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA O KONTROLI I POSTĘPOWANIU ZE STATKOWYMI WODAMI BALASTOWYMI I OSADAMI

*INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE CONTROL AND
MANAGEMENT OF SHIPS. BALLAST WATER AND SEDIMENTS*

Okres od: do:

Period From: To:

Nazwa statku

Name of Ship

Numer IMO

IMO number

Pojemność brutto

Gross tonnage

Bandera

Flag

Całkowita pojemność balastowa (w metrach sześciennych)

Total Ballast Water capacity (in cubic metres)

Statek posiada Plan postępowania z wodami balastowymi

The ship is provided with a Ballast Water Management plan

Schemat statku z zaznaczeniem zbiorników balastowych:

Diagram of ship indicating ballast tanks:

1 Wstęp

Introduction

Zgodnie z prawidłem B-2 Załącznika do Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami każda operacja dotycząca wód balastowych powinna zostać odnotowana. Dotyczy to w szczególności zrzutów do morza oraz do urządzeń odbiorczych.

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

2 Wody balastowe i postępowanie z wodami balastowymi

Ballast Water and Ballast Water Management

„Wody Balastowe” oznaczają wody wraz z zawiesiną pobrane na statek w celu kontrolowania przegłębienia, przechyłu, zanurzenia, stateczności i naprężeń statku. Postępowanie z wodami balastowymi powinno odbywać się zgodnie z zatwierdzonym Planem postępowania z wodami balastowymi oraz uwzględniać Wytyczne³ opracowane przez Organizację.

„Ballast Water” means water with its suspended matter taken on board a ship to control trim, list, draught, stability, or stresses of a ship. Management of Ballast Water shall be in accordance with an approved Ballast Water Management plan and taking into account Guidelines developed by the Organization.”

3 Wpisy do Książki zapisów balastowych

Entries in the Ballast Water Record Book

Wpisów do Książki wód balastowych należy dokonywać w związku z każdą z poniższych sytuacji:

Entries in the Ballast Water record book shall be made on each of the following occasions:

3.1 W przypadku poboru wód balastowych na statek:

When Ballast Water is taken on board:

- .1 Data, godzina oraz położenie portu lub urządzenia do poboru (port lub dł. i szer. geogr.), głębokość, jeśli ma miejsce poza portem

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

- .2 Szacowana objętość pobrania w metrach sześciennych

Estimated volume of uptake in cubic metres

- .3 Podpis oficera odpowiedzialnego za operację

Signature of the officer in charge of the operation.

3.2 W każdym przypadku, gdy woda balastowa jest puszczona w obieg lub poddawana obróbce dla celów postępowania z wodami balastowymi:

Whenever Ballast Water is circulated or treated for Ballast Water Management purposes:

- .1 Data i godzina operacji

Date and time of operation

- .2 Szacowana objętość krążącej lub poddawanej obróbce wody (w metrach sześciennych)

Estimated volume circulated or treated (in cubic metres)

- .3 Czy operacja przeprowadzana jest zgodnie z Planem postępowania z wodami balastowymi

Whether conducted in accordance with the Ballast Water Management plan

- .4 Podpis oficera odpowiedzialnego za operację

Signature of the officer in charge of the operation

3.3 W przypadku gdy woda balastowa jest zrzucana do morza:

³ Należy odnieść się do Wytycznych dotyczących kontroli i postępowania ze statkowymi wodami balastowymi i osadami w celu minimalizacji przenoszenia szkodliwych organizmów i patogenów wodnych przyjętych przez Organizację rezolucją A.868(20)

When Ballast Water is discharged into the sea:

- .1 Data, godzina i lokalizacja portu lub urządzenia do zrzutu (nazwa portu lub dł. i szer. geogr.)

Date, time and location port or facility of discharge (port or lat/long)

- .2 Szacunkowa objętość zrzutu w metrach sześciennych oraz pozostająca objętość w metrach sześciennych

Estimated volume discharged in cubic metres plus remaining volume in cubic metres

- .3 Czy zrzutu dokonano zgodnie z zatwierdzonym Planem postępowania z wodami balastowymi

Whether approved Ballast Water Management plan had been implemented prior to discharge

- .4 Podpis oficera odpowiedzialnego za operację

Signature of the officer in charge of the operation.

- 3.4 W przypadku gdy wody balastowe są zdawane do urządzenia odbiorczego:

When Ballast Water is discharged to a reception facility:

- .1 Data, godzina i lokalizacja pobrania

Date, time, and location of uptake

- .2 Data, godzina i lokalizacja zrzutu

Date, time, and location of discharge

- .3 Nazwa Portu lub urządzenia

Port or facility

- .4 Szacunkowa objętość zrzuconej lub pobranej wody, w metrach sześciennych

Estimated volume discharged or taken up, in cubic metres

- .5 Czy zrzutu dokonano zgodnie z zatwierdzonym Planem postępowania z wodami balastowymi

Whether approved Ballast Water Management plan had been implemented prior to discharge

- .6 Podpis oficera odpowiedzialnego za operację

Signature of officer in charge of the operation

- 3.5 Przypadkowy lub dokonany w drodze wyjątku pobór lub zrzut wód balastowych:

Accidental or other exceptional uptake or discharges of Ballast Water:

- .1 Data i godzina zdarzenia

Date and time of occurrence

- .2 Nazwa Portu lub pozycja statku w momencie zdarzenia

Port or position of the ship at time of occurrence

- .3 Szacunkowa objętość zrzuconej wody balastowej

Estimated volume of Ballast Water discharged

- .4 Okoliczności poboru, zrzutu, wycieku lub utraty, przyczyny oraz uwagi ogólne

Circumstances of uptake, discharge, escape or loss, the reason therefore and general remarks.

- .5 Czy zrzutu dokonano zgodnie z zatwierdzonym Planem postępowania z wodami balastowymi

Whether approved Ballast Water Management plan had been implemented prior to discharge

- .6 Podpis oficera odpowiedzialnego za operację

Signature of officer in charge of the operation

- 3.6 Dodatkowe procedury operacyjne oraz uwagi ogólne

Additional operational procedure and general remarks

4 Objętość wód balastowych

Volume of Ballast Water

Objętość wód balastowych na pokładzie powinna być szacowana w metrach sześciennych. Książka zapisów balastowych wymienia wiele sytuacji, wymagających oszacowania objętości wód balastowych. Uznaje się, że dokładność szacunków objętości balastu jest wynikiem subiektywnej oceny.

