

Barlastvattenkonventionen

– om Sveriges anslutning

Betänkande av Barlastvattenutredningen

Stockholm 2008



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2008:1

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-690 91 91
Ordertel: 08-690 91 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 2003.
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på
<http://www.regeringen.se/remiss>

Textbearbetning och layout har utförts av Regeringskansliet, FA/kommittéservice

Omslagsbild: Anders Salesjö/Sjöharen
Amerikansk kammanet i mynningen till Gullmarsfjorden, Bohuslän

Tryckt av Edita Sverige AB
Stockholm 2007

ISBN 978-91-38-22875-3
ISSN 0375-250X

Till statsrådet Åsa Torstensson

Den 15 februari 2007 beslutade regeringen att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att redovisa Sveriges förutsättningar för anslutning till den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. Samma dag förordnade statsrådet Åsa Torstensson sjösäkerhetsdirektören Johan Franson, Sjöfartsverket, som särskild utredare.

Som experter förordnades från och med den 21 februari 2007 avdelningsdirektören Melanie Josefsson, Naturvårdsverket, och kanslirådet Erik Lindfors, Utrikesdepartementet.

Som sekreterare anställdes från och med den 1 april 2007 hovrättsassessorn Johanna Hagman.

Utredningen har antagit namnet Barlastvattenutredningen.

Härmed överlämnas betänkande *Barlastvattenkonventionen – om Sveriges anslutning* (SOU 2008:1).

Uppdraget är därmed slutfört.

Stockholm i januari 2008

Johan Franson

/Johanna Hagman

Innehåll

Sammanfattning	9
Summary	15
Författningsförslag	21
1 Utredningsuppdraget och dess genomförande	53
1.1 Uppdraget.....	53
1.2 Utredningsarbetet.....	54
1.3 Begreppet anslutning	54
2 Om barlastvattenkonventionen	55
2.1 Barlastvattenkonventionens bakgrund och status	55
2.2 Konventionens syfte och innehåll.....	57
2.3 Effekter av konventionens genomförande	59
3 Utvecklingen inom IMO och andra internationella organisationer	61
3.1 IMO	61
3.2 HELCOM.....	63
3.3 OSPAR.....	64
3.3.1 Samarbete mellan HELCOM och OSPAR	65
3.4 EU.....	66

4	Förutsättningar för anslutning	69
4.1	Skifte av barlastvatten	70
4.1.1	Skifte enligt huvudregeln.....	71
4.1.2	Särskilda områden för skifte.....	72
4.2	System för behandling av barlastvatten	76
4.2.1	Tillgängligheten av system	77
4.2.2	Prototypprogram	80
4.3	Mottagningsanordningar för barlastvatten.....	81
4.4	Andra godkända metoder	84
4.5	Dispenser	85
4.6	Anslutning med reservation	86
5	Den rättsliga regleringen.....	91
5.1	Införlivande av barlastvattenkonventionen i svensk rätt	91
5.2	Författningsregleringen	92
5.2.1	Miljöbalken.....	92
5.2.2	Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg.....	93
5.2.3	Ramlagstiftning.....	95
5.3	Konventionens regler i förhållande till gällande författningar.....	97
5.3.1	Miljöbalken.....	97
5.3.2	Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg.....	98
5.3.3	Sekretess	99
5.3.4	Övrigt	100
6	Genomförande av konventionens bestämmelser	103
6.1	Tillämpningsområde och definitioner.....	103
6.1.1	Jurisdiktions.....	104
6.1.2	Undantag.....	106
6.1.3	Definitioner.....	107
6.2	Ansvariga myndigheter	108
6.3	Hantering av barlastvatten.....	109
6.3.1	Särskilt om godkännande av system	111

