

## ANEXO

**Decreto n.º 23/2017**

de 31 de julho

**Emendas ao Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972, conforme Emendado**

Após a parte E (Isenções) existente, é aditada uma nova parte F com a seguinte redação:

## «PARTE F

**Verificação do cumprimento das disposições da convenção**

## Regra 39

**Definições**

a) “Auditoria” significa um processo sistemático, independente e documentado para obter evidências e avaliá-las objetivamente, com vista a determinar em que medida os critérios da auditoria são atingidos.

b) “Esquema de Auditoria” significa o Esquema de Auditoria aos Estados-Membros da OMI, estabelecido por esta Organização e tendo em consideração as linhas de orientação por ela elaboradas.

c) “Código de Implementação” significa o Código de Implementação dos Instrumentos da OMI (Código III), adotado por esta Organização através da resolução A.1070(28).

d) “Padrão de Auditoria” significa o Código de Implementação.

## Regra 40

**Aplicação**

No cumprimento das obrigações e responsabilidades contidas no presente Regulamento, as Partes Contratantes utilizarão as disposições do Código de Implementação.

## Regra 41

**Verificação do cumprimento**

a) Cada Parte Contratante será sujeita a auditorias periódicas pela OMI de acordo com o padrão de auditoria, para verificar o cumprimento e a implementação do presente Regulamento.

b) O Secretário-Geral da Organização será o responsável pela gestão do Esquema de Auditoria, com base nas linhas de orientação elaboradas por esta Organização.

c) Cada Parte Contratante terá a responsabilidade de promover a realização da auditoria e a implementação de um programa de ações para corrigir as constatações, com base nas linhas de orientação elaboradas pela Organização.

d) A auditoria das Partes Contratantes será:

i) Baseada num calendário global desenvolvido pelo Secretário-Geral da Organização, tendo em conta as linhas de orientação elaboradas por esta Organização; e

ii) Realizada a intervalos periódicos, tendo em consideração as linhas de orientação elaboradas pela Organização.»

A problemática das espécies introduzidas em meios marinhos, vulgarmente designadas por exóticas ou invasoras, através das águas de lastro dos navios tem sido alvo de grande preocupação a nível mundial, sendo considerada uma das quatro maiores ameaças aos oceanos do mundo, com efeitos deletérios sobre a biodiversidade, a pesca, o turismo e a saúde humana, entre outros, sendo as outras ameaças a contaminação marinha por fontes terrestres, a sobre-exploração dos recursos vivos do mar e a destruição de habitats.

Face a esta ameaça com graves consequências socioeconómicas, têm sido diversas as tentativas de prevenção e combate da introdução de espécies, em particular no que respeita às águas de lastro dos navios no tráfego internacional.

Em resposta à ameaça colocada pelas espécies marinhas invasoras, a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento, realizada no Rio de Janeiro, em 1992, exortou a Organização Marítima Internacional (OMI) e outros organismos internacionais a tomar medidas para abordar a transferência de organismos nocivos pelos navios.

Posteriormente, em 2002, a Cimeira Mundial sobre o Desenvolvimento Sustentável, celebrada em Joanesburgo, na África do Sul, confirmou o compromisso com os resultados alcançados na Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento, realizada no Rio de Janeiro, em 1992, tendo apelado para a aceleração do desenvolvimento de medidas para abordar a ameaça das espécies invasoras na água de lastro e convidado a OMI a finalizar a Convenção das Águas de Lastro.

A OMI, como uma agência especializada das Nações Unidas responsável pela regulamentação internacional relativa à segurança dos navios e à prevenção da poluição marinha, posicionou-se na vanguarda das iniciativas internacionais para resolver o problema das águas de lastro dos navios, tendo nesse sentido adotado as resoluções A.774(18), de 1993, e A.868(20), de 1997, com a finalidade de minimizar a transferência de organismos aquáticos nocivos e agentes patogénicos.

Entretanto, vários Estados adotaram medidas de caráter individual com o objetivo de prevenir, minimizar e, em última instância, eliminar os riscos da introdução de organismos aquáticos nocivos e agentes patogénicos para os navios que entrem nos seus portos.

Reconhecendo que esta preocupação de interesse global exige medidas baseadas em regras aplicáveis à escala global que permitam prevenir, minimizar e, por último, eliminar os riscos para a biodiversidade, a pesca, o turismo e a saúde humana, entre outros, a OMI adotou, através de Conferência Diplomática realizada em fevereiro de 2004, a Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios.

Esta Convenção, que agora cabe aprovar, tem assim como objetivo prevenir, minimizar e, por último, eliminar a transferência de organismos nocivos e agentes patogénicos.

Assim:

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo aprova, para adesão, a Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios, adotada em Londres a 13 de fevereiro de 2004, e cujo texto, na versão autêntica em

língua inglesa e respetiva tradução certificada em língua portuguesa, se publica em anexo.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 29 de junho de 2017. — *António Luís Santos da Costa* — *Augusto Ernesto Santos Silva* — *Ana Paula Mendes Vitorino*.

Assinado em 10 de julho de 2017.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 18 de julho de 2017.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

#### **International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004**

The Parties to this Convention,

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

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

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

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

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

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

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

Recognizing further that several States have taken individual action with a view to prevent, minimize and ultimately eliminate the risks of introduction of Harmful

Aquatic Organisms and Pathogens through ships entering their ports, and also that this issue, being of worldwide concern, demands action based on globally applicable regulations together with Guidelines for their effective implementation and uniform interpretation,

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

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

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

have agreed as follows:

#### Article 1

##### Definitions

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

1 — “Administration” means the Government of the State under whose authority the ship is operating. With respect to a ship entitled to fly a flag of any State, the Administration is the Government of that State. With respect to floating platforms engaged in exploration and exploitation of the sea-bed and subsoil thereof adjacent to the coast over which the coastal State exercises sovereign rights for the purposes of exploration and exploitation of its natural resources, including Floating Storage Units (FSUs) and Floating Production Storage and Offloading Units (FPSOs), the Administration is the Government of the coastal State concerned.

2 — “Ballast Water” means water with its suspended matter taken on board a ship to control trim, list, draught, stability or stresses of the ship.

3 — “Ballast Water Management” means mechanical, physical, chemical, and biological processes, either singularly or in combination, to remove, render harmless, or avoid the uptake or discharge of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens within Ballast Water and Sediments.

4 — “Certificate” means the International Ballast Water Management Certificate.

5 — “Committee” means the Marine Environment Protection Committee of the Organization.

6 — “Convention” means the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments.

7 — “Gross tonnage” means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 or any successor Convention.

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

9 — “Organization” means the International Maritime Organization.

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

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

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

## Article 2

### General Obligations

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Article 3

### Application

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

(a) ships entitled to fly the flag of a Party; and

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

2 — This Convention shall not apply to:

(a) ships not designed or constructed to carry Ballast Water;

(b) ships of a Party which only operate in waters under the jurisdiction of that Party, unless the Party determines that the discharge of Ballast Water from such ships would impair or damage their environment, human health, property or resources, or those of adjacent or other States;

(c) ships of a Party which only operate in waters under the jurisdiction of another Party, subject to the authorization of the latter Party for such exclusion. No Party shall grant such authorization if doing so would impair or damage their environment, human health, property or resources, or those of adjacent or other States. Any Party not granting such authorization shall notify the Administration of the ship concerned that this Convention applies to such ship;

(d) ships which only operate in waters under the jurisdiction of one Party and on the high seas, except for ships not granted an authorization pursuant to sub-paragraph (c), unless such Party determines that the discharge of Ballast Water from such ships would impair or damage their environment, human health, property or resources, or those of adjacent or other States;

(e) any warship, naval auxiliary or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service. However, each Party shall ensure, by the adoption of appropriate measures not impairing operations or operational capabilities of such ships owned or operated by it, that such ships act in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with this Convention; and

(f) permanent Ballast Water in sealed tanks on ships, that is not subject to discharge.

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

## Article 4

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

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

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

## Article 5

### Sediment Reception Facilities

1 — Each Party undertakes to ensure that, in ports and terminals designated by that Party where cleaning or repair of ballast tanks occurs, adequate facilities are provided

for the reception of Sediments, taking into account the Guidelines developed by the Organization. Such reception facilities shall operate without causing undue delay to ships and shall provide for the safe disposal of such Sediments that does not impair or damage their environment, human health, property or resources or those of other States.

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

#### Article 6

##### Scientific and Technical Research and Monitoring

1 — Parties shall endeavour, individually or jointly, to:

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

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

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

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

#### Article 7

##### Survey and certification

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

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

#### Article 8

##### Violations

1 — Any violation of the requirements of this Convention shall be prohibited and sanctions shall be established under the law of the Administration of the ship concerned, wherever the violation occurs. If the Administration is informed of such a violation, it shall investigate the matter and may request the reporting Party to furnish additional evidence of the alleged violation. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its law. The Administration

shall promptly inform the Party that reported the alleged violation, as well as the Organization, of any action taken. If the Administration has not taken any action within 1 year after receiving the information, it shall so inform the Party which reported the alleged violation.

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

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

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

#### Article 9

##### Inspection of Ships

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

- (a) verifying that there is 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 Depository 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 Code (<sup>1</sup>).

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.

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 organizations <sup>(2)</sup> to:

1 require a ship that they survey to comply with the provisions of this Convention; and

2 carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a port State that is a Party.

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

6 — When the Administration, a nominated surveyor, or a recognized organization determines that the ship's

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

7 — Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the ability of the ship to conduct Ballast Water Management in accordance with this Convention, the owner, operator or other person in charge of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor 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.

(<sup>1</sup>) Refer to the ISM Code adopted by the Organization by resolution A.741(18), as amended.  
 (<sup>2</sup>) 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.

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 ship<sup>1</sup>

Name of ship .....  
 Distinctive number or letters .....  
 Port of registry .....  
 Gross Tonnage .....  
 IMO number<sup>2</sup> .....  
 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) .....

<sup>1</sup> Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.  
<sup>2</sup> 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<sup>4</sup> 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)

<sup>4</sup> 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 Guidelines<sup>(3)</sup> 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;
- .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.

<sup>(3)</sup> 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).

## 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 .....

ATTACHMENT

**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 (Glo-Ballast) 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.

#### Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios, 2004

As Partes da presente Convenção,

Relembrando o artigo 196.º, n.º 1, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1982 (UNCLOS), que determina que os «Estados devem tomar todas as medidas necessárias para prevenir, minimizar e controlar a poluição do meio ambiente marinho que resulte do uso de tecnologias sob a sua jurisdição ou controlo, ou a introdução intencional ou acidental num determinado setor do meio ambiente marinho de espécies não identificadas ou novas suscetíveis de provocar alterações significativas e nocivas»,

Tendo em conta os objetivos da Convenção sobre a Diversidade Biológica (CBD), de 1992, e que a transferência e introdução de organismos aquáticos nocivos e agentes patogénicos pelas águas de lastro dos navios são uma ameaça à introdução e à utilização sustentáveis da diversidade biológica, assim como a decisão IV/5 da Conferência das Partes na Convenção sobre a Diversidade Biológica de 1998 (COP 4), relativa à conservação e utilização sustentáveis dos ecossistemas marinhos e costeiros, e a decisão VI/23 da Conferência das Partes na Convenção sobre a Diversidade Biológica de 2002 (COP 6), sobre as espécies não identificadas que ameaçam os ecossistemas, os habitats ou as espécies, incluídos os princípios de orientação sobre espécies invasoras,

Tendo também em conta que a Conferência das Nações Unidas de 1992 sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento (UNCED) solicitou à Organização Marítima Internacional (a Organização) que considerasse a adoção de regras adequadas sobre a descarga das águas de lastro,

Atentas à abordagem preventiva estabelecida no princípio 15 da Declaração do Rio sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento e referida na resolução MEPC. 67(37), adotada pelo Comité para a Proteção do Ambiente Marinho a 15 de setembro de 1995,

Atentas também ao facto de que a Cimeira Mundial sobre o Desenvolvimento Sustentável de 2002, no n.º 34 (b) do seu Plano de Implementação, solicita a tomada de medidas a todos os níveis, no sentido de acelerar o desenvolvimento de medidas para lidar com o problema das espécies não identificadas invasoras das águas de lastro,

Conscientes de que a descarga não controlada das águas de lastro e sedimentos pelos navios tem dado origem à transferência de organismos aquáticos nocivos e de agentes patogénicos que têm originado danos no meio ambiente, na saúde humana, nos bens e nos recursos.