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

ZAPIS OPERACJI BALASTOWYCH

RECORD OF BALLAST WATER OPERATIONS

PRZYKŁADOWA STRONA KSIĄŻKI ZAPISÓW BALASTOWYCH

SAMPLE BALLAST WATER RECORD BOOK PAGE

Nazwa statku:

Name of Ship:

Sygnal rozpoznawczy:

Distinctive number or letters

Data <i>Date</i>	Pozycja (numer) <i>Item</i> (number)	Zapis operacji / podpis odpowiedzialnego oficera <i>Record of operations/signature of officers in charge</i>

Podpis kapitana:

Signature of master

*Za zgodność tłumaczenia z oryginałem:
Katarzyna Krzywda – Dyrektor
Departament Gospodarki Morskiej
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/*

ANEKS

REZOLUCJE PRZYJĘTE PRZEZ KONFERENCJĘ

REZOLUCJA 1

PRZYSZŁE PRACE ORGANIZACJI DOTYCZĄCE MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O KONTROLI I POSTĘPOWANIU ZE STATKOWYMI WODAMI BALASTOWYMI I OSADAMI

KONFERENCJA,

PO PRZYJĘCIU Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (Konwencja),

MAJĄC NA UWADZE, że artykuły 5 i 9 oraz przepisy A-4, A-5, B-1, B-3, B-4, B-5, C-1, D-3 oraz D-4 Załącznika do Konwencji odnoszą się do wytycznych lub procedur, które mają być opracowane przez Organizację dla poszczególnych celów w niej określonych,

UZNAJĄC potrzebę opracowania tych Wytycznych w celu zapewnienia jednolitego i spójnego stosowania odpowiednich wymagań Konwencji,

ZACHĘCA Organizację do opracowania w trybie pilnym:

- .1 Wytycznych dotyczących urządzeń do odbioru osadów zgodnie z artykułem 5 i przepisem B-5;
- .2 Wytycznych dotyczących pobierania próbek wód balastowych zgodnie z artykułem 9;
- .3 Wytycznych dotyczących rozwiązań równoważnych w zakresie postępowania z wodami balastowymi dla jednostek sportowo-rekreacyjnych oraz poszukiwawczych i ratowniczych zgodnie z przepisem A-5;
- .4 Wytycznych dotyczących planu postępowania z wodami balastowymi zgodnie z przepisem B-1;
- .5 Wytycznych dotyczących urządzeń do odbioru wód balastowych zgodnie z przepisem B-3;
- .6 Wytycznych dotyczących wymiany wód balastowych zgodnie z przepisem B-4;
- .7 Wytycznych dotyczących środków dodatkowych zgodnie z przepisem C-1 oraz szacowania ryzyka zgodnie z przepisem A-4;

- .8 Wytycznych dotyczących zatwierdzania systemów obróbki wód balastowych zgodnie z prawidłem D-3.1;
- .9 Procedury zatwierdzania substancji aktywnych zgodnie z prawidłem D-3.2; oraz
- .10 Wytycznych dotyczących prototypowych technologii uzdatniania wód balastowych zgodnie z prawidłem D-4,

oraz przyjęcia ich najszybciej, jak to możliwe, w każdym razie przed wejściem w życie Konwencji w celu ułatwienia jednolitego i spójnego wdrażania Konwencji.

REZOLUCJA 2

WYKORZYSTANIE NARZĘDZI DECYZYJNYCH PODCZAS PRZEGLĄDU STANDARDÓW ZGODNIE Z PRAWIDŁEM D-5

KONFERENCJA,

PO PRZYJĘCIU Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (Konwencja),

MAJĄC NA UWADZE fakt, że prawidło D-5 Konwencji wymaga, by podczas posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego, które odbędzie się nie później niż trzy lata przed najwcześniejszą datą wejścia w życie standardu określonego w prawidło D-2, Komitet dokonał oceny czy dostępne są odpowiednie technologie dla spełnienia tej normy, ocenił kryteria wymienione w ustępie 2 prawidła D-5 oraz oszacował efekty społeczno-gospodarcze, w szczególności w związku z potrzebami rozwojowymi krajów rozwijających się, zwłaszcza niewielkich państw wyspiarskich,

UZNAJĄC wartość narzędzi decyzyjnych podczas przygotowywania kompleksowej oceny,

ZALECA Organizacji stosowanie odpowiednich narzędzi decyzyjnych podczas przeprowadzania przeglądu standardów zgodnie z prawidłem D-5 Konwencji; oraz

ZACHĘCA Państwa Członkowskie do wskazywania Organizacji odpowiednich, skutecznych narzędzi decyzyjnych, by wesprzeć ją w przeprowadzaniu takiego przeglądu.

REZOLUCJA 3

PROMOWANIE POMOCY TECHNICZNEJ I WSPÓŁPRACY

KONFERENCJA,

PO PRZYJĘCIU Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (Konwencja),

ŚWIADOMA, że Strony Konwencji zostaną wezwane do pełnego wykonywania jej postanowień, w celu zapobiegania, minimalizacji i ostatecznej eliminacji przenoszenia szkodliwych organizmów wodnych i patogenów przez kontrolę i odpowiednie metody postępowania z wodami balastowymi i osadami na statkach,

MAJĄC NA UWADZE, że Konwencja przewiduje w artykule 13.1 oraz 13.2, iż Strony między innymi zapewnią wsparcie dla tych Stron, które potrzebują pomocy technicznej w zakresie kontroli i postępowania z wodami balastowymi i osadami na statkach,

UZNAJĄC wartościowe inicjatywy dotyczące współpracy technicznej podejmowane wspólnie z krajami rozwijającymi się w sprawach związanych z postępowaniem z wodami balastowymi w ramach GEF/UNDP/IMO (GloBallast) Światowego Programu Postępowania z Wodami Balastowymi od roku 2000,

W PRZEKONANIU, że promowanie współpracy technicznej przyspieszy przyjęcie, jednolitą interpretację oraz wprowadzanie Konwencji w życie przez Państwa,

MAJĄC NA UWADZE I DOCENIAJĄC, że przez przyjęcie rezolucji A.901(21) Zgromadzenie Ogólne Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO):

- (a) potwierdziło, iż prace IMO dotyczące przygotowania światowych standardów morskich oraz zapewnienia współpracy technicznej w celu ich efektywnego wdrażania oraz wprowadzania w życie może i przyczynia się do zrównoważonego rozwoju; oraz
- (b) zdecydowało, że misją IMO względem technicznej współpracy w pierwszej dekadzie XXI wieku jest pomaganie krajom rozwijającym się w poprawie ich zdolności do wypełniania międzynarodowych wymogów i norm dotyczących bezpieczeństwa na morzu oraz zapobiegania i kontroli zanieczyszczenia mórz dając pierwszeństwo programom pomocy technicznej, które koncentrują się na rozwijaniu zasobów ludzkich, zwłaszcza przez szkolenia oraz tworzenie możliwości instytucjonalnych;