6.3.2	Undantag och dispens	113
6.4	Anordningar för mottagning av sediment	114
6.5	Barlastvattenhanteringsplan och barlastvattendagbok	119
6.6	Tillsyn	120
6.6.1	Besiktning och certifiering	120
6.6.2	Inspektion av fartyg	123
6.7	Särskilda åtgärder mot överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener	125
6.7.1	Tilläggsåtgärder	125
6.7.2	Meddelande av förbud och förelägganden	127
6.7.3	Varning om barlastvattenintag	128
6.8	Straff och/eller sanktionsavgift	132
6.8.1	Den närmare utformningen av barlastvattenavgiften	139
6.8.2	Det straffrättsliga förfarandet	142
6.8.3	Domsrätt	144
6.9	Statens ansvar vid otillbörlig försening	145
6.10	Överklagande m.m.	146
6.11	Information och rapportering	147
7	Ikraftträdande m.m.	149
7.1	Ikraftträdande	149
7.2	Retroaktivitet	151
8	Konsekvensbedömning	153
8.1	Konsekvenser för berörda myndigheter	154
8.2	Konsekvenser för sjöfartsnäringen m.fl.	156
9	Författningskommentar	159
9.1	Förslag till lag om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment	159
9.2	Förslag till lag om ändring i miljöbalken	176

9.3	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen	176
9.4	Förslag till lag om ändring i lagen om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning	176
9.5	Parallelluppställning	177

Bilagor

Bilaga 1	<i>Kommittédirektiv</i>	179
Bilaga 2	<i>Internationell konvention om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment 2004</i>	185

Sammanfattning

Uppdraget

Barlastvattenutredningen har haft i uppdrag att redovisa förutsättningarna för Sverige att tillträda den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, barlastvattenkonventionen. Konventionen antogs vid en diplomatkonferens om fartygs hantering av barlastvatten den 13 februari 2004, anordnad av FN:s internationella sjöfartsorganisation, IMO.

Uppdraget har även omfattat att föreslå lämpliga författningstexter.

Bakgrund

Utsläpp av barlastvatten utgör ett potentiellt hot mot akvatiska ekosystem och dricksvattentäkter. Med barlastvattnet kan akvatiska växter och djur samt bakterier, virus och svampar transporteras till områden som de inte kan sprida sig till naturligt. Främmande organismer som släpps ut med barlastvatten kan orsaka stor ekologisk och ekonomisk skada i den nya miljön.

Syftet med barlastvattenkonventionen är att förebygga, begränsa och slutligen eliminera överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener genom kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. Konventionen träder i kraft 12 månader efter den dag då minst 30 stater, vilkas handelsflottor sammanlagt motsvarar minst 35 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, har blivit parter till den. Per den 30 november 2007 har 11 stater, vilkas handelsflottor motsvarar 3,46 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, tillträtt konventionen.

Ett effektivt genomförande av barlastvattenkonventionen skulle betydligt minska riskerna för överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener. De samhällsekonomiska vinsterna av

detta torde vara stora. En anslutning till barlastvattenkonventionen skulle även bidra till ett uppfyllande av Sveriges internationella åtaganden. Inom ramen för konventionen om skydd av Östersjöområdet marina miljö (Helsingforskonventionen) och konventionen för skydd av den marina miljön i nordöstra Atlanten (OSPAR) pågår arbeten för att främja medlemsstaternas tillträde till barlastvattenkonventionen. Ett direktiv om en marin strategi i syfte att uppnå en god miljöstatus i EU:s hav senast år 2020 har antagits av Europaparlamentet och ministerrådet i december 2007.

Barlastvattenutredningen anser med hänsyn härtill att Sverige bör ansluta till barlastvattenkonventionen så snart förutsättningar härtill föreligger.

Sveriges förutsättningar för anslutning

Barlastvattenkonventionen omfattar samtliga fartyg i internationell trafik. På dessa fartyg ska barlastvattnet hanteras enligt konventionens bestämmelser. Detta är en förutsättning för att barlastvattnet ska få släppas ut. Reglerna innebär att fartyg antingen ska skifta barlastvatten i områden med ett vattendjup om minst 200 meter minst 50 nautiska mil från närmaste land, eller behandla barlastvattnet med godkända system så att koncentrationen av skadliga vattenlevande organismer och patogener inte överstiger angivna gränsvärden. I vattenområden som inte uppfyller konventionens krav på djup och avstånd från land, får särskilda områden inrättas där fartyg tillåts skifta barlastvatten.

Under en tidsperiod mellan år 2009 och år 2016, beroende på när fartygen är byggda och hur stor barlastvattenkapacitet de har, ska en övergång ske till hantering av barlastvattnet enbart genom behandling ombord på fartygen. Från och med år 2016 kommer det inte längre att vara tillåtet för något fartyg att utföra skifte av barlastvatten.