Reconhecendo a importância que a Organização deu a esta questão, através das resoluções A.774(18) de 1993 e A.868(20) de 1997 da Assembleia, adotadas com o ob-

jetivo de tratar da transferência de organismos aquáticos nocivos e agentes patogénicos,

Reconhecendo ainda que vários Estados adotaram medidas de carácter individual com o objetivo de prevenir, minimizar e, em última instância, eliminar os riscos de introdução de organismos aquáticos nocivos e agentes patogénicos pelos navios que entram nos seus portos, e que esta questão, sendo de interesse global, exige medidas baseadas em regras aplicáveis à escala global, juntamente com orientações que permitam uma implementação eficiente e uma interpretação uniforme,

Desejando continuar a desenvolver opções mais seguras e eficazes para a gestão das águas de lastro que permitam a prevenção, a minimização e, em definitivo, a eliminação da transferência de organismos nocivos e de agentes patogénicos,

Decididas a prevenir, a minimizar e, em definitivo, a eliminar os riscos para o meio ambiente, para a saúde humana e para os bens e recursos que sejam resultantes da transferência de organismos aquáticos nocivos e agentes patogénicos, através do controlo e da gestão da água de lastro e dos sedimentos dos navios, assim como a evitar os efeitos secundários provenientes do referido controlo e a promover os avanços do conhecimento e da tecnologia,

Considerando que estes objetivos podem ser melhor alcançados com a conclusão de uma Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios,

acordaram o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Definições

Para os fins da presente Convenção, e salvo indicação em contrário:

1 — «Administração» designa o Governo do Estado sob cuja autoridade o navio opera. No caso de um navio autorizado a arvorar a bandeira de um Estado, a Administração é o Governo desse Estado. No caso das plataformas flutuantes destinadas à exploração e utilização dos fundos marinhos e do subsolo próximos da costa, na qual o Estado costeiro exerce direitos de soberania para fins de exploração e utilização dos seus recursos naturais, incluindo as Unidades de Armazenamento Flutuantes (FSUs) e as Unidades Flutuantes de Produção, Armazenamento e Transferência (FPSOs), a Administração é o Governo do respetivo Estado costeiro.

2 — «Águas de lastro» designa as águas com as suas matérias em suspensão embarcadas no navio para controlar o caimento, o adorno, o calado, a estabilidade ou os esforços estruturais do navio.

3 — «Gestão das águas de lastro» designa os processos mecânicos, físicos, químicos e biológicos, utilizados de forma individual ou combinada para remover, neutralizar ou evitar o embarque ou a descarga de organismos aquáticos nocivos e agentes patogénicos existentes nas águas de lastro e nos sedimentos.

4 — «Certificado» designa o Certificado Internacional de Gestão das Águas de Lastro.

5 — «Comité» designa o Comité para a Proteção do Ambiente Marinho da Organização.

6 — «Convenção» designa a Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e de Sedimentos dos Navios.

7 — «Arqueação bruta» designa a arqueação bruta calculada de acordo com as regras de arqueação contidas no

Anexo I à Convenção Internacional sobre Arqueação de Navios, de 1969, ou em qualquer Convenção que lhe suceda.

8 — «Organismos aquáticos nocivos e agentes patogénicos» significa os organismos aquáticos ou os agentes patogénicos que, se introduzidos no mar, incluindo estuários ou cursos de água doce, possam originar riscos para o meio ambiente, para a saúde humana, para os bens ou recursos, ou que possam deteriorar a biodiversidade ou interferir na utilização legítima dessas zonas.

9 — «Organização» designa a Organização Marítima Internacional.

10 — «Secretário-Geral» designa o Secretário-geral da Organização.

11 — «Sedimentos» designa as matérias que se depositam no navio provenientes das águas de lastro.

12 — «Navio» designa todo o tipo de navio que opere no ambiente aquático, incluindo submersíveis, embarcações flutuantes, plataformas flutuantes, FSUs e FPSOs.

#### Artigo 2.º

##### Obrigações gerais

1 — As Partes comprometem-se a executar de forma plena o disposto na presente Convenção e no seu Anexo, com o objetivo de prevenir, minimizar e, em última instância, eliminar os riscos da introdução de organismos aquáticos nocivos e agentes patogénicos através do controlo e gestão das águas de lastro e sedimentos dos navios.

2 — O Anexo é parte integrante desta Convenção. Salvo expresso em contrário, uma referência a esta Convenção constitui ao mesmo tempo uma referência ao Anexo.

3 — Nenhuma disposição da presente Convenção poderá ser interpretada no sentido de impedir a adoção por uma das Partes, individualmente ou em conjunto com outras Partes, e em conformidade com o direito internacional, medidas mais rigorosas de prevenção, de minimização ou de eliminação da transferência de organismos aquáticos nocivos e de agentes patogénicos, através do controlo e gestão das águas de lastro e sedimentos dos navios.

4 — As Partes esforçar-se-ão por colaborar na plena implementação, aplicação e cumprimento eficazes da presente Convenção.

5 — As Partes comprometem-se a fomentar o desenvolvimento contínuo da gestão das águas de lastro e de normas para a prevenção, a minimização e, em definitivo, a eliminação da transferência de organismos aquáticos nocivos e de agentes patogénicos através do controlo e gestão da água de lastro e sedimentos dos navios.

6 — As Partes que adotarem medidas, em conformidade com a presente Convenção, esforçar-se-ão por não causar danos, nem deteriorarem o meio ambiente, a saúde humana, bens ou recursos, sejam eles próprios ou de outros Estados.

7 — As Partes deverão assegurar que as práticas de gestão das águas de lastro utilizadas no cumprimento desta Convenção não provocam ao seu meio ambiente, à saúde humana, bens ou recursos, sejam eles próprios ou de outros Estados, maiores danos do que aqueles que previnem.

8 — As Partes encorajarão os navios autorizados a arvorar a sua bandeira, e aos quais se aplique esta Convenção, a evitar, na medida do possível, o embarque de águas de lastro que possam conter organismos aquáticos nocivos e agentes patogénicos, assim como de sedimentos que possam conter tais organismos, incluindo-se nesse encorajamento o incentivo à implementação adequada das recomendações desenvolvidas pela Organização.

9 — As Partes esforçar-se-ão em cooperar, sob os auspícios da Organização, de modo a fazer face a ameaças e a riscos a ecossistemas marinhos sensíveis vulneráveis e ameaçados e à biodiversidade em áreas para além dos limites de jurisdição nacional relativamente à gestão das águas de lastro.

#### Artigo 3.º

##### Aplicação

1 — Salvo indicação em contrário, esta Convenção aplicar-se-á:

a) Aos navios autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte; e

b) Aos navios não autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte, mas que operem sob a autoridade de uma Parte.

2 — Esta Convenção não se aplicará:

a) Aos navios não projetados ou construídos para transportar águas de lastro;

b) Aos navios de uma Parte que operem apenas em águas sob a jurisdição dessa Parte, salvo se essa Parte determinar que a descarga das águas de lastro desses navios causa dano ou deteriora o meio ambiente, a saúde humana, bens ou recursos, sejam eles próprios ou de outros Estados;

c) Aos navios de uma Parte que operem apenas em águas sob a jurisdição de outra Parte, sujeito a autorização desta para a exclusão. Nenhuma Parte concederá tal autorização se, ao fazê-lo, possa vir a provocar danos ou deterioração ao meio ambiente, à saúde humana, bens ou recursos, próprios ou de outros Estados. Toda a Parte que recuse conceder tal autorização deverá notificar a Administração do navio em questão em como a presente Convenção se aplica ao navio em questão;

d) Aos navios que operem apenas em águas sob a jurisdição de uma Parte e em alto mar, exceto aos navios aos quais não tenha sido concedida autorização ao abrigo do disposto na alínea c), salvo se a Parte determinar que a descarga das águas de lastro desses navios causa dano ou deteriora o meio ambiente, a saúde humana, bens ou recursos, sejam eles próprios ou de outros Estados;

e) Aos navios de guerra, auxiliares da marinha ou outros navios que, sendo propriedade de um Estado ou por ele explorados nesse momento, são utilizados exclusivamente em serviços governamentais de natureza não comercial. Contudo, cada Parte assegurará, através da adoção de medidas adequadas que não comprometam as operações ou as capacidades operacionais de tais navios, que esses navios operam, na medida do possível, de forma consistente com esta Convenção; e

f) Às águas de lastro permanentemente seladas em tanques a bordo do navio e que não sejam objeto de descarga.

3 — No que diz respeito aos navios de Estados que não sejam Parte a esta Convenção, as Partes aplicarão os requisitos da presente Convenção na medida estritamente necessária para que os seus navios não beneficiem de tratamento mais favorável.

#### Artigo 4.º

##### Controlo da transferência de organismos aquáticos nocivos e agentes patogénicos das águas de lastro e sedimentos dos navios

1 — Cada Parte exigirá que os navios, aos quais se aplica a presente Convenção e que arvorem a sua ban-

deira ou operem sob a sua autoridade, cumpram com os requisitos da presente Convenção, incluindo as normas e requisitos aplicáveis do Anexo, e adotará medidas efetivas para assegurar que tais navios cumprem com esses requisitos.

2 — Cada Parte desenvolverá, tendo em devida consideração as suas próprias condições e capacidades, políticas, estratégias ou programas para a gestão das águas de lastro nos seus portos e nas águas sob a sua jurisdição que estejam de acordo com os objetivos desta Convenção.

#### Artigo 5.º

##### Instalações de receção de sedimentos

1 — Cada Parte compromete-se a assegurar que, em portos ou terminais designados por essa Parte para trabalhos de limpeza ou reparação de tanques de lastro, existem instalações adequadas para a receção de sedimentos, devendo-se ter em atenção as linhas de orientação desenvolvidas pela Organização. Essas instalações de receção funcionarão sem atrasar indevidamente os navios e disporão dos meios necessários para a eliminação segura dos sedimentos sem causar deterioração nem danos ao meio ambiente, à saúde humana, aos bens ou recursos, próprios ou de outros Estados.

2 — Cada Parte notificará a Organização, para transmitir às Partes interessadas, todos os casos em que as instalações existentes nos termos do disposto no n.º 1 do presente artigo sejam desadequadas.

#### Artigo 6.º

##### Investigação científica e técnica e vigilância

1 — As Partes esforçar-se-ão, individualmente ou em conjunto, por:

a) Promover e incentivar as investigações científica e técnica relativas à gestão das águas de lastro; e

b) Monitorizar os efeitos da gestão das águas de lastro nas águas sob a sua jurisdição.

Estas atividades de investigação e de monitorização deverão incluir a observação, a medição, a recolha de amostras, a avaliação e análise da eficácia e dos impactos negativos de toda a tecnologia ou metodologia empregue, bem como quaisquer impactos negativos causados pelos organismos e agentes patogénicos identificados e transferidos pelas águas de lastro dos navios.

2 — A fim de desenvolver os objetivos desta Convenção, cada Parte facilitará o acesso a informação pertinente às Partes que o solicitem em matéria de:

a) Programas científicos e tecnológicos e medidas de caráter técnico realizados no domínio da gestão das águas de lastro; e

b) Eficiência da gestão das águas de lastro no âmbito dos programas de monitorização e avaliação.

#### Artigo 7.º

##### Vistorias e certificação

1 — Todas as Partes assegurarão que os navios que arvorem a sua bandeira ou operem sob a sua autoridade e estão sujeitos a vistorias e certificação são vistoriados e certificados de acordo com as regras do Anexo.

2 — A Parte que implemente as medidas constantes no n.º 3 do artigo 2.º e da Secção C do Anexo não deverá exigir vistorias e certificação adicionais a um navio de outra Parte, nem estará a Administração do navio obrigada a vistorias e certificação relativas a medidas adicionais impostas por outra Parte. A verificação destas medidas adicionais será da responsabilidade da Parte que implementa tais medidas e não deverá originar atraso indevido ao navio.

#### Artigo 8.º

##### Infrações

1 — Qualquer infração às disposições desta Convenção será proibida e sancionada em conformidade com a legislação da Administração do navio em causa, independentemente do local onde ocorra a infração. Se a Administração for informada da ocorrência de uma infração, deverá investigar o assunto, podendo solicitar à Parte que notificou a infração que forneça provas adicionais da alegada infração. Se a Administração entender que existem provas suficientes para dar início ao processo de infração, dará, em conformidade com a sua legislação, encaminhamento aos procedimentos o mais rápido possível. A Administração informará rapidamente a Parte que reportou a alegada infração, assim como a Organização, das medidas a adotar. Se a Administração não tomar nenhuma medida no prazo de um ano a contar da data de receção da informação, deverá informar a Parte que comunicou a alegada infração.