1 **ZWRACA SIĘ DO** Państw Członkowskich we współpracy z IMO, innymi zainteresowanymi państwami i podmiotami międzynarodowymi, właściwymi organizacjami międzynarodowymi i regionalnymi oraz programami branżowymi, by promowały i zapewniały, w sposób bezpośredni lub za pośrednictwem IMO, wsparcie państwom, które potrzebują pomocy technicznej w zakresie:

- (a) oceny skutków ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia czy przystąpienia do Konwencji, a także jej wdrażania i przestrzegania;
- (b) opracowania przepisów krajowych oraz rozwiązań instytucjonalnych w celu wprowadzenia wymagań Konwencji;

- (c) szkolenia personelu naukowego i technicznego w celu prowadzenia badań, monitorowania oraz egzekwowania (np. szacowanie ryzyka związanego z wodami balastowymi, badania inwazyjnych gatunków morskich, systemy monitorowania i wczesnego ostrzegania, pobieranie próbek i analiza wód balastowych), obejmujące w razie potrzeby dostarczanie niezbędnych urządzeń i wyposażenia, w celu wzmocnienia krajowych zdolności;
 - (d) wymianie informacji oraz współpracy technicznej dotyczącej minimalizowania zagrożeń dla środowiska i zdrowia ludzkiego wynikających z przenoszenia szkodliwych organizmów wodnych i patogenów przez kontrolę i postępowanie z wodami balastowymi i osadami na statkach;
 - (e) prac badawczo-rozwojowych dotyczących usprawniania postępowania z wodami balastowymi oraz metod ich obróbki; oraz
 - (f) opracowania specjalnych wymagań na niektórych obszarach zgodnie z rozdziałem C prawideł Konwencji;
- 2 **ZWRACA SIĘ PONADTO** do międzynarodowych agencji i organizacji rozwoju, by wspierały, w tym przez dostarczanie niezbędnych środków, programów współpracy technicznej w dziedzinie kontroli i postępowania z wodami balastowymi, zgodnie z Konwencją;
- 3 **ZACHEŃCA** Komitet Współpracy Technicznej IMO do kontynuowania działań stwarzających możliwości w zakresie kontroli i postępowania z wodami balastowymi i osadami w ramach Programu Zintegrowanej Współpracy Technicznej Organizacji w celu wspierania efektywnego wdrożenia i egzekwowania Konwencji przez kraje rozwijające się; oraz
- 4 **WZYWA** wszystkie Państwa, nie czekając na wejście w życie Konwencji, do rozpoczęcia działań w związku z wymienionymi wyżej środkami współpracy technicznej.

REZOLUCJA 4

PRZEGLĄD ZAŁĄCZNIKA DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O KONTROLI I POSTĘPOWANIU ZE STATKOWYMI WODAMI BALASTOWYMI I OSADAMI

KONFERENCJA,

PO PRZYJĘCIU Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (Konwencja),

UZNAJĄC ewentualną konieczność dokonania przeglądu Załącznika do Konwencji, w tym, w szczególności, ale nie ograniczających się do prawideł A-4, A-5, B-1, B-3, B-4, C-1, D-1, D-2, D-3 oraz D-5, przed wejściem w życie Konwencji, na przykład z powodu dostrzeganych utrudnień jej wejścia w życie lub w celu odniesienia do standardów wskazanych w prawidło D-2 Załącznika do Konwencji,

ZALECA by Komitet Ochrony Środowiska Morskiego dokonał przeglądu prawideł Załącznika do Konwencji wedle swojego uznania, nie później jednak niż na trzy lata przed najwcześniejszą datą wejścia w życie standardu wskazanego w prawidło D-2 Załącznika Do Konwencji, tj. w 2006 roku.

Za zgodność tłumaczenia z oryginałem:

Katarzyna Krzywda – Dyrektor

Departament Gospodarki Morskiej

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Podane niżej państwa-strony złożyły następujące deklaracje, zastrzeżenia lub oświadczenia do Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, sporządzonej w dniu 13 lutego 2004 r. w Londynie:

Republika Chorwacji

Dokument przystąpienia Republiki Chorwacji zawierał następującą deklarację:

„Zgodnie z Rezolucją Zgromadzenia Ogólnego IMO A.1005(25) z dnia 29 listopada 2007 r., Republika Chorwacji oświadcza, że statki, do których mają zastosowanie wymagania prawidła B-3.3 zbudowane w 2009 roku, nie będą zobowiązane postępowania z wodami balastowymi w sposób określony w prawidło D-2, do czasu drugiego przeglądu rocznego, nie później jednak niż 31 grudnia 2011 r.”

The instrument of accession of Croatia contained the following declaration:

“In accordance with IMO Assembly resolution A.1005(25) of 29 November 2007, the Republic of Croatia declares that the ships subject to regulation B-3.3 built in 2009 will not be required to comply with regulation D-2 until their second annual survey, but not later than 31 December 2011.”

Dania

Dokument przystąpienia Danii zawierał następującą deklarację:

„Wymogi Konwencji nie mają zastosowania do Wysp Owczych i Grenlandii”¹

oraz zawierał następujące oświadczenie:

W okresie między wejściem w życie Konwencji i 30 czerwca 2015 r., Dania będzie zezwalać statkom na postępowanie z wodami balastowymi zgodnie ze standardem wymiany wód balastowych określonym w prawidło D-1 lub standardem postępowania z wodami balastowymi określonym w prawidło D-2, z wyjątkiem gdy wody balastowe są zdawane do urządzeń odbiorczych.

Po 30 czerwca 2015 r. Dania będzie stosować standardy postępowania z wodami balastowymi określone w prawidło D-2, zgodnie z wymogiem Konwencji.

Zastrzeżenie ma wpływ wyłącznie na stosowania standardu postępowania z wodami balastowymi zgodnie z prawidłem D-2 w odniesieniu do statków, które dokonują zrzutu wód balastowych bezpośrednio do środowiska wodnego. Wszystkie pozostałe wymagania Konwencji, włączając te dotyczące urządzeń do odbioru wód balastowych, będą stosowane w pełni.

Jeżeli Konwencja wejdzie w życie po dniu 30 czerwca 2015 r. niniejsze zastrzeżenie nie będzie mieć zastosowania.

Niniejsze zastrzeżenie nie narusza praw jakiegokolwiek państwa do ustanawiania przepisów dotyczących statków i/ lub wód podlegających jego jurysdykcji”.

The instrument of accession of Denmark contained the following declaration:

¹ Konwencja nie ma zastosowania do Grenlandii. 28 sierpnia 2015 depozytariusz otrzymał notyfikację o wycofaniu oświadczenia terytorialnego w odniesieniu do Wysp Owczych. Zatem BWM 2004 teraz dotyczy Wysp Owczych.