Kraven på skifte och på behandling av barlastvattnet genom godkända system gäller inte om barlastvattnet lämnas till en mottagningsanordning i land eller om någon annan godkänd metod för hantering av barlastvatten används.

Östersjön, Skagerrak och stora delar av Nordsjön är inte tillräckligt djupa för att skifte av barlastvatten ska kunna utföras på det angivna avståndet från land. Detta innebär att de flesta fartyg som anlöper svenska hamnar, liksom många svenska fartyg som

anlöper en Nordsjö- eller Östersjöstats hamn, inte kan utföra skifte av barlastvatten med uppfyllande av konventionens kriterier för vattendjup och avstånd från land. Undersökningar som Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) har utfört visar vidare att det inte är lämpligt att inrätta särskilda områden för skifte i Sveriges ekonomiska zon. Några sådana områden har inte heller inrättats av någon annan stat för närvarande. Sverige kan således inte besluta att konventionens bestämmelser om skifte av barlastvatten ska gälla samtliga fartyg som anlöper svenska hamnar och inte heller samtliga svenska fartyg som anlöper annan stats hamn.

Barlastvattenutredningen bedömer att dispens från kraven på hantering av barlastvatten inte kan utfärdas generellt för fartyg som inte kan uppfylla kraven på skifte. Utredningen bedömer vidare att mottagningsanordningar för barlastvatten i land inte bör installeras. Några andra godkända metoder för hantering av barlastvatten finns inte för närvarande.

Att hantera barlastvattnet genom behandling ombord på fartygen med godkända system blir inte ett krav för alla fartyg förrän år 2016. Utredningen anser att det inte är lämpligt att införa sådana krav tidigare än vad konventionen anger. Sverige kan således inte uppfylla barlastvattenkonventionens bestämmelser om hantering av barlastvatten till fullo förrän år 2016.

Utredningen föreslår därför att Sverige ansluter till barlastvattenkonventionen och i samband med det anmäler en reservation med innebörd att Sverige, av skäl som hänför sig till geografiska, hydrografiska och hydrologiska förhållanden, inte kommer att fullständigt kunna tillämpa konventionens bestämmelser om utförande av skifte av barlastvatten på samtliga fartyg som omfattas av konventionen. Denna reservation kommer emellertid att gälla endast under en begränsad tid. Från och med år 2016 kommer Sverige att kunna uppfylla konventionens bestämmelser om hantering av barlastvatten fullt ut.

En särskild fråga rör tillgängligheten av godkända system för behandling av barlastvatten. Enligt en preliminär bedömning av IMO:s miljökommitté, MEPC, kommer sådana system att vara tillgängliga i tillräcklig omfattning först från år 2010 eller i varje fall från år 2011. Enligt barlastvattenkonventionen ska fartyg byggda år 2009 och senare med en barlastvattenkapacitet under 5 000 kubikmeter hantera sitt barlastvatten med godkända behandlingssystem. Detta har föranlett IMO:s högsta beslutande organ,

Assembly, att den 29 november 2007 anta en resolution innebärande att tillträdande parter rekommenderas att, under en begränsad tid, inte tillämpa krav på behandling av barlastvatten genom godkända system på fartyg som byggs under år 2009 och som har en barlastvattenkapacitet under 5 000 kubikmeter. Utredningen föreslår att Sverige följer denna rekommendation och meddelar IMO om denna avsikt i samband med att konventionen tillträds av Sverige.

Regelverket

Barlastvattenutredningen föreslår att bestämmelserna i barlastvattenkonventionen införs i en ny lag, benämnd lagen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment (barlastvattenhanteringslagen). Denna lag föreslås kompletteras med en förordning. Detta regelverk kommer i sin tur att behöva fyllas ut med ett flertal myndighetsföreskrifter.

Sjöfartsverket är central förvaltningsmyndighet med ett sektorsansvar för sjöfarten och med ett ansvar för att sjöfartens påverkan på miljön minimeras. Verket har i dag, genom Sjöfartsinspektionen, ansvaret för införlivandet av en mängd internationella bestämmelser om teknisk, operativ och miljömässig säkerhet i svensk lagstiftning. Utredningen föreslår därför att Sjöfartsverket ges i uppdrag att genomföra stora delar av barlastvattenkonventionens bestämmelser och att utöva tillsyn över fartygens efterlevnad av reglerna.