2 — Qualquer infração às disposições desta Convenção que ocorra no âmbito da jurisdição de uma Parte será proibida e ficará sujeita às sanções estabelecidas na legislação dessa Parte. Sempre que ocorra tal infração, essa Parte deverá:

a) Dar encaminhamento aos procedimentos de acordo com a sua legislação;

b) Facultar à Administração do navio informações e provas, que estejam em seu poder, que confirmem a ocorrência de uma infração.

3 — As sanções previstas pela legislação de uma Parte de acordo com este artigo deverão ser adequadas a desencorajar as infrações à presente Convenção, independentemente do local onde ocorram.

#### Artigo 9.º

##### Inspeções aos navios

1 — O navio ao qual se aplique esta Convenção poderá, em qualquer porto de uma Parte ou terminal ao largo, ser sujeito a inspeção por funcionários devidamente autorizados por essa Parte para fins de determinação do cumprimento da Convenção pelo navio. Sem prejuízo do disposto no n.º 2 deste artigo, tais inspeções limitar-se-ão a:

a) Verificar a existência a bordo de um certificado válido, que deverá ser aceite; e

b) Inspeccionar o livro de registo das águas de lastro; e/ou

c) Recolher amostras das águas de lastro do navio, em conformidade com as linhas de orientação desenvolvidas pela Organização. Contudo, o tempo necessário para analisar as amostras não será fundamento para atrasar desnecessariamente o funcionamento, o movimento ou a saída do navio.

2 — Caso o navio não esteja munido de certificado válido ou se existirem motivos para crer que:

a) A condição do navio ou do seu equipamento não corresponde significativamente às características do certificado; ou

b) O comandante ou a tripulação não estão familiarizados com os procedimentos de bordo essenciais, no que diga respeito à gestão das águas de lastro, ou não tenham implementado tais procedimentos;

poderá ser efetuada uma inspeção mais detalhada.

3 — Nas circunstâncias previstas no n.º 2 deste artigo, a Parte que efetue a inspeção tomará medidas para garantir que o navio não descarrega as águas de lastro até que o possa fazer sem risco para o ambiente, saúde humana, bens ou recursos.

#### Artigo 10.º

##### Deteção de infrações e controlo de navios

1 — As Partes deverão cooperar na deteção de infrações e no cumprimento das disposições desta convenção.

2 — Caso se detete que um navio infringiu esta Convenção, a Parte cuja bandeira o navio esteja autorizado a arvorar, e ou a Parte em cujo porto ou terminal ao largo o navio esteja autorizado a operar, poderá, para além de quaisquer sanções previstas no artigo 8.º ou de quaisquer ações previstas no artigo 9.º, tomar medidas para avisar, deter ou não admitir a entrada no navio nos seus portos. A Parte em cujo porto ou terminal ao largo o navio opere, poderá, porém, autorizar a saída do navio do porto ou terminal ao largo para fins de descarga das águas de lastro ou para que se dirija ao estaleiro de reparação ou à instalação de receção mais próximos, desde que tal não represente um risco para o meio ambiente, a saúde humana, bens ou recursos.

3 — Se os resultados da recolha de amostras descritas na alínea c) do n.º 1 do artigo 9.º, ou a informação recebida de outro porto ou terminal ao largo, indicarem que o navio representa uma ameaça para o ambiente, a saúde humana, bens ou recursos, a Parte em cujas águas o navio opere deverá proibir a descarga de águas de lastro até que tal ameaça seja eliminada.

4 — Uma Parte poderá ainda inspecionar um navio que entre em portos ou terminais ao largo sob a sua jurisdição, se receber de outra Parte um pedido de investigação, juntamente com provas suficientes de que o navio infringe ou infringiu o estabelecido nesta Convenção. O relatório dessa investigação deverá ser encaminhado à Parte que a solicitou, assim como à autoridade competente da Administração do navio em questão, para que se possam adotar as medidas adequadas.

#### Artigo 11.º

##### Notificação das medidas de controlo

1 — Se uma inspeção efetuada de acordo com os artigos 9.º e 10.º indicar uma infração a esta Convenção, o navio deverá ser notificado. Será enviado um relatório à Administração, que inclua todas as provas relacionadas com a infração.

2 — No caso de serem tomadas medidas no âmbito do disposto no n.º 3 do artigo 9.º, ou nos n.ºs 2 ou 3 do artigo 10.º, o funcionário que as aplique informará imediatamente, por escrito, a Administração do navio em questão, ou, quando tal não seja possível, o consulado ou o representante diplomático do qual o navio em questão depende, de

todas as circunstâncias nas quais as medidas foram consideradas necessárias. Além disso, a organização competente para a emissão dos certificados será notificada.

3 — A autoridade portuária do Estado em questão notificará, para além das Partes mencionadas no n.º 2, o próximo porto de escala de toda a informação relevante sobre a infração, caso não tenha sido possível tomar medidas tal como especificado no n.º 3 do artigo 9.º, ou nos n.ºs 2 ou 3 do artigo 10.º, ou se o navio tenha sido autorizado a seguir para o próximo porto de escala.

#### Artigo 12.º

##### Atraso indevido causado aos navios

1 — Serão efetuados todos os esforços possíveis para evitar que um navio seja indevidamente detido ou atrasado na aplicação do disposto no n.º 2 do artigo 7.º, ou nos artigos 8.º, 9.º ou 10.º

2 — Sempre que um navio seja indevidamente detido ou atrasado de acordo com o n.º 2 do artigo 7.º, ou dos artigos 8.º, 9.º ou 10.º terá direito a uma indemnização compensatória pelas perdas e danos daí emergentes.

#### Artigo 13.º

##### Assistência técnica, cooperação e cooperação regional

1 — As Partes comprometem-se a, diretamente ou por intermédio da Organização e de outros organismos internacionais, conforme o caso, relativamente ao controlo e gestão das águas de lastro e sedimentos dos navios, fornecer apoio às Partes que solicitem assistência técnica para:

- a) A formação de pessoal;
- b) Assegurar a disponibilidade de tecnologia, equipamento e instalações adequados;
- c) Iniciar programas de investigação e desenvolvimento; e
- d) Tomar outras medidas com o objetivo de implementar eficazmente esta Convenção e as linhas de orientação desenvolvidas pela Organização neste domínio.

2 — As Partes comprometem-se a cooperar ativamente, de acordo com a sua legislação, regulamentos e políticas, na transferência de tecnologia relativa ao controlo e gestão das águas de lastro e sedimentos dos navios.

3 — De modo a desenvolver os objetivos desta Convenção, as Partes com interesses comuns quanto à proteção do meio ambiente, da saúde humana, de bens e recursos numa determinada área geográfica, em especial as Partes que confinam com mares fechados e semifechados, esforçar-se-ão, tendo em consideração características regionais típicas, por melhorar a cooperação regional, inclusivamente através da conclusão de acordos regionais compatíveis com esta Convenção. As Partes procurarão cooperar com as Partes através de acordos regionais de modo a desenvolver procedimentos harmonizados.

#### Artigo 14.º

##### Comunicação de informação

1 — Cada Parte reportará à Organização e, sempre que possível, colocará à disposição das outras Partes a seguinte informação:

- a) Quaisquer requisitos e procedimentos relativos à gestão das águas de lastro, incluindo legislação, regula-

mentos e linhas de orientação para a implementação desta Convenção;

b) Disponibilidade e localização de quaisquer instalações de receção para a eliminação não prejudicial para o ambiente de águas de lastro e sedimentos; e

c) Quaisquer requisitos para a informação de um navio que não possa cumprir com as disposições desta Convenção pelos motivos especificados nas regras A-3 e B-4 do Anexo.

2 — A Organização notificará as Partes da receção de quaisquer comunicações nos termos do presente artigo e enviará a todas as Partes qualquer informação que lhe seja comunicada nos termos das alíneas b) e c) do n.º 1 deste artigo.

#### Artigo 15.º

##### Resolução de litígios

As Partes resolverão quaisquer diferendos entre elas no que respeite à interpretação ou à aplicação desta Convenção através de negociação, consultas, mediação, conciliação, arbitragem, resolução judicial, recurso a agências ou a acordos regionais, ou a quaisquer meios pacíficos da sua escolha.

#### Artigo 16.º

##### Relação com o direito internacional e outros acordos

Nenhuma disposição desta Convenção prejudicará os direitos e obrigações emergentes para um Estado nos termos do direito internacional consuetudinário reconhecido na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

#### Artigo 17.º

##### Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1 — A presente Convenção estará aberta à assinatura de qualquer Estado na sede da Organização desde 1 de junho de 2004 a 31 de maio de 2005, e após este prazo continuará aberta à adesão a qualquer Estado.

2 — Os Estados poderão constituir-se em Partes da presente Convenção através de:

- a) Assinatura sob reserva de ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- b) Assinatura sob reserva de ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- c) Adesão.

3 — A ratificação, a aceitação, a aprovação ou a adesão efetuar-se-ão através do depósito de um instrumento próprio para esse efeito junto do Secretário-Geral.

4 — Quando um Estado compreenda duas ou mais unidades territoriais nas quais sejam aplicáveis diferentes regimes jurídicos relativamente a questões relacionadas com esta Convenção, poder-se-á, no momento da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão declarar que esta Convenção será aplicável a todas as suas unidades territoriais, ou apenas a uma ou a várias, e poder-se-á, em qualquer momento, modificar esta declaração, substituindo-a.

5 — Qualquer declaração deste tipo será notificada por escrito ao depositário e nela deverá constar expressamente a que unidade ou unidades territoriais será aplicável a presente Convenção.

## Artigo 18.º

## Entrada em vigor

1 — Esta Convenção entrará em vigor doze meses após a data em que pelo menos trinta Estados cujas frotas mercantes representem não menos de trinta e cinco por cento da arqueação bruta da frota mundial tenham assinado a Convenção sem reserva quanto à ratificação, aceitação ou aprovação, ou tenham depositado o instrumento adequado de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão em conformidade com o disposto no artigo 17.º

2 — Para os Estados que tenham depositado um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão à presente Convenção após cumpridos os respetivos requisitos de entrada em vigor desta Convenção, mas antes da sua entrada em vigor, a sua ratificação, aceitação, aprovação ou adesão produzirá efeitos a partir da data de entrada em vigor da presente Convenção ou três meses após a data de depósito do instrumento se essa data for posterior.

3 — Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, depositado após a data de entrada em vigor desta Convenção produzirá efeitos três meses após a data de depósito do instrumento.

4 — Após a data na qual uma emenda a esta Convenção seja aceite nos termos do artigo 19.º, qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado aplicar-se-á a esta Convenção conforme emendada.

## Artigo 19.º

## Emendas

1 — A presente Convenção poderá ser objeto de emenda através de qualquer um dos procedimentos especificados nos números seguintes.

2 — Emendas após consideração no seio da Organização:

a) Qualquer Parte envolvidas poderá propor emendas à presente Convenção. As emendas propostas serão apresentadas ao Secretário-Geral, que as distribuirá às Partes e aos membros da Organização pelo menos seis meses antes da sua consideração.

b) Uma emenda proposta e distribuída nos termos acima previstos deverá ser remetida ao Comité para consideração. As Partes, independentemente de serem ou não membros da Organização, poderão participar nos debates do Comité com o objetivo de considerar e adotar as emendas.

c) As emendas serão adotadas por uma maioria de dois terços das Partes presentes e votantes no Comité, na condição de que pelo menos um terço das Partes esteja presente no momento da votação.

d) O Secretário-Geral comunicará às Partes envolvidas as emendas adotadas nos termos da alínea c) para a sua aceitação.

e) Uma emenda será considerada como tendo sido aceite nas seguintes circunstâncias:

i) Uma emenda a um artigo desta Convenção considerar-se-á aceite na data na qual dois terços das Partes tenham notificado o Secretário-Geral de que a aceitam.

ii) Uma emenda a um Anexo considerar-se-á aceite sempre que tenham decorrido doze meses após a data da adoção ou quando outra data tenha sido determinada pelo Comité. Contudo, se nessa data mais de um terço das Partes tiver notificado o Secretário-Geral da sua objeção à emenda, esta poderá ser considerada como não aceite.

f) Uma emenda entrará em vigor nas seguintes condições:

i) Uma emenda a um artigo desta Convenção entrará em vigor para aquelas Partes que tenham declarado a sua aceitação seis meses após a data em que a emenda se considere aceite de acordo com a subalínea i) da alínea e).

ii) Uma emenda ao Anexo entrará em vigor relativamente a todas as Partes seis meses após a data na qual se considere aceite, exceto para qualquer Parte que tenha:

1) Comunicado a sua objeção à emenda, em conformidade com o disposto na subalínea ii) da alínea e), e que não tenha retirado tal objeção; ou

2) Comunicado ao Secretário-Geral, antes da entrada em vigor da emenda, que a mesma entrará em vigor para si apenas após notificação da sua aceitação.

g) i) Uma Parte que tenha comunicado uma objeção nos termos da subalínea ii), alínea f) do n.º 1, poderá notificar posteriormente o Secretário-Geral em como aceita a emenda. Esta emenda entrará em vigor para a Parte em questão seis meses após a data da notificação da sua aceitação, ou a data de entrada em vigor da emenda, se essa data for posterior.

ii) Se a Parte que procedeu à notificação referida nos termos da subalínea ii), alínea f) do n.º 2, notificar o Secretário-Geral da sua aceitação relativamente a uma emenda, essa emenda entrará em vigor para a Parte em questão seis meses após a data de notificação da sua aceitação, ou a data de entrada em vigor da emenda, se essa data for posterior.