“La Convention ne s’appliquera pas aux îles Féroé et au Groenland”² and was accompanied by the following declaration:

“In the period between the entry into force of the Convention and 30 June 2015, Denmark will allow ships to choose between complying with the Ballast Water Exchange Standard in Regulation D-1 or the Ballast Water Performance Standard in Regulation D-2, except when discharging ballast water to a reception facility.

After 30 June 2015 Denmark will apply the Ballast Water Performance Standard in Regulation D-2, in accordance with the requirement of the Convention.

The reservation only affects the application of the Ballast Water Performance Standard in Regulation D-2 to ships discharging Ballast Water directly into the aquatic environment. All other mandatory requirements under the Convention, including those governing Ballast Water Reception facilities, will be applied fully.

If the Convention enters into force after 30 June 2015, this reservation will be of no effect.

This reservation in no way limits the rights of other Parties to regulate ships and /or waters under their jurisdiction.”

Finlandia

Dokument zatwierdzenia Finlandii zawierał następującą deklarację:

„Niezależnie od harmonogramu określonego w prawie B-3 Konwencji, Finlandia oświadcza w odniesieniu do stosowania wymagań Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, że będzie egzekwować standardy określone w prawie D-1 oraz D-2 Konwencji zgodnie z Rezolucją Zgromadzenia Ogólnego IMO A.1088(28) oraz przy założeniu, że cele Rezolucji A.1088(28) dotyczą również statków, które operują na obszarach morskich gdzie wymiana wód balastowych zgodnie z wymogami określonymi w prawie B-4.1 i D-1 Konwencji, nie jest możliwa.”

The instrument of acceptance of Finland contained the following declaration:

“Notwithstanding the schedule set forth in regulation B-3 of the Convention, the Republic of Finland declares, concerning the application of the International Convention for the Control and Management of Ships’ Ballast Water and Sediments, 2004, that it will enforce the standards in regulations D-1 and D-2 of the Convention in accordance with Assembly resolution A.1088(28), adopted on 4 December 2013, and with the understanding that the intentions of resolution A.1088(28) apply also to ships operating in sea areas where ballast water exchange in accordance with regulations B-4.1 and D-1 of the Convention is not possible.”

Francja

Dokument przystąpienia Francji zawierał następującą deklarację:

„Zgodnie z Rezolucją Zgromadzenia Ogólnego IMO A.1005(25) z dnia 29 listopada 2007 r., Francja oświadcza, że statek, do którego mają zastosowanie wymagania prawidła B-3.3 zbudowany w 2009 roku, nie będzie zobowiązany do postępowania z wodami balastowymi w sposób określony w prawie D-2, do czasu jego drugiego przeglądu rocznego, ale będzie musiał dostosować się do jego wymogów nie później niż do dnia 31 grudnia 2011 r.

Francja deklaruje również, że do czasu obowiązywania standardu D-2, będzie wymagać, aby statki, których dotyczy powyższa deklaracja, postępowały zgodnie ze standardem określonym w prawie D-1, do czasu kiedy będą musiały postępować zgodnie ze standardem D-2.

Francja oświadcza, zgodnie z art. 17 ust. 4 Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, (zawierającej jeden załącznik i dwa uzupełnienia), podpisanej w Londynie w dniu 13 lutego 2004 r., że wymogi Konwencji mają zastosowanie do Mayotte,

² The Convention does not apply to Greenland. On 28 August 2015 the Depositary received a notification of the withdrawal of the territorial declaration with regard to the Faroe. Therefore the BWM 2004 now applies to the Faroe.

Nowej Kaledonii, Polinezji Francuskiej, Saint - Berthelemy, Saint Martin, St. Pierre i Miquelon, Wallis i Futuna oraz Francuskich Ziem Południowo – Polarnych.”

The instrument of accession of France contained the following declaration:

“In accordance with IMO Assembly resolution A.1005(25) of 29 November 2007, France declares that a ship subject to regulation B-3.3 constructed in 2009 will not be required to comply with regulation D-2 until its second annual survey, but will have to comply with it not later than 31 December 2011.

France also declares that, until such time as regulation D-2 is enforced, it will ensure that ships to which the preceding declaration refers comply with regulation D-1 for as long as they do not comply with regulation D-2.

France declares, in accordance with article 17.4 of the International Convention for the Control and Management of Ships’ Ballast Water and Sediments (including one annex and two appendices), signed in London on 13 February 2004, that the convention shall be applicable in Mayotte, New Caledonia, French Polynesia, Saint Barthélemy, Saint Martin, Saint Pierre and Miquelon, Wallis and Futuna, and the French Southern and Antarctic Lands.”

Grecja

Dokument przystąpienia Grecji zawierał następującą deklarację:

„Republika Grecka oświadcza, że wytyczne zawarte w paragrafie 2. Rezolucji A.1088(28), przyjętej przez Zgromadzenie Ogólne Międzynarodowej Organizacji Morskiej 4 grudnia 2013 r. będzie mieć zastosowanie odnośnie stosowania prawideł D-1 i D-2 Załącznika do Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004.”

The instrument of accession of Greece was accompanied by the following declaration:

“The Hellenic Republic declares that the recommendations contained in the operative paragraph 2 of Resolution A.1088(28), adopted by the Assembly of the International Maritime Organization on 4 December 2013, will be applied in respect of the implementation of regulations D-1 and D-2 of the Annex to the International Convention for the Control and Management of Ships’ Ballast Water and Sediment, 2004.”

Iran

Dokument przystąpienia Iranu zawierał następującą deklarację:

„Islamska Republika Iranu oświadcza, że nie uważa się za związaną postanowieniami artykułu 15. Zgłoszenie jakiegokolwiek sporu do postępowania pojednawczego lub arbitrażu jest uzależnione od zgody wszystkich Stron takiego sporu i spełnienia właściwych przepisów krajowych i regulacji prawnych.”

Islamska Republika Iranu oświadczyła dalej na podstawie paragrafu 2. Rezolucji Zgromadzenia Ogólnego IMO A.1005(25) z dnia listopada 2007, że Rząd Islamskiej Republiki Iranu zamierza stosować Konwencję zgodnie z następującym zrozumieniem:

„Statek, do którego mają zastosowanie wymagania prawidła B-3.3 zbudowany w 2009 roku, nie będzie zobowiązany postępowania z wodami balastowymi w sposób określony w prawidło D-2, do czasu drugiego przeglądu rocznego, nie później jednak niż 31 grudnia 2011 r.”

The instrument of accession of the Islamic Republic of Iran contained the following declaration:

"The Islamic Republic of Iran declares that it does not consider itself bound by the provisions of Article 15. The submission of any dispute to conciliation or arbitration is subject to the consent of all parties to such a dispute and to fulfilment of the relevant domestic rules and regulations."