Enligt utredningens förslag kommer lagen att innehålla bestämmelser om bl.a. hantering av barlastvatten, mottagningsanordningar för sediment, barlastvattenhanteringsplaner och barlastvattendagböcker, tillsyn och påföljder vid överträdelser.

Förslagen innebär bl.a. följande. Innan barlastvatten släpps ut från fartyg i Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon, samt från svenska fartyg utanför dessa områden, ska barlastvattnet ha hanterats på föreskrivet sätt. Fram till de tidpunkter fartyg ska ha godkända behandlingssystem ombord, ska skifte av barlastvatten utföras på de fartyg där detta kan ske i enlighet med konventionens bestämmelser. Mottagningsanordningar för sediment ska inrättas på de platser där rengöring eller reparation av barlastvattentankar förekommer och som anvisas av Sjöfartsverket. Fartyg ska tillämpa en barlastvattenhanteringsplan och föra en barlastvattendagbok.

Fartyg ska vidare besiktigas, certifieras och inspekteras i enlighet med barlastvattenkonventionens bestämmelser. En särskild avgift, s.k. barlastvattenavgift, ska påföras fartygets rederi vid otillåtet utsläpp av barlastvatten. Denna avgift ska beslutas av Sjöfartsverket och kunna överklagas till sjörättsdomstol. En straffrättslig påföljd ska kunna komma i fråga vid sidan av barlastvattenavgiften. Påföljden vid övriga överträdelser ska vara straffrättslig. Under vissa förutsättningar ska sådana förbud och förelägganden som är nödvändiga för att säkerställa att fartyg inte släpper ut barlastvatten förrän det kan ske utan att utgöra en risk för miljön, människors hälsa, egendom eller resurser kunna meddelas av Sjöfartsverket.

Utredningen föreslår vidare att SMHI ges i uppdrag att utfärda varningar om barlastvattenintag i vissa områden. Utredningen anser även att det bör finnas en möjlighet att besluta om tilläggsåtgärder till konventionens bestämmelser i form av förbud mot utsläpp av barlastvatten inom vissa områden på svenskt inre vatten. Exempelvis kan utsläpp av obehandlat barlastvatten från internationell sjöfart i Mälaren och Väneren, som utgör dricksvattentäkter, innebära särskilt stora risker för miljön. Utredningen föreslår därför att Sjöfartsverket bemyndigas att besluta föreskrifter om sådana förbud, efter att ha hört Naturvårdsverket, om det är nödvändigt för att förebygga och begränsa överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener.

Införlivandet av barlastvattenkonventionens bestämmelser kommer att medföra en del mindre ändringar i gällande författningar.

Ikraftträdande

Barlastvattenhanteringslagen med tillhörande förordning föreslås träda i kraft först i samband med barlastvattenkonventionens ikraftträdande. Ett bemyndigande för Sjöfartsverket att godkänna system för behandling av barlastvatten föreslås dock träda i kraft den 1 januari 2009. De av utredningen föreslagna tilläggsåtgärderna bör också kunna bli gällande innan konventionen träder i kraft, eftersom de avser beslut som enbart skulle komma att gälla på svenskt inre vatten.

Summary

The assignment

The assignment to the Ballast Water Management Inquiry was to account for the prerequisites for Sweden to accede to the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, the Ballast Water Convention. The Convention was adopted on February 13, 2004 at a diplomatic conference on Ballast Water Management for Ships, arranged by IMO, the International Maritime Organization of the UN.

The assignment also included proposing appropriate statutory texts.

Background

The discharge of ballast water constitutes a potential threat to the aquatic ecological systems and drinking water catchments. Ballast water may transport aquatic plants and animals as well as bacteria, virus and fungi to areas to which these would not spread in a natural way. Alien organisms discharged with ballast water may cause huge ecological and economic damage to their new environment.

The purpose of the Ballast Water Convention is to prevent, minimize and ultimately eliminate the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens by control and management of ships' ballast water and sediments. The Convention will come into force 12 months after the day on which a minimum of 30 states, the merchant fleets of which correspond to at least 35 per cent of the gross tonnage of the world merchant fleet, have become parties to it. As per 30 November 2007 eleven states, the merchant fleets of which correspond to 3,46 per cent of the gross tonnage of the world merchant fleet, have acceded to the Convention.