3 — Emenda mediante Conferência:

a) A requerimento de uma Parte que seja apoiada por, pelo menos, um terço das Partes, a Organização convocará uma Conferência das Partes para considerar emendas a esta Convenção.

b) Uma emenda adotada por essa Conferência por uma maioria de dois terços das Partes presentes e votantes será comunicada pelo Secretário-Geral a todas as Partes para aceitação.

c) Salvo se a Conferência decidir em contrário, a emenda será considerada aceite e entrará em vigor de acordo com os procedimentos especificados nas alíneas e) e f) do n.º 2, respetivamente.

4 — Todas as Partes envolvidas que se recusem a aceitar uma emenda ao Anexo não serão consideradas Partes para efeitos da aplicação dessa emenda.

5 — Qualquer notificação efetuada nos termos deste artigo deverá ser efetuada por escrito ao Secretário-Geral.

6 — O Secretário-Geral informará as Partes e os Membros da Organização de:

a) Qualquer emenda que entre em vigor e da data da sua entrada em vigor no geral, e para cada Parte em particular; e

b) Qualquer notificação feita nos termos deste artigo.

## Artigo 20.º

## Denúncia

1 — A presente Convenção poderá ser denunciada por qualquer Parte em qualquer momento posterior ao vencimento de um prazo de dois anos a contar da data de entrada em vigor da presente Convenção para essa Parte.

2 — A denúncia efetuar-se-á mediante notificação por escrito ao depositário para que produza efeitos um ano após a sua receção ou vencimento de qualquer outro prazo indicado nessa notificação.

#### Artigo 21.º

##### Depósito

1 — A presente Convenção será depositada junto do Secretário-Geral, que remeterá cópias certificadas da Convenção a todos os Estados que a assinarem ou a ela aderirem.

2 — Além de desempenhar as funções especificadas na presente Convenção, o Secretário-Geral:

a) Informará todos os Estados que assinarem esta Convenção e que a ela adiram:

i) De cada nova assinatura ou depósito de novo instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, bem como da respetiva data;

ii) Da data de entrada em vigor desta Convenção; e

iii) Do depósito de qualquer instrumento de denúncia da Convenção, juntamente com a data de receção e a data a partir da qual a denúncia entrará em vigor; e

b) Assim que esta Convenção entrar em vigor, deverá transmitir o respetivo texto ao Secretariado das Nações Unidas para efeitos de registo e publicação, em conformidade com o artigo 102.º da Carta das Nações Unidas.

#### Artigo 22.º

##### Línguas

A presente Convenção é redigida num único original em árabe, chinês, inglês, francês, russo e espanhol, fazendo igual fé cada um dos textos.

Em Londres, aos treze dias de fevereiro do ano dois mil e quatro.

Em fé do que os abaixo assinados devidamente autorizados pelos respetivos Governos para esse efeito, assinaram a presente Convenção.

##### ANEXO

#### Regras para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios

##### Secção A — Disposições gerais

##### Regra A-1

##### Definições

Para os fins de aplicação deste Anexo:

1 — «Data de aniversário» designa o dia e o mês de cada ano correspondente à data de validade do certificado.

2 — «Capacidade em águas de lastro» designa a capacidade total em volume dos tanques, espaços ou compartimentos a bordo de um navio utilizado para transportar, carregar ou descarregar águas de lastro, incluindo tanques, espaços ou compartimentos de utilidade múltipla destinados a transportar águas de lastro.

3 — «Companhia» designa o proprietário do navio ou qualquer outra organização ou pessoa, tal como o gestor

ou o afretador a casco nu, que tenha assumido a responsabilidade pela operação do navio perante o proprietário do navio e que ao assumir tal responsabilidade aceitou tomar a si todas as tarefas e responsabilidades impostas pelo Código Internacional de Gestão da Segurança (1).

4 — A palavra «construído», quando utilizada em referência a um navio, significa a fase de construção em que:

1) A quilha foi assente; ou

2) Teve início uma construção identificável com o navio; ou

3) Tenha sido iniciada a montagem do navio com pelo menos 50 toneladas ou 1 por cento da massa estimada de todo o material estrutural, aquele que for inferior; ou

4) O navio passe por uma grande transformação.

5 — «Grande transformação» significa uma transformação de um navio:

1) Que altere a sua capacidade de transporte de águas de lastro em 15 por cento ou mais; ou

2) Que altere o tipo de navio; ou

3) Que, na opinião da Administração, esteja projetado para prolongar o seu tempo de vida útil em dez anos ou mais; ou

4) Da qual resultam modificações ao seu sistema de águas de lastro exceto substituição de elementos. A transformação de um navio em cumprimento com o disposto na regra D-1 não é considerada uma grande transformação para os fins de aplicação deste Anexo.

6 — A expressão «da terra mais próxima» significa desde a linha de base a partir da qual é delimitado o mar territorial do território em questão, de acordo com o direito internacional, exceto no que se refere à costa nordeste da Austrália, em que, para os fins da presente Convenção, a expressão «da terra mais próxima» significa desde uma linha traçada a partir de um ponto na costa da Austrália situado na latitude 11°00'S, longitude 142°08'E, e deste para os seguintes pontos:

Latitude 10°35'S, longitude 141°55'E;

Latitude 10°00'S, longitude 142°00'E;

Latitude 9°10'S, longitude 143°52'E;

Latitude 9°00'S, longitude 144°30'E;

Latitude 10°41'S, longitude 145°00'E;

Latitude 13°00'S, longitude 145°00'E;

Latitude 15°00'S, longitude 146°00'E;

Latitude 17°30'S, longitude 147°00'E;

Latitude 21°00'S, longitude 152°55'E;

Latitude 24°30'S, longitude 154°00'E,

e por fim, a latitude 24°42'S e longitude 153°15'E na costa australiana.

7 — «Substância ativa» significa uma substância ou organismo, incluindo um vírus ou um fungo, com uma ação geral ou específica sobre ou contra organismos aquáticos nocivos ou agentes patogénicos.

##### Regra A-2

##### Aplicação geral

Salvo disposição em contrário, a descarga de águas de lastro só será efetuada pelo sistema de gestão das águas de lastro em conformidade com as disposições deste Anexo.

**Regra A-3****Exceções**

Os requisitos da regra B-3, ou quaisquer medidas adotadas por uma Parte de acordo com as disposições do n.º 3 do artigo 2.º e da Secção C não se aplicarão:

1) Ao embarque nem à descarga das águas de lastro e dos sedimentos necessários para garantir a segurança do navio em situações de perigo ou de salvaguarda da vida humana no mar; ou

2) À descarga nem ao embarque accidental de águas de lastro ou sedimentos resultantes de uma avaria do navio ou do seu equipamento:

1) Desde que tenham sido tomadas todas as medidas de precaução tidas como razoáveis antes e depois do surgimento ou descoberta da avaria ou descarga para fins de prevenção ou minimização da descarga; e

2) A menos se a avaria tenha sido provocada intencional ou imprudentemente pelo proprietário, Companhia ou oficial responsável pelo navio;

3) Ao embarque ou à descarga de águas de lastro e sedimentos quando efetuados com o objetivo de evitar ou minimizar incidentes de poluição por navios; ou

4) Ao embarque e posterior descarga em alto-mar das mesmas águas de lastro e sedimentos; ou

5) À descarga das águas de lastro e sedimentos do navio no mesmo local de origem da totalidade das águas de lastro e sedimentos, desde que não ocorra a mistura com as águas de lastro e sedimentos não tratados e provenientes de outras zonas do navio. Caso ocorra a mistura, as águas de lastro provenientes de outras zonas estarão sujeitas à gestão das águas de lastro de acordo com o presente Anexo.

**Regra A-4****Isenções**

1 — Para além das isenções previstas nesta Convenção, uma Parte ou Partes poderão, nas águas sob a sua jurisdição, conceder isenções a quaisquer requisitos de aplicação às regras B-3 ou C-1, mas apenas quando estas isenções sejam:

1) Concedidas a um ou mais navios que efetuem uma viagem ou viagens entre portos ou locais específicos; ou a um navio que opere exclusivamente entre portos ou locais específicos;

2) Válidas por um período não superior a cinco anos, com sujeição a uma revisão intermédia;

3) Concedidas aos navios que não misturem águas de lastro ou sedimentos que não entre portos ou locais especificados no n.º 1.1; e

4) Concedidas com base nas linhas de orientação da avaliação de risco desenvolvidas pela Organização.

2 — As isenções concedidas nos termos do n.º 1 produzirão efeitos apenas depois de comunicadas à Organização e de a informação pertinente ser comunicada às Partes.

3 — Quaisquer isenções concedidas nos termos desta regra não prejudicarão nem provocarão dano ao meio ambiente, à saúde pública, aos bens e recursos de Estados adjacentes ou outros. Com vista a solucionar quaisquer receios identificados, qualquer Estado que a Parte determine como podendo ser afetado de modo adverso deverá ser consultado.

4 — Quaisquer isenções concedidas nos termos desta regra deverão ser registadas no livro de registo das Águas de Lastro.

**Regra A-5****Cumprimento de condições equivalentes**

O cumprimento de condições equivalentes às do presente Anexo em relação a embarcações de recreio ou de competição ou embarcações primordialmente utilizadas para busca e salvamento de comprimento fora a fora inferior a 50 metros, e com uma capacidade de Águas de Lastro máxima de 8 metros cúbicos, será determinada pela Administração, tendo em consideração as linhas de orientação desenvolvidas pela Organização.

**Secção B — Requisitos de gestão e controlo para navios****Regra B-1****Plano de gestão das águas de lastro**

Todo o navio terá a bordo e implementará um plano de gestão das águas de lastro. Este plano será aprovado pela Administração tendo em consideração as linhas de orientação desenvolvidas pela Organização. O plano de gestão das águas de lastro será específico para cada navio e deverá pelo menos:

1) Descrever detalhadamente os procedimentos de segurança para o navio e para a tripulação para a gestão das águas de lastro tal como exigido por esta Convenção;

2) Fornecer uma descrição detalhada das medidas a tomar para implementar os requisitos e as práticas complementares na gestão das águas de lastro tal como previsto nesta Convenção;

3) Descrever em detalhe os procedimentos de eliminação de sedimentos;

1) No mar; e

2) Em terra.

4) Incluir os procedimentos para coordenação da gestão das águas de lastro a bordo que envolva a descarga para o mar, com as autoridades do Estado no qual a descarga irá ocorrer;

5) Designar o oficial encarregado a bordo pela implementação do plano;

6) Conter os procedimentos aplicáveis aos navios nos termos desta Convenção; e

7) Estar redigido na língua de trabalho do navio. Se a língua utilizada não for nem a Inglesa, nem a Francesa, nem a Espanhola, deverá ser incluída uma tradução numa destas línguas.

**Regra B-2****Livro de registo das águas de lastro**

1 — Cada navio terá a bordo um livro de registo das águas de lastro, que poderá ser um sistema de registo eletrónico, ou fazer parte de um outro livro de registo ou sistema, e que conterá, pelo menos, a informação especificada no Apêndice II.

2 — As entradas no livro de registo das águas de lastro serão mantidas a bordo por um período mínimo de dois anos após a última entrada, e, posteriormente, sob o

controlo da Companhia, por um período mínimo de três anos.