The Islamic Republic of Iran further declared that according to paragraph 2 of IMO Assembly resolution A.1005(25) of 29 November 2007, the Government of the Islamic Republic of Iran intends to apply the Convention on the basis of the following understanding:

"A ship subject to regulation B-3.3 constructed in 2009 will not be required to comply with regulation D-2 until its second annual survey, but no later than 31 December 2011."

Japonia

Dokument przystąpienia Japonii zawierał następującą deklarację:

„.....Rząd Japonii zastrzega sobie prawo do wykonywania swoich obowiązków dotyczących postępowania ze statkowymi wodami balastowymi określonymi w prawie B-3 Załącznika do Konwencji zgodnie z wytycznymi zawartymi w Rezolucji A.1088(28) Zgromadzenia Ogólnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej.”

The instrument of accession of Japan was accompanied by the following declaration:

“ ...the Government of Japan reserves the right to perform its obligations on the ballast water management for ships under the provisions of regulation B-3 of the Annex to the Convention in accordance with the recommendations in Resolution A.1088(28) adopted by the Assembly of the International Maritime Organization.”

Nowa Zelandia

Dokument przystąpienia Nowej Zelandii zawierał następujące zastrzeżenie i deklarację:

„Rząd Nowej Zelandii zastrzega sobie prawo do stosowania Konwencji zgodnie z zaleceniami zawartymi w paragrafie 2. Rezolucji A.1088(28) przyjętej przez Zgromadzenie Ogólne Międzynarodowej Organizacji Morskiej w dniu 4 grudnia 2013 r. oraz oświadcza, że zgodnie ze statusem konstytucyjnym Tokelau, a także biorąc pod uwagę zaangażowanie Rządu Nowej Zelandii w rozwój samorządności Tokelau przez akt samostanowienia na podstawie Karty Narodów Zjednoczonych, ratyfikacja ta nie rozszerza się na Tokelau o ile i do czasu, aż oświadczenie o takim skutku zostanie złożone przez Rząd Nowej Zelandii u depozytariusza na podstawie stosownego uzgodnienia z tym terytorium.”

The instrument of accession by New Zealand was accompanied by the following reservation and declaration:

"New Zealand reserves the right to apply the Convention in accordance with the recommendations contained in operative paragraph 2 of Resolution A.1088(28) adopted by the Assembly of the International Maritime Organization on 4 December 2013; and declares that, consistent with the constitutional status of Tokelau and taking into account the commitment of the Government of New Zealand to the development of self-government for Tokelau through an act of self-determination under the Charter of the United Nations, this accession shall not extend to Tokelau unless and until a declaration to this effect is lodged by the Government of New Zealand with the depository on the basis of appropriate consultation with that territory."

Panama

Dokument przystąpienia Panamy zawierał następującą deklarację:

„Rząd Republiki Panamy oświadcza, iż przepisy D-1 oraz D-2 Załącznika do Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004 będą miały zastosowanie do statków zgodnie z zaleceniami zawartymi w Rezolucji A.1088(28) przyjętej przez Zgromadzenie Ogólne Międzynarodowej Organizacji Morskiej w dniu 4 grudnia 2013 r.”

The instrument of accession of Panama was accompanied by the following declaration:

"The Government of the Republic of Panama declares that regulations D-1 and D-2 of the Annex to the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004, will apply to ships in accordance with the recommendation contained in Resolution A.1088(28), adopted by the Assembly of the International Maritime Organization on 4 December 2013."

Szwecja

Dokument przystąpienia Szwecji zawierał następujące zastrzeżenie:

„Z powodu geograficznych, hydrograficznych i hydrologicznych uwarunkowań, Szwecja nie może w pełni wywiązać się z wymagań dotyczących wymiany wód balastowych i w związku z tym, nie może w pełni wywiązywać się z wymogów rzeczony Konwencji do roku 2017. Dodatkowo, przepis B-3.3 nie będzie stosowany do czasu drugiego przeglądu rocznego statków, ale najpóźniej do końca grudnia 2011 r.”

The instrument of accession of Sweden contained the following reservation:

“Due to geographical, hydrographical and hydrological conditions, Sweden cannot fully comply with the requirements regarding Ballast Water exchange, and will therefore not fully comply with the requirements of the said Convention until the year 2017. In addition, regulation B-3.3 will not be applied until the second yearly survey of ships, but at the latest by the end of December 2011.”

Turcja

Dokument przystąpienia Turcji zawierał następującą deklarację:

„Republika Turcji odcina się od odniesienia zawartego w paragrafie 1 Preambuły Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, w zakresie instrumentów międzynarodowych, których nie jest stroną, w tym Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, 1982. Przystąpienie Turcji do rzeczony Konwencji nie może być traktowane jako zmiana sytuacji prawnej Turcji w odniesieniu do przedmiotowych instrumentów”.

The instrument of accession of Turkey was accompanied by the following declaration:

“The Republic of Turkey dissociates itself from the references made in paragraph 1 of the Preamble of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004, to the international instruments that it is not party to, including the United Nations Convention of the Law of the Sea, 1982. Accession to the said Convention by Turkey cannot be construed as a change in the legal position of Turkey with regards to the said instruments.”

Za zgodność tłumaczenia z oryginałem:

الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن لعام 2004

2004 年国际船舶压载水管理
国际会议最后文件

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

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

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

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

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

THE PARTIES TO THIS CONVENTION,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

HAVE AGREED as follows:

Article 1
Definitions

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

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

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

9 “Organization” means the International Maritime Organization.

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

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

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

Article 2

General Obligations

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 3
Application

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

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

2 This Convention shall not apply to:

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

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

Article 4

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

1 Each Party shall require that ships to which this Convention applies and which are entitled to fly its flag or operating under its authority comply with the requirements set forth in this Convention, including the applicable standards and requirements in the Annex, and shall take effective measures to ensure that those ships comply with those requirements.

2 Each Party shall, with due regard to its particular conditions and capabilities, develop national policies, strategies or programmes for Ballast Water Management in its ports and waters under its jurisdiction that accord with, and promote the attainment of the objectives of this Convention.

Article 5

Sediment Reception Facilities

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

2 Each Party shall notify the Organization for transmission to the other Parties concerned of all cases where the facilities provided under paragraph 1 are alleged to be inadequate.

Article 6

Scientific and Technical Research and Monitoring

1 Parties shall endeavour, individually or jointly, to:

- (a) promote and facilitate scientific and technical research on Ballast Water Management; and
- (b) monitor the effects of Ballast Water Management in waters under their jurisdiction.

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

2 Each Party shall, to further the objectives of this Convention, promote the availability of relevant information to other Parties who request it on:

- (a) scientific and technology programmes and technical measures undertaken with respect to Ballast Water Management; and
- (b) the effectiveness of Ballast Water Management deduced from any monitoring and assessment programmes.