An efficient implementation of the Ballast Water Convention would considerably reduce the risks of transferring harmful aquatic organisms and pathogens. The societal gains from this are probably great. Acceding to the Ballast Water Convention would also contribute to a fulfilment of the international commitments of Sweden. Within the framework of the Convention on the Protection of the Marine Environment in the Baltic Area (the Helsinki Convention) and the Convention for the Protection of the Environment of the North-East Atlantic (OSPAR) work is in progress to promote the accession of the member states to the Ballast Water Convention. A Directive on a marine strategy, aiming at a good environmental status in the seas of the EU in 2020, at the latest, has been adopted by the European Parliament and the Council of Ministers in December, 2007.

Taking the above into consideration, it is the opinion of the Ballast Water Management Inquiry that Sweden should accede to the Ballast Water Convention as soon as the adequate prerequisites exist.

The prerequisites of Sweden for accession

The Ballast Water Convention comprises all ships in international traffic. On board these ships the ballast water shall be managed in accordance with the provisions of the Convention. This is a requirement for ballast water discharge. The provisions state that ships shall either exchange their ballast water in areas where the depth is at least 200 metres at a minimum distance of 50 nautical miles from the nearest land or treat the ballast water by approved systems in order to ensure that the concentration of harmful aquatic organisms and pathogens does not exceed the stipulated limits. In marine areas which do not comply with the requirements of the Convention for depth and distance from land special zones may be established where ships are allowed to exchange their ballast water.

Between the years 2009 and 2016, depending on the year of construction and the ballast water capacity of the ships, a transition from ballast water exchange shall be made to managing ballast water on board only. As from 2016 ballast water exchange will no longer be allowed for ships.

The requirements for exchange and for managing ballast water in approved systems do not apply if the ballast water is delivered to reception facilities or if another approved method for managing ballast water is used.

The Baltic Sea, Skagerrak and great parts of the North Sea are not deep enough for ballast water exchange at the stipulated distance from land. This means that most ships entering Swedish ports, as well as many Swedish ships entering ports in Baltic Sea and North Sea countries cannot exchange ballast water and thus also comply with the criteria of the Convention as regards depth and distance from land. Further, investigations made by the Swedish Meteorological and Hydrological Institute (SMHI) show that establishment of special zones for ballast water exchange within the Exclusive Economic Zone of Sweden (EEZ) is not advisable. Neither have such zones not yet been established by any other states. Thus, Sweden cannot require that the provisions of the Convention on ballast water exchange shall apply to all ships entering Swedish ports nor to all Swedish ships entering ports in other countries.

It is the opinion of the Ballast Water Management Inquiry that a general exemption from the requirement for ballast water management cannot be granted to ships which cannot comply with the exchange requirement. Furthermore, it is the opinion of the Inquiry that reception facilities for ballast water should not be installed. No other approved methods for managing ballast water are known to exist for the time being.

The requirement to manage ballast water on board by treatment in approved systems in all ships will not be in force until 2016. The Ballast Water Management Inquiry does not consider it appropriate to introduce such requirements ahead of the stipulations of the Convention. Thus Sweden cannot fully comply with the requirements of the Ballast Water Convention on ballast water management until 2016.

The Inquiry therefore suggests that Sweden should accede to the Ballast Water Convention and, in this connection, register a reservation that Sweden, for geographical, hydrographical and

hydrological reasons, will not be able fully to comply with the stipulations of the Convention as regards ballast water exchange in all ships concerned by the Convention. However, this reservation will be in force for a limited period of time. As from the year 2016 Sweden will be in a position to comply fully with the stipulations of the Convention as regards ballast water management.

A special issue concerns the availability of approved ballast water management systems. A preliminary estimate made by IMO's Marine Environment Protection Committee, MEPC, indicates that a satisfactory range of such systems will not be available until 2010 or even 2011. According to the Ballast Water Convention ships built in 2009 and later with a ballast water capacity of less than 5 000 cubic metres shall be able to conduct ballast water management that complies with requirements of approved systems. This has made the supreme decision-making body of IMO, the Assembly, adopt a resolution stating that acceding parties are recommended, for a limited period of time, not to require treatment of ballast water by approved systems on board ships built in 2009 and which have a ballast water capacity less than 5 000 cubic metres. The Inquiry proposes that Sweden follows this recommendation and communicates its intention to do so when depositing its instrument of accession with the IMO..