3 — Em caso de descarga das águas de lastro de acordo com as regras A-3, A-4 ou B-3.6, ou em caso de descarga accidental ou excecional não incluída nas isenções previstas nesta Convenção, será dada uma entrada no livro de registo das Águas de Lastro descrevendo as circunstâncias e os motivos da descarga.

4 — O livro de registo das águas de lastro será mantido e facilmente disponível para efeitos de inspeção e, no caso de um navio rebocado sem tripulação, poderá ser mantido a bordo do navio rebocador.

5 — Todas as operações de gestão das águas de lastro serão imediatamente registadas no livro de registo das águas de lastro. Cada entrada será devidamente assinada pelo responsável pela operação e cada página completa será assinada pelo comandante. As entradas no livro de registo das águas de lastro serão redigidas na língua de trabalho do navio. Se essa língua não for nem a Inglesa, nem a Francesa, nem a Espanhola, as entradas conterão uma tradução numa destas línguas. No caso de diferendo ou divergência, farão fé as entradas numa língua nacional oficial do Estado cuja bandeira o navio esteja autorizado a arvorar.

6 — Os oficiais devidamente autorizados por uma Parte poderão inspecionar o livro de registo das águas de lastro a bordo de qualquer navio ao qual esta regra se aplique, enquanto este permaneça no seu porto ou terminal ao largo, e poderão efetuar cópias de qualquer entrada, e exigir a sua certificação ao comandante. Qualquer cópia desse modo certificada será admissível em caso de qualquer processo judicial como prova dos factos declarados na entrada. A inspeção de um livro de registo das águas de lastro e a obtenção de uma cópia certificada serão efetuados o mais rapidamente possível, sem que o navio sofra atrasos desnecessários.

#### Regra B-3

##### Gestão das águas de lastro dos navios

1 — Navios construídos antes de 2009:

1) Com uma capacidade de gestão das águas de lastro entre 1500 e 5000 metros cúbicos, inclusive, efetuarão uma gestão das águas de lastro que cumpra, pelo menos com a norma descrita na regra D-1 ou regra D-2 até 2014, data a partir da qual aquela gestão cumprirá, pelo menos, com a norma descrita na regra D-2;

2) Com uma capacidade de gestão das águas de lastro inferior a 1500 ou superior a 5000 metros cúbicos efetuarão uma gestão das águas de lastro que cumpra, pelo menos, com a norma descrita na regra D-1 ou regra D-2 até 2016, data a partir da qual aquela gestão cumprirá, pelo menos, com a norma descrita na regra D-2.

2 — Os navios aos quais se aplique o n.º 1 cumprirão com o n.º 1, o mais tardar, até à primeira vistoria intermédia ou de renovação, conforme a que ocorra primeiro após a data de aniversário de entrega do navio no ano de cumprimento com a norma aplicável ao navio.

3 — Navios construídos em ou após 2009 com uma capacidade de águas de lastro inferior a 5000 metros cúbicos efetuarão uma gestão das águas de lastro que cumpra pelo menos com a norma descrita na regra D-2.

4 — Navios construídos em ou após 2009, mas antes de 2012, com uma capacidade de gestão de águas de lastro

de 5000 metros cúbicos, ou mais, efetuarão uma gestão das águas de lastro de acordo com o n.º 1.2.

5 — Navios construídos em ou após 2012 com uma capacidade de gestão das águas de lastro de 5000 metros cúbicos, ou mais, efetuarão uma gestão das águas de lastro que cumpra, pelo menos, com a norma descrita na regra D-2.

6 — As disposições desta regra não se aplicarão aos navios que efetuem descargas de águas de lastro para uma instalação de receção concebida tendo em consideração as linhas de orientação desenvolvidas pela Organização para tais instalações.

7 — Serão também aceites outros métodos de gestão das águas de lastro como alternativas aos requisitos descritos nos n.ºs 1 a 5, desde que tais métodos assegurem, pelo menos, o mesmo nível de proteção do meio ambiente, da saúde humana, bens ou recursos, e tenham sido aprovados em princípio pelo Comité.

#### Regra B-4

##### Troca das águas de lastro

1 — Um navio que proceda à troca das águas de lastro para cumprir com a norma da regra D-1:

1) Efetuará, sempre que possível, a troca das águas de lastro a, pelo menos, 200 milhas marítimas de distância da terra mais próxima e em águas com pelo menos 200 metros de profundidade, tendo em consideração as linhas de orientação desenvolvidas pela Organização;

2) Nos casos em que o navio não tenha condições para efetuar a troca das águas de lastro de acordo com o n.º 1.1, esta troca das águas de lastro será efetuada tendo em consideração as linhas de orientação descritas no n.º 1.1, e tão distante de terra mais próxima quanto possível e, em qualquer caso, pelo menos a 50 milhas marítimas de terra mais próxima, e em águas com pelo menos 200 metros de profundidade.

2 — Nas zonas marítimas onde a distância a terra mais próxima ou a profundidade não cumpra com os parâmetros descritos nos n.ºs 1.1 ou 1.2, o Estado do porto pode designar áreas, em consulta com Estados adjacentes ou outros, conforme adequado, onde um navio possa efetuar a troca das águas de lastro, tendo em consideração as linhas de orientação descritas no n.º 1.1.

3 — Não será necessário que um navio se desvie da rota prevista ou atrase a sua viagem para cumprir com qualquer requisito especial constante do n.º 1.

4 — Um navio que efetue a troca das águas de lastro não terá de cumprir com os n.ºs 1 ou 2, conforme adequado, se o comandante decidir que essa troca possa vir a ameaçar a segurança ou a estabilidade do navio, da sua tripulação, ou dos seus passageiros devido a condições meteorológicas adversas, à conceção do navio ou aos esforços estruturais aos quais ficaria submetido, falha no equipamento, ou a qualquer outra condição excecional.

5 — Sempre que um navio tenha que efetuar a renovação das águas de lastro e não o faça de acordo com esta regra, os motivos ficarão registados no livro de registo das águas de lastro.

#### Regra B-5

##### Gestão dos Sedimentos dos Navios

1 — Todos os navios removerão e eliminarão os sedimentos dos espaços destinados às águas de lastro de

acordo com as disposições do plano de gestão das águas de lastro.

2 — Os navios descritos nas regras B-3.3 a B-3.5, sem comprometer a segurança ou a eficácia operacional, serão projetados e construídos de modo a minimizar o embarque e a retenção indesejáveis de sedimentos, a facilitar a remoção dos sedimentos, e a proporcionar um acesso seguro para remoção e recolha de amostras dos sedimentos, tendo em consideração as linhas de orientação desenvolvidas pela Organização. Os navios descritos na regra B-3.1 cumprirão, na medida do possível, com este número.

#### Regra B-6

##### Deveres dos oficiais e dos membros da tripulação

Os oficiais e os membros da tripulação estarão familiarizados com as suas funções relativas à gestão das águas de lastro do navio no qual estão embarcados e, em função das suas tarefas, estarão familiarizados com o plano de gestão das águas de lastro.

#### Secção C — Requisitos especiais em certas zonas

##### Regra C-1

##### Medidas adicionais

1 — Se uma Parte, individualmente ou juntamente com outras Partes, determinar medidas adicionais às da Secção B como forma de prevenção, redução ou eliminação da transferência de organismos aquáticos nocivos e agentes patogénicos das águas de lastro e sedimentos dos navios são necessárias, a Parte ou as Partes exigirão, de acordo com o direito internacional, que os navios satisfaçam uma regra ou uma medida específica.

2 — Antes de estabelecer normas ou requisitos nos termos do n.º 1, a Parte ou as Partes consultarão os Estados adjacentes ou outros Estados suscetíveis de vir a ser afetados por tais normas ou requisitos.

3 — A Parte ou as Partes que tenham a intenção de introduzir medidas adicionais de acordo com o n.º 1:

1) Terão em consideração as linhas de orientação desenvolvidas pela Organização;

2) Comunicarão à Organização a sua intenção de tomar medidas adicionais, pelo menos seis meses antes da data prevista para a implementação das medidas, exceto em situações de emergência ou epidemia. Essa comunicação incluirá:

1) As coordenadas exatas dos locais onde as medidas adicionais são aplicáveis;

2) A descrição da necessidade e o fundamento para a aplicação das medidas adicionais incluindo, sempre que possível, as vantagens;

3) Uma descrição das medidas adicionais; e

4) Quaisquer acordos eventualmente previstos com o objetivo de facilitar o cumprimento das medidas adicionais.

3) Obterão a aprovação da Organização, tal como exigido no direito internacional consuetudinário refletido na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

4 — A Parte ou as Partes que introduzam tais medidas adicionais esforçar-se-ão por disponibilizar todos os serviços adequados, que poderão incluir, mas não só, a notificação aos navegantes de zonas, disponíveis e outras

rotas ou portos, na medida do possível, de modo a alijar a carga imposta ao navio.

5 — As medidas adicionais adotadas por uma ou mais Partes não comprometerão a segurança e a proteção do navio e não entrarão, em caso algum, em conflito com as normas de qualquer outra Convenção que o navio esteja obrigado a cumprir.

6 — A Parte ou as Partes que introduzam medidas adicionais poderão renunciar a estas medidas por um período de tempo ou circunstâncias específicas consideradas adequadas.

#### Regra C-2

##### Avisos relativos ao embarque de águas de lastro em certas zonas e medidas relacionadas tomadas pelos Estados de bandeira

1 — Uma Parte esforçar-se-á por notificar os navegantes em zonas sob a sua jurisdição nas quais os navios não podem embarcar águas de lastro devido a condições conhecidas. A Parte incluirá nesses avisos as coordenadas exatas da zona ou zonas e, sempre que possível, a localização de qualquer área ou áreas alternativas para o embarque das águas de lastro. Os avisos poderão ser emitidos para as zonas:

1) Conhecidas por nelas existirem surtos, infestações ou populações de organismos aquáticos nocivos e agentes patogénicos (por exemplo, proliferação de algas tóxicas) suscetíveis de serem relevantes para o embarque ou descarga de águas de lastro;

2) Próximas de pontos de descarga de esgotos; ou

3) Onde o efeito da maré é insuficiente, ou nos períodos durante os quais se sabe que a corrente de maré é mais turbulenta.

2 — Para além dos avisos aos navegantes de zonas de acordo com as disposições do n.º 1, uma Parte notificará a Organização e todos os Estados costeiros suscetíveis de serem afetados de todas as zonas identificadas no n.º 1 assim como o período durante o qual o aviso produzirá efeitos. A notificação dirigida à Organização e a todos os Estados costeiros suscetíveis de ser afetados incluirá as coordenadas geográficas da zona ou zonas e, se possível, indicação da localização de qualquer área ou áreas alternativas para o embarque da água de lastro. A notificação incluirá informação para os navios com necessidade de embarcar água de lastro na zona, descrevendo os requisitos previstos sobre a matéria. A Parte informará também os navegantes, a Organização e todos os Estados costeiros suscetíveis de serem afetados quando um dado aviso já não seja aplicável.

#### Regra C-3

##### Divulgação da informação

A Organização disponibilizará, através dos meios adequados, a informação a ela transmitida nos termos das regras C-1 e C-2.

#### Secção D — Normas para a gestão das águas de lastro

##### Regra D-1

##### Norma para a troca das águas de lastro

1 — Os navios que efetuem a troca das águas de lastro de acordo com esta regra fá-lo-ão com uma eficácia de,

pelo menos, 95 por cento da troca volumétrica de águas de lastro.

2 — Para os navios que efetuem a troca das águas de lastro através do método de bombagem, a bombagem de três vezes o volume de cada tanque de água de lastro será considerada como cumprindo com a norma descrita no n.º 1. A bombagem de menos de três vezes o volume de cada tanque de água de lastro poderá ser aceite, desde que o navio demonstre que pelo menos 95 por cento da troca volumétrica é cumprida.

#### Regra D-2

##### Norma de desempenho das águas de lastro

1 — Os navios que procedam à gestão das águas de lastro, de acordo com esta regra, descarregarão menos de 10 organismos viáveis por metro cúbico superior ou igual a 50 micrómetros em dimensão mínima e menos de 10 organismos viáveis por mililitro inferior a 50 micrómetros em dimensão mínima e superior ou igual a 10 micrómetros em dimensão mínima; e a descarga dos micróbios indicadores não ultrapassará as concentrações especificadas descritas no n.º 2.

2 — O indicador de micróbios, como uma norma para a saúde humana, incluirá:

1) *Vibrio cholerae* toxicogénico (O1 e O139), inferior a 1 unidade formadora de colónias (ufc) por 100 mililitros, ou inferior a 1 ufc por 1 grama (peso em estado fresco) de amostras de zooplâncton;

2) *Escherichia coli* inferior a 250 ufc por 100 mililitros;

3) *Enterococcus* intestinal, inferior a 100 ufc por 100 mililitros.