Article 7

Survey and certification

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

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

Article 8

Violations

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

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

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

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

Article 9

Inspection of Ships

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

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

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

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

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

a detailed inspection may be carried out.

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

Article 10

Detection of Violations and Control of Ships

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

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

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

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

Article 11

Notification of Control Actions

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

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

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

Article 12

Undue Delay to Ships

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

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

Article 13

Technical Assistance, Co-operation and Regional Co-operation

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

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

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

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

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

Article 14

Communication of information

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

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

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

Article 15

Dispute Settlement

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

Article 16

Relationship to International Law and Other Agreements

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

Article 17

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

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

2 States may become Parties to the Convention by:

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

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

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

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

Article 18 *Entry into Force*

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

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

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

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

Article 19 *Amendments*

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

2 Amendments after consideration within the Organization:

(a) Any Party may propose an amendment to this Convention. A proposed amendment shall be submitted to the Secretary-General, who shall then circulate it to the Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration.

(b) An amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Committee for consideration. Parties, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Committee for consideration and adoption of the amendment.

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

3 Amendment by a Conference:

- (a) Upon the request of a Party concurred in by at least one-third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to consider amendments to this Convention.
- (b) An amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of the Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General to all Parties for acceptance.
- (c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in paragraphs 2(e) and (f) respectively.

4 Any Party that has declined to accept an amendment to the Annex shall be treated as a non-Party only for the purpose of application of that amendment.

5 Any notification under this Article shall be made in writing to the Secretary-General.

6 The Secretary-General shall inform the Parties and Members of the Organization of:

- (a) any amendment that enters into force and the date of its entry into force generally and for each Party; and
- (b) any notification made under this Article.

Article 20

Denunciation

1 This Convention may be denounced by any Party at any time after the expiry of two years from the date on which this Convention enters into force for that Party.

2 Denunciation shall be effected by written notification to the Depositary, to take effect one year after receipt or such longer period as may be specified in that notification.

Article 21

Depositary

1 This Convention shall be deposited with the Secretary-General, who shall transmit certified copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.

2 In addition to the functions specified elsewhere in this Convention, the Secretary-General shall:

- (a) inform all States that have signed this Convention, or acceded thereto, of:
 - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

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

Article 22

Languages

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

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

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

ANNEX

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

SECTION A - GENERAL PROVISIONS

Regulation A-1
Definitions

For the purposes of this Annex:

- 1 “Anniversary date” means the day and the month of each year corresponding to the date of expiry of the Certificate.
- 2 “Ballast Water Capacity” means the total volumetric capacity of any tanks, spaces or compartments on a ship used for carrying, loading or discharging Ballast Water, including any multi-use tank, space or compartment designed to allow carriage of Ballast Water.
- 3 “Company” means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the International Safety Management Code¹.
- 4 “Constructed” in respect of a ship means a stage of construction where:
 - .1 the keel is laid; or
 - .2 construction identifiable with the specific ship begins; or
 - .3 assembly of the ship has commenced comprising at least 50 tonnes or 1 percent of the estimated mass of all structural material, whichever is less; or
 - .4 the ship undergoes a major conversion.
- 5 “Major conversion” means a conversion of a ship:
 - .1 which changes its ballast water carrying capacity by 15 percent or greater, or
 - .2 which changes the ship type, or
 - .3 which, in the opinion of the Administration, is projected to prolong its life by ten years or more, or
 - .4 which results in modifications to its ballast water system other than component replacement-in-kind. Conversion of a ship to meet the provisions of regulation D-1 shall not be deemed to constitute a major conversion for the purpose of this Annex.

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

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

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

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

Regulation A-2

General Applicability

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

Regulation A-3

Exceptions

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

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

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

Regulation A-4

Exemptions

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

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

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

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

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

Regulation A-5

Equivalent compliance

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

SECTION B – MANAGEMENT AND CONTROL REQUIREMENTS FOR SHIPS

Regulation B-1

Ballast Water Management Plan

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

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

Regulation B-2

Ballast Water Record Book

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

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

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

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

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

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

Regulation B-3

Ballast Water Management for Ships

1 A ship constructed before 2009:

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

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

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

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

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

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

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

Regulation B-4

Ballast Water Exchange

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

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

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

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

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

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

Regulation B-5

Sediment Management for Ships

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

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

Regulation B-6

Duties of Officers and Crew

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

SECTION C – SPECIAL REQUIREMENTS IN CERTAIN AREAS

Regulation C-1

Additional Measures

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

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

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

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

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

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

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

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

Regulation C-2

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

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

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

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

Regulation C-3

Communication of Information

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

SECTION D - STANDARDS FOR BALLAST WATER MANAGEMENT

Regulation D-1

Ballast Water Exchange Standard

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

Regulation D-2

Ballast Water Performance Standard

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

Regulation D-3

Approval Requirements for Ballast Water Management Systems

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

Regulation D-4

Prototype Ballast Water Treatment Technologies

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

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

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

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

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

Regulation D-5

Review of Standards by the Organization

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

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

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

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

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

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

SECTION E - SURVEY AND CERTIFICATION REQUIREMENTS FOR BALLAST WATER MANAGEMENT

Regulation E-1

Surveys

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

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

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

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

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

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

4 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys, as described in paragraph 3 shall, as a minimum, empower such nominated surveyors or recognized organizations² to:

- .1 require a ship that they survey to comply with the provisions of this Convention; and
- .2 carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a port State that is a Party.

5 The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties for the information of their officers.

6 When the Administration, a nominated surveyor, or a recognized organization determines that the ship's Ballast Water Management does not conform to the particulars of the Certificate required under regulation E-2 or E-3 or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting a threat of harm to the environment, human health, property or resources, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken to bring the ship into compliance. A surveyor or organization shall be notified immediately, and it shall ensure that the Certificate is not issued or is withdrawn as appropriate. If the ship is in the port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor, or a recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation, including any action described in Article 9.

² Refer to the Guidelines adopted by the Organization by resolution A.739(18), as may be amended by the Organization, and the specifications adopted by the Organization by resolution A.789(19), as may be amended by the Organization.

7 Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the ability of the ship to conduct Ballast Water Management in accordance with this Convention, the owner, operator or other person in charge of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph 1 is necessary. If the ship is in a port of another Party, the owner, operator or other person in charge shall also report immediately to the appropriate authorities of the port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.

8 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

9 The condition of the ship and its equipment, systems and processes shall be maintained to conform with the provisions of this Convention to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting a threat of harm to the environment, human health, property or resources.

10 After any survey of the ship under paragraph 1 has been completed, no change shall be made in the structure, any equipment, fittings, arrangements or material associated with the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 and covered by the survey without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

Regulation E-2

Issuance or Endorsement of a Certificate

1 The Administration shall ensure that a ship to which regulation E-1 applies is issued a Certificate after successful completion of a survey conducted in accordance with regulation E-1. A Certificate issued under the authority of a Party shall be accepted by the other Parties and regarded for all purposes covered by this Convention as having the same validity as a Certificate issued by them.