Rules and regulations

The Ballast Water Management Inquiry suggests the regulations of the Ballast Water Convention to be introduced in a new Act, named The Act on Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (the Ballast Water Management Act). This Act should be supplemented by a new Ordinance. These regulations also need to be supplemented by a number of Authority Regulations.

The Swedish Maritime Administration (SMA) is a central administrative authority with responsibility for the shipping sector and also for reducing the environmental impact of shipping to a minimum. SMA is today, via the Swedish Maritime Safety Inspectorate, responsible for the incorporation of a number of international regulations regarding technical, operational and environmental safety in Swedish law. The Inquiry therefore proposes the SMA to be assigned the task to implement great parts

of the Ballast Water Convention regulations and to supervise the ships' observance of the regulations.

The Inquiry proposes the Act to comprise regulations for example on ballast water management, sediment reception facilities, ballast water management plans, and ballast water record books, surveys and sanctions in case of violation.

The proposals deal with the following matters, inter alia. Before ballast water is discharged from ships in the Swedish territorial sea or the Swedish Exclusive Economic Zone (EEZ), and from Swedish ships outside these areas, ballast water management shall have been conducted as stipulated. Up till the time when ships are obliged to have approved management systems on board, ballast water exchange shall be conducted where this can be performed pursuant to the regulations of the Convention. Sediment reception facilities shall be established in places where cleaning or repair of ballast tanks occur, as decided by the SMA. Ships shall implement a ballast water management plan and keep records in a ballast water record book. Furthermore, inspections, certifications and surveys shall be performed pursuant to the provisions of the Ballast Water Convention. A special fee shall be charged the company in case of unlawful ballast water discharge. This fee is to be decided by the SMA; it should be possible to appeal against it at a Maritime Court. Penal law sanctions shall be possible in addition to the ballast water fee. The sanction in case of other violations should be penal. Under certain conditions the SMA shall have the right to issue such prohibitions and orders that are needed to ascertain that ships do not discharge ballast water until this can be done without imposing a hazard to environment, health, property or resources.

The Ballast Water Management Inquiry further proposes that the SMHI should be commissioned to issue warnings against ballast water intake in certain areas. The Ballast Water Management Inquiry is further of the opinion that the possibility should be given to decide upon further measures in addition to the provisions of the Convention, in the form of prohibitions against discharge of ballast water in certain areas of Swedish inland waters. For example, discharge of untreated ballast water from international ship traffic in Lake Mälaren and Lake Vänern, which are sources of drinking water, would constitute particularly great hazards to the environment. Thus the Ballast Water Management Inquiry proposes the SMA to be authorized, after consulting the Swedish Environmental Protection Agency, to issue such prohibitions if needed in order to

prevent and minimize the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens.

The incorporation of the stipulations of the Ballast Water Convention will result in minor changes in rules and regulations in force.

The coming into force

The coming into force of the Ballast Water Management Act and the connected Ordinance is proposed to take place only in connection with the coming into force of the Ballast Water Convention. However, the SMA should be authorized to approve of management systems for ballast water 1 January 2009. The additional measures to be taken should also come into force before the Convention enters into force, since they concern decisions which would apply only to Swedish inland waters.

Författningsförslag

1 Förslag till lag om kontroll och hantering av fartygs barlast- vatten och sediment

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Allmänna bestämmelser

Lagens tillämpningsområde

1 §

I denna lag finns bestämmelser om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, för att förebygga, begränsa och slutligen eliminera överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener, till skydd för miljön, människors hälsa, egendom och resurser.

2 §

Lagen gäller alla fartyg som befinner sig inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon samt svenska fartyg som befinner sig utanför dessa områden, med de undantag som följer av 3 §.

3 §

Lagen ska inte tillämpas på fartyg som inte är konstruerade eller byggda för att föra barlastvatten eller på fartyg som, i förseglade tankar, har permanent barlastvatten som inte släpps ut.

Lagen gäller fartyg som trafikerar endast Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon, i den mån regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskriver det. Detsamma gäller svenska fartyg som trafikerar endast annan stats inre vatten, territorialhav och ekonomiska zon eller sådant vatten och det fria havet.