#### Regra D-3

##### Requisitos de aprovação dos sistemas de gestão das águas de lastro

1 — Sem prejuízo do estabelecido no n.º 2, os sistemas de gestão das águas de lastro utilizados para cumprimento com esta Convenção serão aprovados pela Administração tendo em consideração as linhas de orientação desenvolvidas pela Organização.

2 — Os sistemas de gestão das águas de lastro que utilizem substâncias ativas ou preparações que contenham uma ou mais substâncias ativas para cumprir com esta Convenção serão aprovados pela Organização, com base num procedimento desenvolvido pela Organização. Este procedimento descreverá a aprovação e a suspensão da aprovação de substâncias ativas e do modo proposto de aplicação. Aquando da suspensão da aprovação, o uso da substância ou substâncias ativas em causa será proibida no prazo de 1 ano após a data dessa suspensão.

3 — Os sistemas de gestão das águas de lastro utilizados para cumprir com esta Convenção deverão ser seguros para o navio, o seu equipamento e tripulação.

#### Regra D-4

##### Tecnologias protótipo para o tratamento das águas de lastro

1 — Quando um navio participe em programa aprovado pela Administração para o ensaio e avaliação de tecnologias promissoras para o tratamento de águas de lastro antes da data em que a norma da regra D-2 lhe seria aplicável, essa norma se lhe aplicará antes de decorrido um período de cinco anos a partir da data na qual o navio estaria por outro lado obrigado a cumprir com essa norma.

2 — Quando, após a data em que a norma da regra D-2 lhe passe a ser aplicável, um navio participe em programa aprovado pela Administração tendo em consideração as linhas de orientação desenvolvidas pela Organização para o ensaio e avaliação de tecnologias promissoras para o tratamento de águas de lastro, aquela norma não se lhe aplicará durante um período de cinco anos a partir da data de instalação dessa tecnologia.

3 — Ao estabelecer e executar qualquer programa para o ensaio e avaliação de tecnologias promissoras para o tratamento de águas de lastro, as Partes:

1) Terão em consideração as linhas de orientação desenvolvidas pela Organização; e

2) Permitirão a participação apenas pelo número mínimo de navios necessários para testar com eficácia essas tecnologias.

4 — Durante o período de testes e avaliação, o sistema de tratamento será utilizado consistentemente e de acordo com o projetado.

#### Regra D-5

##### Revisão das Normas pela Organização

1 — Aquando da reunião do Comité que será realizada, pelo menos, até três anos antes da data inicial de entrada em vigor da norma estabelecida na regra D-2, o Comité realizará uma revisão com que determine a existência de tecnologias disponíveis que satisfaçam a dita norma, que avalie os critérios enunciados no n.º 2, e que avalie os efeitos socioeconómicos, especialmente em relação às necessidades de desenvolvimento dos países em vias de desenvolvimento, em especial pequenos Estados insulares em vias de desenvolvimento. O Comité procederá igualmente a revisões periódicas, conforme necessário, para verificar os requisitos aplicáveis aos navios descritos na regra B-3.1, assim como qualquer outro aspeto relativo à gestão das águas de lastro tratado no presente Anexo, incluindo quaisquer linhas de orientação desenvolvidas pela Organização.

2 — Tais revisões a tecnologias adequadas terão em atenção:

1) As considerações relativas à segurança do navio e da tripulação;

2) A aceitação ambiental, isto é, não deverão ter impactos mais significativos sobre o ambiente do que aqueles que procuram evitar;

3) A praticabilidade, isto é, a sua compatibilidade com a conceção e as operações do navio;

4) A relação custo/eficácia, isto é, economia; e

5) A eficácia biológica no que diz respeito à remoção (ou de outro modo não considerados viáveis) de organismos aquáticos nocivos e agentes patogénicos nas águas de lastro.

3 — O Comité poderá formar um ou mais responsáveis para proceder à(s) revisão(ões) descrita(s) no n.º 1. O Comité determinará a composição e os termos de referência, assim como a definição das matérias que lhes serão confiadas. Estes grupos poderão desenvolver e recomendar propostas de emenda ao atual Anexo para consideração das Partes. Só as Partes poderão participar na formulação de recomendações e de decisões de alteração tomadas pelo Comité.

4 — Se, com base nas revisões descritas nesta regra, as Partes decidirem adotar emendas a este Anexo, tais emendas serão adotadas e entrarão em vigor de acordo com os procedimentos previstos no artigo 19.º desta Convenção.

**Secção E — Requisitos de vistoria e de certificação para a gestão das águas de lastro**

**Regra E-1**

**Vistorias**

1 — Os navios com arqueação bruta igual ou superior a 400 aos quais se aplique esta Convenção, à exceção das plataformas flutuantes, das FSU e das FPSO, serão submetidos às seguintes vistorias:

1) Uma vistoria inicial antes de o navio entrar ao serviço ou antes da 1.ª emissão do Certificado requerido nos termos da regra E-2 ou E-3. Esta vistoria verificará se o plano de Gestão das Águas de Lastro exigido pela regra B-1 e toda e qualquer estrutura associada, equipamento, sistemas, acessórios, dispositivos e material ou processos cumprem na totalidade com os requisitos desta Convenção.

2) Uma vistoria de renovação efetuada em intervalos estabelecidos pela Administração, mas que não exceda os cinco anos, exceto quando se aplicam as regras E-5.2, E-5.5, E-5.6 e E-5.7. A vistoria verificará se o plano de Gestão das Águas de Lastro exigido pela regra B-1 e qualquer estrutura, equipamento, sistemas, acessórios, dispositivos e material ou processos cumprem na totalidade com os requisitos aplicáveis desta Convenção.

3) uma vistoria intermédia efetuada durante os três meses anteriores ou posteriores à data do segundo aniversário ou durante três meses anteriores ou posteriores à data do terceiro aniversário da emissão do Certificado, podendo substituir uma das vistorias anuais especificadas no n.º 1.4. As vistorias intermédias assegurarão se o equipamento, os seus sistemas e processos da Gestão das Águas de Lastro cumprem totalmente com os requisitos aplicáveis deste Anexo e se encontram em boas condições de funcionamento. Tais vistorias intermédias serão confirmadas no Certificado emitido nos termos da regra E-2 ou E-3.

4) Uma vistoria anual efetuada num período de três meses antes ou depois da data de aniversário, incluindo uma inspeção-geral à estrutura, equipamento, sistemas, acessórios, dispositivos e material ou processos associados ao plano de Gestão das Águas de Lastro exigido pela regra B-1 para assegurar que se encontram de acordo com o n.º 9 e que permanecem em condições satisfatórias para o serviço ao qual o navio se destina. Estas vistorias anuais deverão ser confirmadas no certificado emitido nos termos da regra E-2 ou E-3.

5) Uma vistoria adicional, geral ou parcial, de acordo com as circunstâncias, a ser efetuada após uma alteração, substituição ou reparação significativa da estrutura, equipamento, sistemas, acessórios, dispositivos e material necessário para obter um cumprimento total com esta Convenção. Esta vistoria será feita de modo a assegurar que qualquer alteração, substituição ou reparação significativa foi realmente efetuada de forma a que o navio satisfaça os requisitos desta Convenção. Estas vistorias serão confirmadas no certificado emitido nos termos da regra E-2 ou E-3.

2 — Para os navios que não se encontrem sujeitos às disposições do n.º 1, a Administração estabelecerá medidas adequadas a assegurar o cumprimento dos requisitos da presente Convenção.

3 — As vistorias aos navios para efeitos da aplicação das disposições desta Convenção serão efetuadas por funcionários da Administração. A Administração poderá, contudo, delegar as vistorias a inspetores designados para o efeito ou a organizações por si mesma reconhecidas.

4 — Uma Administração que nomeie inspetores ou reconheça organizações para efetuar vistorias, tal como descrito no n.º 3, deverá, no mínimo, habilitar tais inspetores nomeados ou organizações reconhecidas (2) para:

1) Exigir que um navio por eles inspecionado cumpra com as disposições desta Convenção; e

2) Efetuar vistorias e inspeções a pedido da autoridade competente de um Estado do porto que é Parte.

5 — A Administração notificará a Organização das responsabilidades e condições especiais da autoridade delegada aos inspetores designados ou às organizações reconhecidas, a fim de que esta divulgue às Partes, para informação dos respetivos funcionários.

6 — Quando a Administração, um inspetor designado ou uma organização reconhecida determinar que a gestão das águas de lastro do navio não corresponde às especificações do certificado exigido nos termos da regra E-2 ou E-3 ou que o navio não se encontra apto para se fazer ao mar sem constituir uma ameaça para o ambiente, a saúde pública, os bens e os recursos, este inspetor ou organização assegurará imediatamente que são tomadas medidas corretivas para a obtenção da conformidade do navio. Um inspetor ou organização será imediatamente informado e assegurará que o certificado não é emitido ou é retirado, conforme o caso. Se o navio se encontra num porto de outra Parte, as autoridades competentes do Estado do porto serão imediatamente informadas. Quando um funcionário da Administração, um inspetor designado ou uma organização reconhecida tenha informado as autoridades competentes do Estado do porto, o Governo do Estado do porto respetivo dará ao funcionário, inspetor ou organização toda a assistência necessária que lhe permita dar cumprimento às suas obrigações, nos termos da presente regra e nomeadamente tomar as medidas descritas no Artigo 9.º

7 — Sempre que ocorra um acidente com um navio ou tenha sido detetada uma deficiência que comprometa significativamente a capacidade do navio em proceder à gestão das águas de lastro em conformidade com esta Convenção, o proprietário, o armador ou qualquer outra pessoa responsável pelo navio comunicá-lo-á, logo que possível, à Administração, à organização reconhecida ou ao inspetor designado responsável pela emissão do certificado relevante, e essa entidade procederá a investigações para determinar se é necessário proceder a uma vistoria de acordo com o n.º 1. Se o navio se encontra num porto da outra Parte, o proprietário, o operador ou outra pessoa responsável informará também imediatamente as autoridades competentes do Estado do porto e o inspetor designado ou organização reconhecida deverá assegurar a execução do relatório em causa.

8 — Em todos os casos, a respetiva Administração garantirá a plena e eficaz conclusão da vistoria e comprometer-se-á a tomar as medidas necessárias para satisfazer esta obrigação.

9 — A condição do navio e do seu equipamento, sistemas e procedimentos será mantida em conformidade com as disposições desta Convenção para assegurar que o navio se encontra em todos os aspetos apto a fazer-se ao mar sem representar uma ameaça para o meio ambiente, saúde pública, bens ou recursos.

10 — Após a conclusão de qualquer vistoria ao navio nos termos do n.º 1, não serão realizadas quaisquer alterações à estrutura, aos equipamentos, acessórios, dispositivos ou materiais associados à gestão das águas de lastro exigidos pela regra B-1 e abrangidas pela vistoria, sem o aval da Administração, exceto a substituição direta desses equipamentos ou acessórios.

## Regra E-2

**Emissão ou confirmação de um certificado**

1 — A Administração assegurará a emissão de um certificado a um navio ao qual se aplique a regra E-1 após a conclusão de uma vistoria efetuada de acordo com a regra E-1. Um certificado emitido nos termos da autoridade de uma Parte será aceite pelas outras Partes e considerado para todos os fins abrangidos por esta Convenção como tendo a mesma validade que um certificado por elas emitido.

2 — Os certificados serão emitidos ou confirmados pela Administração ou por pessoa ou organização por ela devidamente autorizadas. Em qualquer dos casos, a Administração assumirá total responsabilidade pelo Certificado.

## Regra E-3

**Emissão ou confirmação de um certificado por outra Parte**

1 — A pedido da Administração, a outra Parte poderá efetuar uma vistoria a um navio e, se for considerado que as disposições desta Convenção são cumpridas, emitirá ou autorizará a emissão de um Certificado ao navio, e, sempre que necessário, confirmará ou autorizará a confirmação desse Certificado ao navio, de acordo com este Anexo.

2 — Uma cópia do certificado e uma cópia do relatório de vistoria serão enviadas tão breve quanto possível à Administração requerente.

3 — Um certificado assim emitido conterá uma declaração no sentido de que foi emitido a pedido da Administração e que possui o mesmo valor, e receberá o mesmo reconhecimento que o certificado emitido pela Administração.