2 Certificates shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

Regulation E-3

Issuance or Endorsement of a Certificate by Another Party

1 At the request of the Administration, another Party may cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Convention are complied with, shall issue or authorize the issuance of a Certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that Certificate on the ship, in accordance with this Annex.

2 A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

3 A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as a Certificate issued by the Administration.

4 No Certificate shall be issued to a ship entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

Regulation E-4
Form of the Certificate

The Certificate shall be drawn up in the official language of the issuing Party, in the form set forth in Appendix I. If the language used is neither English, French nor Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation E-5
Duration and Validity of the Certificate

1 A Certificate shall be issued for a period specified by the Administration that shall not exceed five years.

2 For renewal surveys:

- .1 Notwithstanding the requirements of paragraph 1, when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate.
- .2 When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate.
- .3 When the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

3 If a Certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the Certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1, provided that the surveys referred to in regulation E-1.1.3 applicable when a Certificate is issued for a period of five years are carried out as appropriate.

4 If a renewal survey has been completed and a new Certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing Certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing Certificate and such a Certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed five months from the expiry date.

5 If a ship at the time when the Certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the Certificate, but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No Certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which such extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new Certificate. When

the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

6 A Certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

7 In special circumstances, as determined by the Administration, a new Certificate need not be dated from the date of expiry of the existing Certificate as required by paragraph 2.2, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

8 If an annual survey is completed before the period specified in regulation E-1, then:

- .1 the Anniversary date shown on the Certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than three months later than the date on which the survey was completed;
- .2 the subsequent annual or intermediate survey required by regulation E-1 shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new Anniversary date;
- .3 the expiry date may remain unchanged provided one or more annual surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation E-1 are not exceeded.

9 A Certificate issued under regulation E-2 or E-3 shall cease to be valid in any of the following cases:

- .1 if the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material necessary to comply fully with this Convention is changed, replaced or significantly repaired and the Certificate is not endorsed in accordance with this Annex;
- .2 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Party issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation E-1. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the Certificates carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports;
- .3 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation E-1.1; or
- .4 if the Certificate is not endorsed in accordance with regulation E-1.1.

APPENDIX I

FORM OF INTERNATIONAL BALLAST WATER MANAGEMENT CERTIFICATE

INTERNATIONAL BALLAST WATER MANAGEMENT CERTIFICATE

Issued under the provisions of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of

.....
(full designation of the country)

by
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of ship¹

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Gross Tonnage

IMO number²

Date of Construction

Ballast Water Capacity (in cubic metres)

Details of Ballast Water Management Method(s) Used

Method of Ballast Water Management used

Date installed (if applicable)

Name of manufacturer (if applicable)

¹ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

² IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

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

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

THIS IS TO CERTIFY:

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

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

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

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

Issued at
(Place of issue of certificate)

.....
(Date of issue)

.....
Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEY(S)

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

Annual survey: Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

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

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

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

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

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

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

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate

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

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

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

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

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate

APPENDIX II

FORM OF BALLAST WATER RECORD BOOK

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

Period From: To:

Name of Ship

IMO number

Gross tonnage

Flag

Total Ballast Water capacity (in cubic metres)

The ship is provided with a Ballast Water Management plan

Diagram of ship indicating ballast tanks:

1 Introduction

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

2 Ballast Water and Ballast Water Management

“Ballast Water” means water with its suspended matter taken on board a ship to control trim, list, draught, stability, or stresses of a ship. Management of Ballast Water shall be in accordance with an approved Ballast Water Management plan and taking into account Guidelines³ developed by the Organization.

3 Entries in the Ballast Water Record Book

Entries in the Ballast Water record book shall be made on each of the following occasions:

3.1 When Ballast Water is taken on board:

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

³ Refer to the Guidelines for the control and management of ships' ballast water to minimize the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens adopted by the Organization by resolution A.868(20).

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

.5 Whether approved Ballast Water Management plan had been implemented prior to discharge

.6 Signature of officer in charge of the operation

3.6 Additional operational procedure and general remarks

4 Volume of Ballast Water

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

RECORD OF BALLAST WATER OPERATIONS

SAMPLE BALLAST WATER RECORD BOOK PAGE

Name of Ship:

Distinctive number or letters

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

Signature of master

RESOLUTIONS ADOPTED BY THE CONFERENCE

RESOLUTION 1

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

THE CONFERENCE,

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

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

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

INVITES the Organization to develop as a matter of urgency:

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

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

RESOLUTION 2

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

THE CONFERENCE,

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

NOTING that regulation D-5 of the Convention requires that, at a meeting of the Marine Environment Protection Committee held no later than three years before the earliest effective date of the standard set forth in regulation D-2, the Committee shall undertake a review which includes a determination of whether appropriate technologies are available to achieve the standard, an assessment of the criteria in paragraph 2 of regulation D-5, and an assessment of the socio-economic effect(s) specifically in relation to the developmental needs of developing countries, particularly small island developing States,

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

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

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

RESOLUTION 3

PROMOTION OF TECHNICAL CO-OPERATION AND ASSISTANCE

THE CONFERENCE,

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

BEING AWARE that Parties to the Convention will be called upon to give full and complete effect to its provisions, in order to prevent, minimize and ultimately eliminate the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens through the control and management of ships' ballast water and sediments,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RESOLUTION 4

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

THE CONFERENCE,

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

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

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

نسخة صادقة مصدقة من نص الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن لعام 2004 ، الذي
حرر في مدينة لندن في 13 شباط/فبراير 2004 ، وأودع أصله لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系 2004 年 2 月 13 日订于伦敦的 2004 年船舶压载水管理国际会议最后文件及其附
录（第 1 至 4 号决议）的核证无误副本，其正本由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the International Convention for the Control and Management of
Ships' Ballast Water and Sediments, 2004, done at London on 13 February 2004, the original of
which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la
gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, faite à Londres le 13 février 2004, dont
l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков
и управлении ими 2004 года, принятой в Лондоне 13 февраля 2004 года, подлинник которой сдан
на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del Convenio internacional para el control y la gestión
del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004, hecho en Londres el 13 de febrero
de 2004, cuyo original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima
Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

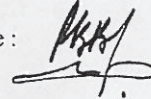
国际海事组织秘书长代表:

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



لندن ،

伦敦，

London,

Londres, le

Лондон,

Londres,

23-VI-2004

Lista państw, które podpisały, z zastrzeżeniami ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, Międzynarodową konwencję o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, sporządzoną w dniu 13 lutego 2004 r. w Londynie

1. Argentyna, podpisanie z zastrzeżeniem ratyfikacji;
2. Australia, podpisanie z zastrzeżeniem ratyfikacji;
3. Brazylia, podpisanie z zastrzeżeniem ratyfikacji;
4. Finlandia, podpisanie z zastrzeżeniem zatwierdzenia;
5. Hiszpania, podpisanie z zastrzeżeniem ratyfikacji;
6. Malediwy, podpisanie z zastrzeżeniem ratyfikacji;
7. Niderlandy, podpisanie z zastrzeżeniem zatwierdzenia;
8. Syria, podpisanie z zastrzeżeniem ratyfikacji.