Lagen ska inte tillämpas på utländska statsfartyg. På svenska statsfartyg är lagen tillämplig endast i den mån regeringen föreskriver det.

Lagen ska tillämpas på tävlingsbåtar, fritidsbåtar och räddningsfarkoster med en längd under 50 meter och en största barlastvattenkapacitet på 8 kubikmeter, endast i den mån regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskriver det.

4 §

Föreskrifter och beslut som meddelas med stöd av denna lag får inte strida mot sådana bestämmelser i internationella överenskommelser som är bindande för Sverige.

Definitioner

5 §

I denna lag avses med

1. fartyg: fartyg av alla slag som används i den marina miljön, inbegripet undervattensfartyg, flytande farkoster, flytande plattformar, flytande lagringsenheter samt flytande enheter för produktion, lagring och avlastning,

2. barlastvatten: vatten och däri flytande materia som tas in i ett fartyg för att reglera fartygets trim, krängning, djupgående, stabilitet eller skrovspänning,

3. sediment: materia som sedimenterats från barlastvatten i ett fartyg,

4. rederi: fartygsägare eller annan juridisk eller fysisk person, så som operatören eller den som har hyrt ett tomt fartyg, som har övertagit ägarens ansvar för fartygets drift och därmed har övertagit de skyldigheter och det ansvar som föreskrivs i Internationella säkerhetsorganisationskoden (Internationella sjöfartsorganisationens (IMO:s) resolution A.741 (18)),

5. skadliga vattenlevande organismer och patogener: vattenlevande organismer som, om de släpps ut i havet inbegripet flodmynningar, eller i sötvatten, kan förorsaka skada för miljön, människors hälsa, egendom eller resurser, störa den biologiska mångfalden eller störa tillåten användning av dessa områden,

6. aktiv substans: en substans eller en organism, inbegripet ett virus eller en svamp, som har en allmän eller bestämd inverkan på eller mot skadliga vattenlevande organismer och patogener,

7. barlastvattenkapacitet: den totala volymen i kubikmeter i tankar, utrymmen och sektioner i ett fartyg som används för att forsla, ta in eller släppa ut barlastvatten, inbegripet tankar, utrymmen och sektioner som kan användas på flera sätt, som är avsedda för att möjliggöra forslande av barlastvatten och

8. bruttodräktighet: bruttodräktighet beräknad i enlighet med bestämmelserna i 1969 års internationella konvention om skeppsmätning eller annan konvention som kan komma att ersätta den.

2 kap. Hantering av barlastvatten

1 §

Innan barlastvatten släpps ut från fartyg i Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon, samt från svenska fartyg utanför dessa områden, ska barlastvattnet ha hanterats i enlighet med vad som föreskrivs i 2–5 §§ samt i föreskrifter meddelade av regeringen eller den myndighet som regeringen utser.

2 §

Vid utsläpp av barlastvatten ska de normer för utsläpp som föreskrivs av regeringen följas. För att uppfylla dessa normer ska fartyg ha system för behandling av barlastvatten ombord på fartyget.

Sådana system ska vara godkända av behörig myndighet.

3 §

Bestämmelserna i 2 § gäller för fartyg från de tidpunkter regeringen bestämmer.

4 §

Skifte av barlastvatten ska utföras i enlighet med vad regeringen eller den myndighet som regeringen utser bestämmer, dock längst fram till de tidpunkter som avses i 3 §.

Reglerna om skifte av barlastvatten ska dock inte gälla fartyg som uppfyller gällande normer för utsläpp i enlighet med 2 §.

5 §

Bestämmelserna i 2–4 §§ gäller inte fartyg som hanterar sitt barlastvatten med annan metod, som har godkänts av behörig myndighet. De gäller inte heller svenska fartyg som släpper ut

barlastvatten i en mottagningsanordning för barlastvatten inrättad av annan stat.

Undantag och dispens

6 §

Regeringen får föreskriva undantag från tillämpningen av bestämmelserna om hantering av barlastvatten.

7 §

Den myndighet som regeringen utser får bevilja dispens för fartyg från bestämmelserna om hantering av barlastvatten. Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får meddela föreskrifter om förutsättningarna för dispens och om ansökningsförfarandet.