4 — Não será emitido um certificado a um navio autorizado a arvorar a bandeira de um Estado que não seja uma Parte.

## Regra E-4

**Modelo do certificado**

O Certificado será redigido na língua oficial da Parte que o emite, de acordo com o modelo estabelecido no Apêndice I. Se a língua utilizada não for a inglesa, francesa ou espanhola, o texto deve incluir uma tradução numa destas línguas.

## Regra E-5

**Duração e validade do certificado**

1 — O certificado será emitido por um período especificado pela Administração, o qual não ultrapassará cinco anos.

2 — Para vistorias de renovação:

1) Não obstante os requisitos do n.º 1, quando a vistoria de renovação for concluída num período de três meses antes da data de validade do Certificado existente, o novo certificado será válido a partir da data de conclusão da vistoria de renovação até uma data não superior a cinco anos a partir da data de validade do certificado existente.

2) No caso em que a vistoria de renovação for concluída após a data de validade do certificado existente, o novo certificado será válido a partir da data de conclusão da vistoria de renovação até uma data não superior a cinco anos a partir da data de validade do certificado existente.

3) Quando a vistoria de renovação for concluída mais de três meses antes da data de validade do certificado existente, o novo certificado será válido a partir da data de conclusão da vistoria de renovação até uma data não superior a cinco anos a partir da data de conclusão da vistoria de renovação.

3 — Se um certificado for emitido por um período inferior a cinco anos, a Administração poderá prolongar a validade do Certificado para além da data de validade até ao período máximo especificado no n.º 1, desde que as vistorias mencionadas na regra E-1.1.3 aplicável quando um certificado é emitido por um período de cinco anos, sejam efetuadas conforme apropriado.

4 — Se uma vistoria de renovação for concluída e um novo certificado não puder ser emitido ou colocado a bordo antes da data de validade do certificado existente, a pessoa ou organização autorizada pela Administração poderá confirmar o certificado existente e esse certificado será aceite como válido por um período suplementar, que não poderá exceder os cinco meses a contar da data de validade.

5 — Se, na data de validade do certificado, o navio não se encontrar num porto onde possa ser vistoriado, a Administração poderá prorrogar a validade do certificado, mas esta prorrogação será concedida apenas com o objetivo de permitir que o navio conclua a viagem para o porto onde será vistoriado e isto apenas nos casos em que se considere oportuno e razoável. Nenhum certificado será prorrogado por um período superior a três meses, e o navio ao qual esta prorrogação seja concedida não deverá, à sua chegada ao porto onde vai ser vistoriado, e devido a essa prorrogação, partir sem a obtenção de um novo certificado. Quando a vistoria de renovação for concluída, o novo certificado será válido até uma data não superior a cinco anos a partir da data de validade do certificado existente, antes da sua prorrogação ter sido concedida.

6 — Um certificado emitido a um navio que faça viagens de curta duração que não tenha sido prorrogado de acordo com as disposições anteriores desta regra poderá ser prorrogado pela Administração por um período de graça não superior a um mês, contado a partir da data de validade indicada no certificado. Quando a vistoria de renovação tiver sido concluída, o novo certificado será válido até uma data não superior a cinco anos a partir da data de validade do certificado existente, antes de a prorrogação ter sido aceite.

7 — Em circunstâncias especiais, e tal como determinado pela Administração, não será necessário que a validade do novo certificado tenha início na data de validade do certificado existente de acordo com os requisitos do n.º 2.2, 5 ou 6 desta regra. Nestas circunstâncias especiais, o novo certificado será válido até uma data não superior a cinco anos a partir da data de conclusão da vistoria de renovação.

8 — Se uma vistoria anual for concluída antes do período especificado na regra E-1:

1) A data de aniversário que figura no certificado será alterada por confirmação para uma data que não exceda os três meses a partir da data de conclusão da vistoria;

2) A vistoria anual ou intermédia seguinte exigida pela regra E-1 será efetuada em intervalos estipulados por esta regra calculados a partir da nova data de aniversário;

3) A data de validade poderá permanecer inalterável desde que uma ou mais vistorias anuais, conforme adequado, sejam efetuadas de modo que os intervalos máximos entre as vistorias prescritas pela regra E-1 não sejam ultrapassados.

9 — Um certificado emitido nos termos da regra E-2 ou E-3 deixará de ser válido em qualquer um dos seguintes casos:

1) Se a estrutura, equipamento, sistemas, acessórios, dispositivos e material necessário para cumprir na totalidade com esta Convenção forem alterados, substituídos ou significativamente reparados e o certificado não for confirmado de acordo com este Anexo;

2) Após a transferência do navio para a bandeira de outro Estado. Um novo certificado apenas será emitido quando a Parte que deva emitir o novo certificado tenha a certeza de que o navio cumpre com os requisitos da regra E-1. No caso de uma transferência entre Partes, se solicitada no período de três meses após a transferência ter ocorrido, a Parte, cuja bandeira o navio foi anteriormente autorizado a arvorar transmitirá o mais rapidamente possível à Administração cópias dos certificados transportados pelo navio antes da transferência e, se as houver, cópias dos relatórios de vistoria relevantes.

3) Se as vistorias relevantes não forem concluídas nos períodos especificados nos termos da regra E-1.1; ou

4) Se o certificado não for confirmado de acordo com a regra E-1.1.

(<sup>1</sup>) Ver código ISM adotado pela Organização através da resolução A.741(18), e respetivas emendas.

(<sup>2</sup>) Ver linhas de orientação adotadas pela Organização através da resolução A.739(18), e respetivas emendas pela Organização, e as especificações adotadas pela Organização através da resolução A.789(19), e respetivas emendas pela Organização.

APÊNDICE I

MODELO DO CERTIFICADO INTERNACIONAL PARA A GESTÃO DAS ÁGUAS DE LASTRO

CERTIFICADO INTERNACIONAL PARA A GESTÃO DAS ÁGUAS DE LASTRO

Emitido nos termos das disposições da Convenção Internacional para o Controlo das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios (a seguir denominada a Convenção\*) sob a autoridade do Governo de ..... (designação oficial do país), por ..... (designação completa da pessoa ou do organismo competente autorizado nos termos das disposições da Convenção).

Características do navio<sup>1</sup>

Nome do navio .....  
 Distintivo do navio em número ou letras .....  
 Porto de registo .....  
 Arqueação bruta .....  
 Número IMO<sup>2</sup> .....  
 Data de construção .....  
 Capacidade da água de lastro (em metros cúbicos) .....

Detalhes do Método(s) de Gestão das Águas de Lastro utilizado

Método de Gestão das Águas de Lastro utilizado .....  
 Data de instalação (se aplicável) .....  
 Nome do fabricante (se aplicável) .....

O principal método (s) de Gestão das Águas de Lastro utilizado neste navio está/estão:

- de acordo com a regra D-1
- de acordo com a regra D-2 (descreva) .....
- o navio está sujeito à regra D-4

<sup>1</sup> Em alternativa, as características do navio poderão ser colocadas horizontalmente em caixas.  
<sup>2</sup> Esquema do número de identificação do navio IMO adotado pela Organização através da resolução A.600(15).

CERTIFICA-SE:

1 – Que o navio foi vistoriado de acordo com os requisitos da regra E-1 do Anexo à Convenção; e

2 – Que a vistoria mostrou que a Gestão das Águas de Lastro do navio cumpre com o Anexo à Convenção.

Este certificado é válido até ..... e está sujeito a vistorias de acordo com a regra E-1 do Anexo à Convenção.

Data de conclusão da vistoria em que este certificado se baseia: dd/mm/aaaa.  
 Emitido em ..... (Local de emissão do certificado)

..... (Data de emissão) ..... (Assinatura da pessoa autorizada a emitir o certificado)

(Selo ou carimbo da autoridade que emite o certificado, conforme apropriado)

CONFIRMAÇÃO DAS VISTORIAS ANUAIS E INTERMÉDIAS

CERTIFICA-SE que, numa vistoria exigida nos termos da regra E-1 do Anexo à Convenção, se constatou que o navio satisfaz aos requisitos pertinentes da Convenção.

Vistoria anual: ..... Assinatura: .....  
 (Assinatura da pessoa autorizada)  
 Local: .....  
 Data: .....  
 (Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Vistoria anual\*/intermédia\*: ..... Assinatura: .....  
 (Assinatura da pessoa autorizada)  
 Local: .....  
 Data: .....  
 (Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Vistoria anual\*/intermédia\*: ..... Assinatura: .....  
 (Assinatura da pessoa autorizada)  
 Local: .....  
 Data: .....  
 (Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Vistoria anual: ..... Assinatura: .....  
 (Assinatura da pessoa autorizada)  
 Local: .....  
 Data: .....  
 (Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

\* Riscar o que não interessa.

VISTORIA ANUAL/INTERMÉDIA DE ACORDO COM A REGRA E-5.8.3

Certifica-se que, na vistoria anual/intermédia\* prescrita na regra E-5.8.3 do Anexo à Convenção se constatou que o navio satisfaz aos requisitos pertinentes da Convenção.

Assinado: .....  
 (Assinatura da pessoa autorizada)  
 Local: .....  
 Data: .....

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

CONFIRMAÇÃO DA PRORROGAÇÃO DO CERTIFICADO VÁLIDO POR UM PERÍODO INFERIOR A CINCO ANOS QUANDO A REGRA E-5.3 É APLICÁVEL

O navio satisfaz aos requisitos pertinentes da Convenção, e o presente certificado está conforme a regra E-5.3 do Anexo à Convenção e será aceite como válido até .....

Assinado: .....  
 (Assinatura da pessoa autorizada)  
 Local: .....  
 Data: .....

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

CONFIRMAÇÃO DEPOIS DE CONCLUÍDA A VISTORIA DE RENOVAÇÃO E QUANDO A REGRA E-5.4 É APLICÁVEL

O navio satisfaz aos requisitos pertinentes da Convenção, e o presente certificado está conforme a regra E-5.4 do Anexo à Convenção e será aceite como válido até .....

Assinado: .....  
 (Assinatura da pessoa autorizada)  
 Local: .....  
 Data: .....

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

\* Riscar o que não interessa.

**CONFIRMAÇÃO PARA PRORROGAÇÃO DA VALIDADE DO CERTIFICADO PARA QUE O NAVIO COMPLETE A SUA VIAGEM ATÉ AO PORTO ONDE SERÁ VISTORIADO OU POR UM PERÍODO DE GRAÇA E QUANDO A REGRA E-5.5 OU E-5.6 É APLICÁVEL**

O presente certificado, em conformidade com a regra E-5.5 ou E-5.6\* do Anexo à Convenção, será aceite como válido até .....

Assinado: .....  
(Assinatura da pessoa autorizada)  
Local: .....  
Data: .....

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

**CONFIRMAÇÃO DA ANTECIPAÇÃO DA DATA DE ANIVERSÁRIO, QUANDO A REGRA E-5.8 É APLICÁVEL**

De acordo com a regra E-5.8 do Anexo à Convenção, a nova data de aniversário é fixada em .....

Assinado: .....  
(Assinatura da pessoa autorizada)  
Local: .....  
Data: .....

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

De acordo com a regra E-5.8 do Anexo à Convenção, a nova data de aniversário é fixada em .....

Assinado: .....  
(Assinatura da pessoa autorizada)  
Local: .....  
Data: .....

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

\* Riscar o que não interessa.

**APÊNDICE II**

**MODELO DO LIVRO DE REGISTO DAS ÁGUAS DE LASTRO  
CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA O CONTROLO E GESTÃO DAS  
ÁGUAS DE LASTRO E SEDIMENTOS DOS NAVIOS**

Período entre: ..... e .....

Nome do navio .....  
Número IMO .....  
Arqueação bruta .....  
Bandeira .....  
Capacidade total das águas de lastro (em metros cúbicos) .....  
O navio possui um plano de gestão das águas de lastro   
Esquema do navio com indicação dos tanques de lastro: .....

**1 — Introdução**

De acordo com a regra B-2 do Anexo à Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios, deverá ser mantido um registo de cada operação relativa às águas de lastro. Tal inclui também descargas no mar e instalações de receção.

**2 — Águas de lastro e gestão das águas de lastro**

«Águas de lastro» são as águas e as matérias nelas em suspensão embarcadas num navio para controlar o caimento, adornamento, calado, estabilidade ou esforços estruturais de um navio. A gestão das águas de lastro deverá estar em conformidade com um plano aprovado de gestão das águas de lastro e tendo em consideração as linhas de orientação <sup>(3)</sup> desenvolvidas pela Organização.