Lista państw Stron Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, sporządzonej w dniu 13 lutego 2004 r. w Londynie:

1. Albania, przystąpienie w dniu 15.01.2009;
2. Antigua i Barbuda, przystąpienie w dniu 19.12.2008;
3. Arabia Saudyjska, przystąpienie w dniu 27.04.2017;
4. Argentyna, ratyfikacja w dniu 02.08.2017;
5. Australia, ratyfikacja w dniu 07.06.2017;
6. Bahamy, przystąpienie w dniu 08.06.2017;
7. Bangladesz, przystąpienie w dniu 7 czerwca 2018;
8. Barbados, przystąpienie w dniu 11.05.2007;
9. Belgia, przystąpienie w dniu 07.03.2016;
10. Brazylia, ratyfikacja w dniu 14.04.2010;
11. Bułgaria, przystąpienie w dniu 30 kwietnia 2018;
12. Chińska Republika Ludowa, przystąpienie 22 października 2018 (wraz ze Specjalnym Regionem Administracyjnym Makau);
13. Chorwacja, przystąpienie w dniu 29.06.2010;
14. Czarnogóra, przystąpienie w dniu 29.11.2011;
15. Dania, przystąpienie w dniu 11.09.2012;
16. Egipt, przystąpienie w dniu 18.05.2007;
17. Estonia, przystąpienie w dniu 17 kwietnia 2018;
18. Fidżi, przystąpienie w dniu 08.03.2016;
19. Finlandia, przystąpienie w dniu 08.09.2016;
20. Francja, przystąpienie w dniu 24.09.2008;
21. Gabon, przystąpienie w dniu 17.04.2019;
22. Ghana, przystąpienie w dniu 26.11.2015;
23. Grecja, ratyfikacja w dniu 26.06.2017;
24. Grenada, przystąpienie w dniu 26 lipca 2018;
25. Gruzja, przystąpienie w dniu 12.01.2015;
26. Hiszpania, ratyfikacja w dniu 14.09.2005;
27. Honduras, przystąpienie w dniu 10.07.2017;
28. Indonezja, przystąpienie w dniu 25.11.2015;
29. Iran, przystąpienie w dniu 06.04.2011;
30. Jamajka, przystąpienie w dniu 11.09.2017;
31. Japonia, przystąpienie w dniu 10.10.2014;
32. Jordania, przystąpienie w dniu 09.09.2014;
33. Kanada, przystąpienie w dniu 08.04.2010;
34. Kenia, przystąpienie w dniu 14.01.2008;
35. Kiribati, przystąpienie w dniu 05.02.2007;
36. Kooperacyjna Republika Gujany, 20 lutego 2019;
37. Koreańska Republika Ludowo - Demokratyczna, przystąpienie w dniu 10.12.2009;
38. Liban, przystąpienie w dniu 15.12.2011;
39. Liberia, przystąpienie w dniu 18.09.2008;
40. Litwa, przystąpienie w dniu 9 lutego 2018;
41. Łotwa, przystąpienie w dniu 11 października 2018;
42. Niemcy, przystąpienie w dniu 20.06.2013;
43. Nowa Zelandia, przystąpienie w dniu 09.01.2017 wraz z Niue, przystąpienie w dniu 18.05.2012;
44. Madagaskar, przystąpienie w dniu 27.07.2017;
45. Malediwy, ratyfikacja w dniu 22.06.2005;
46. Malezja, przystąpienie w dniu 27.09.2010;
47. Malta, przystąpienie w dniu 07.09.2017;
48. Meksyk, przystąpienie w dniu 18.03.2008;
49. Mongolia, przystąpienie w dniu 28.09.2011;
50. Maroko, przystąpienie w dniu 23.11.2015;

51. Niderlandy włącznie z Bonaire, Sabie i Sint Eustatius, zatwierdzenie w dniu 10.05.2010;
52. Nigeria, przystąpienie w dniu 13.10.2005;
53. Norwegia, przystąpienie w dniu 29.03.2007;
54. Palau, przystąpienie w dniu 28.09.2011;
55. Panama, przystąpienie w dniu 19.10.2016;
56. Państwo Katar, przystąpienie w dniu 8 lutego 2018;
57. Peru, przystąpienie w dniu 10.06.2016;
58. Portugalia, przystąpienie w dniu 19.10.2017;
59. Republika Cypryjska, przystąpienie 8 sierpnia 2018;
60. Republika Filipin, przystąpienie 6 czerwca 2018;
61. Republika Kongo, przystąpienie w dniu 19.05.2014;
62. Republika Południowej Afryki, przystąpienie w dniu 15.04.2008;
63. Republika Serbii, 26 lipca 2018;
64. Republika Togojska, 17 września 2018;
65. Rosja, przystąpienie w dniu 12.05.2012;
66. Saint Kitts i Nevis, przystąpienie w dniu 30.08.2005;
67. Saint Lucia, przystąpienie w dniu 26.05.2016;
68. Seszele, 27.11.2017;
69. Sierra Leone, przystąpienie w dniu 21.11.2007;
70. Singapur, przystąpienie w dniu 08.06.2017;
71. Szwecja, przystąpienie w dniu 24.11.2009;
72. Szwajcaria, przystąpienie w dniu 24.09.2013;
73. Syria, ratyfikacja w dniu 02.09.2005;
74. Tonga, przystąpienie w dniu 16.04.2014;
75. Turcja, przystąpienie w dniu 14.10.2014;
76. Trynidad i Tobago, przystąpienie w dniu 03.01.2012;
77. Tuvalu, przystąpienie w dniu 02.12.2005;
78. Wyspy Cooka, przystąpienie w dniu 02.02.2010;
79. Wyspy Marshalla, przystąpienie w dniu 26.11.2009;
80. Zjednoczone Emiraty Arabskie, przystąpienie w dniu 06.06.2017.



Warszawa, 5 lipca 2019 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.714.2017 / 7/JS

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o ratyfikacji Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, sporządzonej w dniu 13 lutego 2004 roku w Londynie, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Projekt ustawy o ratyfikacji nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

z up. Ministra Spraw Zagranicznych
Piotr Wawrzyk
Podsekretarz Stanu