**3 — Entradas no livro de registo das águas de lastro**

As entradas no livro de registo de águas de lastro devem ser realizadas em cada uma das seguintes ocasiões:

**3.1 — Sempre que embarcar água de lastro:**

- 1) Data, hora e local do porto ou instalação de embarque (porto ou latitude/longitude), profundidade caso se encontre no exterior do porto;
- 2) Volume estimado de água embarcada, em metros cúbicos;
- 3) Assinatura do oficial responsável pela operação.

**3.2 — Sempre que a água de lastro circular ou for tratada para fins de gestão das águas de lastro:**

- 1) Data e hora da operação;
- 2) Volume estimado em circulação ou tratamento (em metros cúbicos);
- 3) Se efetuada de acordo com o plano de gestão das águas de lastro;
- 4) Assinatura do oficial responsável pela operação.

**3.3 — Quando a água de lastro é descarregada no mar:**

- 1) Data, hora e local do porto ou instalação de descarga (porto ou lat./long.);
- 2) Volume estimado descarregado em metros cúbicos e volume restante em metros cúbicos;
- 3) Se o plano aprovado de gestão das águas de lastro foi implementado antes da descarga;
- 4) Assinatura do oficial responsável pela operação.

**3.4 — Quando a água de lastro é descarregada para uma instalação de receção:**

- 1) Data, hora e local do embarque;
- 2) Data, hora e local da descarga;
- 3) Porto ou instalação;
- 4) Volume estimado descarregado ou embarcado, em metros cúbicos;
- 5) Quando o plano de gestão das águas de lastro foi implementado antes da descarga;
- 6) Assinatura do oficial responsável pela operação.

**3.5 — Embarque acidental, ou outro excecional ou descargas de água de lastro:**

- 1) Data e hora da ocorrência;
- 2) Porto ou posição do navio na hora da ocorrência;
- 3) Volume estimado da água de lastro;
- 4) Circunstâncias de embarque, descarga, fuga ou perda, do motivo disso e observações gerais;
- 5) Se o plano aprovado de gestão das águas de lastro foi implementado antes da descarga;
- 6) Assinatura do oficial responsável pela operação.

**3.6 — Procedimento operacional adicional e observações gerais.**

**4 — Volume de Água de Lastro**

O volume da água de lastro a bordo deverá ser estimado em metros cúbicos. O livro de registo das águas de lastro contém muitas referências relativas ao volume estimado da água de lastro. É reconhecido que a exatidão da estimativa de volumes de lastro é deixada a interpretação.

<sup>(3)</sup> Ver linhas de orientação para o controlo e gestão das águas de lastro do navio para minimizar a transferência de organismos aquáticos nocivos e patogénicos, adotadas pela Organização através da resolução A.868(20).

## REGISTO DAS OPERAÇÕES DAS ÁGUAS DE LASTRO

AMOSTRA DA PÁGINA DO LIVRO DE REGISTO DAS ÁGUAS DE LASTRO

Nome do navio: .....

Distintivo em número ou letras: .....

Data	Item (Número)	Registo de operações / assinatura dos oficiais responsáveis

Assinatura do comandante .....

ANEXO

## Resoluções Adotadas pela Conferência

## Resolução 1

Trabalho Futuro da Organização Relativamente à Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro

A Conferência,

Tendo adotado a Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios (Convenção),

Notando que os artigos 5.º e 9.º e as regras A-4, A-5, B-1, B-3, B-4, B-5, C-1, D-3 e D-4 do Anexo à Convenção fazem referência a linhas de orientação ou procedimentos a ser desenvolvidos pela Organização para os fins específicos aí identificados,

Reconhecendo a necessidade de desenvolvimento dessas linhas de orientação de modo a assegurar a implementação global e uniforme dos requisitos relevantes da Convenção,

convida a Organização a desenvolver, com caráter de urgência:

1) Linhas de orientação para as instalações para receção de sedimentos, para cumprimento do disposto no artigo 5.º e na regra B-5;

2) Linhas de orientação para a recolha de amostras das águas de lastro, para cumprimento do disposto no artigo 9.º;

3) Linhas de orientação para o cumprimento de condições equivalentes de gestão das águas do lastro para embarcações de recreio e embarcações de busca e salvamento, nos termos da regra A-5;

4) Linhas de orientação para a gestão de águas de lastro, nos termos da regra B-1;

5) Linhas de orientação para os planos de gestão das águas de lastro, em conformidade com a regra B-4;

6) Linhas de orientação para as trocas de águas de lastro previstas na regra B-4;

7) Linhas de orientação para a adoção das medidas adicionais mencionadas na regra C-1 e para a avaliação de risco referida na regra A-4;

8) Linhas de orientação para a aprovação de sistemas de gestão de águas de lastro, conforme previsto na regra D-3.1;

9) Um procedimento para a aprovação de substâncias ativas nos termos da regra D-3.2; e

10) Linhas de orientação para as tecnologias protótipo para o tratamento das águas de lastro, conforme mencionado na regra D-4,

e as adote o mais rápido que lhe seja exequível, e sempre antes da entrada em vigor da Convenção, com vista a facilitar uma implementação global e uniforme da Convenção.

## Resolução 2

Uso de Instrumentos de Tomada de Decisão na Revisão de Normas para Cumprimento da Regra D-5

A Conferência,

Tendo adotado a Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios (Convenção),

Notando que a regra D-5 do Anexo à Convenção exige que, em reunião do Comité para a Proteção do Ambiente Marinho realizada pelo menos três anos antes da data inicial de entrada em vigor da norma estabelecida na regra D-2, o Comité leve a cabo uma revisão uma revisão com que determine a existência de tecnologias disponíveis que satisfaçam a dita norma, que avalie os critérios enunciados no n.º 2 da regra D-5, e que avalie os efeitos socioeconómicos, especialmente em relação às necessidades de desenvolvimento dos países em vias de desenvolvimento, em especial pequenos Estados insulares em vias de desenvolvimento,

Reconhecendo o valor dos instrumentos de tomada de decisão na preparação de avaliações complexas,

recomenda à Organização que aplique instrumentos de tomada de decisão adequados quando proceda à revisão de normas, em conformidade com a regra D-5 da Convenção.

Convida os Estados Membros a aconselhar a Organização sobre quaisquer instrumentos de tomada de decisão que se mostrem relevantes e eficazes para lhe assistir na condução dessa revisão.

## Resolução 3

Promoção da Cooperação e Assistências Técnicas

A Conferência,

Tendo adotado a Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios (Convenção),

Estando consciente de que as Partes nesta Convenção serão chamadas a dar pleno cumprimento às suas disposições, de modo a prevenir, minimizar e, em definitivo, eliminar os riscos da introdução de organismos aquáticos nocivos e agentes patogénicos através do controlo e gestão das águas de lastro e sedimentos dos navios,

Notando que a Convenção prevê nos n.ºs 1 e 2 do seu artigo 13.º, que as Partes, *inter alia*, fornecerão apoio às Partes que solicitem assistência técnica para o controlo e para a gestão das águas de lastro e sedimentos dos navios,

Reconhecendo as valiosas atividades de cooperação técnica para a gestão das águas de lastro que têm sido levadas a cabo em parceria com países em desenvolvimento ao abrigo do Programa de Gestão Mundial das Águas de Lastro (*GloBallast*), desde 2000,

Estando convencida de que a promoção da cooperação técnica irá acelerar a aceitação, a interpretação uniforme e a implementação da Convenção pelos Estados,

Notando com satisfação que, através da adoção da Resolução A.901(21), a Assembleia da Organização Marítima Internacional (OMI):

a) Afirmou que o trabalho da OMI no desenvolvimento de normas marítimas globais e na disponibilização de cooperação técnica para a sua efetiva implementação e cumprimento pode contribuir e contribui realmente para o desenvolvimento sustentável; e

b) Decidiu que a declaração de missão da OMI, no que respeita à cooperação técnica nos anos 2000, é a de ajudar os países em desenvolvimento a melhorar a sua capacidade de cumprir com as regras e as normas internacionais aplicáveis à segurança marítima e à prevenção e controlo da poluição marinha, dando prioridade a programas de assistência técnica que se concentrem no desenvolvimento de recursos humanos, em particular através da formação e da capacitação institucional;

1 — Solicita aos Estados Membros, em colaboração com a OMI, a outros Estados interessados e entidades internacionais, às organizações internacionais e regionais competentes, e aos programas de industrialização, que promovam e apoiem, diretamente ou através da OMI, os Estados que solicitem assistência técnica para:

a) A avaliação das implicações da ratificação, aceitação, aprovação ou adesão à Convenção, assim como da sua implementação e cumprimento;

b) A criação de legislação nacional e de acordos institucionais para implementação da Convenção;

c) A formação de pessoal técnico e científico para a investigação, a monitorização e o cumprimento da Convenção (e.g. avaliação de risco das águas de lastro, análise de espécies marinhas invasoras, monitorização e sistemas de aviso antecipado, recolha de amostras de águas de lastro e respetiva análise), além do fornecimento de equipamento e instalações adequadas, com vista ao fortalecimento das capacidades nacionais;

d) A troca de informação e a cooperação técnica relativa à minimização de riscos para o meio ambiente e para a saúde humana que resultem da transferência de organismos aquáticos nocivos e de agentes patogénicos através do controlo e da gestão das águas de lastro e sedimentos dos navios;

e) A investigação e o desenvolvimento de métodos melhorados da gestão e tratamento das águas de lastro; e

f) O estabelecimento de requisitos especiais para determinadas áreas, em conformidade com a Secção C das regras da Convenção;

2 — Solicita ainda às agências e organizações internacionais para o desenvolvimento que apoiem, inclusive através da disponibilização de recursos necessários, programas de cooperação técnica no campo do controlo e da gestão das águas de lastro que estejam em conformidade com esta Convenção;

3 — Convida o Comité para a Cooperação Técnica da OMI a continuar a providenciar atividades de capacitação para o controlo e a gestão das águas de lastro e sedimentos dos navios, nos termos do Programa Integrado de Cooperação Técnica da Organização, de modo a apoiar a efetiva

implementação e cumprimento da Convenção em países em desenvolvimento; e

4 — Exorta todos os Estados a tomar a iniciativa e empreender ações na esteira das medidas de cooperação técnica acima referidas, sem aguardar pela entrada em vigor da Convenção.

#### Resolução 4

Revisão do Anexo à Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas do Lastro e Sedimentos dos Navios

A Conferência,

Tendo adotado a Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios (Convenção),

Reconhecendo que a revisão do Anexo à Convenção, em particular (mas não só) das regras A-4, A-5, B-1, B-3, B-4, C-1, D-1, D-2, D-3 e D-5, poderá ter de ser considerada ainda antes da entrada em vigor da Convenção, por exemplo devido a percetíveis impedimentos para a entrada em vigor ou para responder às exigências da regra D-2 do Anexo à Convenção,

recomenda ao Comité para a Proteção do Ambiente Marinho que reveja as regras constantes do Anexo à Convenção conforme considere adequado, mas pelo menos três anos antes da data efetiva da primeira entrada em vigor das normas previstas na regra D-2 do Anexo à Convenção *i.e.*, 2006.

## EDUCAÇÃO

### Portaria n.º 239/2017

de 31 de julho

A Portaria n.º 266/2013, de 19 de agosto, cria os cursos Científico-Tecnológico de Design, Cerâmica e Escultura; Científico-Tecnológico de Contabilidade e Gestão; Científico-Tecnológico de Ação Social, de nível secundário de educação com planos próprios, aprova os respetivos planos de estudos e define o seu regime de organização e funcionamento.

Estes cursos, a funcionar no Colégio de São Miguel de Fátima, em regime de autonomia pedagógica, nos termos previstos no Estatuto do Ensino Particular e Cooperativo de nível não superior, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 152/2013, de 4 de novembro, foram criados por quatro ciclos de estudos a iniciar no ano letivo de 2013/2014.

Cumpridos os quatro ciclos de estudos, 2013/2014 a 2016/2017, o início de um ciclo de estudos subsequente depende de nova aprovação dos planos de estudo, após avaliação dos cursos em vigor.

Com a publicação do referido diploma pretendeu-se salvaguardar a possibilidade de dar cumprimento ao que está previsto em termos de referenciação destes cursos ao Catálogo Nacional de Qualificações e a sua integração no Sistema Nacional de Qualificações, tendo em vista a criação de condições para a implementação do Quadro de Referência Europeu de Garantia da Qualidade na Educação e Formação Profissional (EQAVET) e do Sistema Nacional de Créditos do Ensino e Formação Profissionais, o que carece ainda de concretização.