8 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får föreskriva särskilda regler om barlastvattenhantering för fartyg som deltar i program för att bedöma teknologier för behandling av barlastvatten.

Sådana program ska vara godkända av behörig myndighet.

3 kap. Anordningar för mottagning av sediment

1 §

Anordningar för mottagning av sediment ska finnas på de platser regeringen eller den myndighet som regeringen utser anvisar och där reparation eller rengöring av barlastvattentankar förekommer. Den som driver reparations- eller rengöringsverksamheten svarar för att det finns behövliga mottagningsanordningar.

2 §

Någon särskild avgift för mottagning av sediment får inte tas ut.

Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från första stycket, om det finns särskilda skäl. När undantag ges får särskilda villkor föreskrivas.

3 §

Den som svarar för en mottagningsanordning för sediment, ska se till att den är placerad och utformad så att ett säkert omhändertagande av sediment kan ske samt så att de fartyg som använder anordningen inte orsakas onödig försening. Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får meddela närmare föreskrifter om utformning och drift av en sådan anordning.

4 §

Den myndighet som regeringen utser får meddela de förelägganden som behövs i ett enskilt fall för att en mottagningsanordning ska finnas enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 § och för att en sådan ska utformas och drivas enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 §.

5 §

Ett beslut om föreläggande enligt 4 § ska föregås av samråd med den kommun eller den myndighet som enligt miljöbalken eller föreskrifter som har meddelats med stöd av denna har det operativa tillsynsansvaret över den verksamhet som föreläggandet avser.

6 §

Ett föreläggande enligt 4 § får förenas med vite.

4 kap. Barlastvattenhanteringsplan och barlastvattendagbok

1 §

En plan för hantering av barlastvatten, en barlastvattenhanteringsplan, ska tillämpas ombord på fartyg.

Barlastvattenhanteringsplanen ska vara godkänd av behörig myndighet och finnas ombord.

2 §

På fartyg ska en barlastvattendagbok finnas ombord. I den ska alla åtgärder i fråga om barlastvatten omedelbart antecknas.

3 §

Barlastvattendagboken ska hållas tillgänglig för kontroll av den myndighet som regeringen utser. Detta gäller såvitt avser utländska

fartyg endast när de befinner sig i en hamn eller vid en offshore-terminal.

I främmande stats hamn eller offshore-terminal är befälhavare på svenska fartyg skyldiga att låta behöriga utländska myndigheter kontrollera barlastvattendagboken.

4 §

Regeringen eller den myndighet regeringen utser får meddela ytterligare föreskrifter om barlastvattenhanteringsplaner och barlastvattendagböcker.

5 kap. Tillsyn

Besiktning och certifiering

1 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen utser ska meddela föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning, drift och underhåll för att förebygga och begränsa överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener.

2 §

Svenska fartyg, utom flytande plattformar, flytande lagring-enheter och flytande enheter för produktion, lagring och avlastning, som har en bruttodräktighet av minst 400 ska besiktigas innan de sätts i trafik och därefter genomgå regelbundna besiktningar.

Svenska fartyg som inte omfattas av första stycket ska besiktigas i den mån regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskriver det.

Vid besiktningarna ska fastställas om fartygen uppfyller de föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 kap. 4 § om barlastvattenhanteringsplaner och med stöd av 5 kap. 1 § om fartygs konstruktion, utrustning, drift och underhåll.

3 §

För de svenska fartyg som avses i 2 § första stycket och som uppfyller föreskrivna krav, ska ett internationellt barlastvattenhanteringscertifikat utfärdas av den myndighet som regeringen utser.

I den mån regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskriver det, ska certifikat utfärdas för de svenska fartyg som avses i 2 § andra stycket och som uppfyller föreskrivna krav.

Ett internationellt barlastvattenhanteringscertifikat utfärdat för ett utländskt fartyg av behörig utländsk myndighet eller på dess uppdrag av en erkänd organisation har samma giltighet som ett certifikat utfärdat av en svensk myndighet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar ytterligare föreskrifter om certifikat som avses i denna bestämmelse.

4 §

Ett av behörig svensk myndighet utfärdat certifikat ska återkallas om

1. fartyget inte längre motsvarar föreskrivna krav och bristerna, trots föreläggande, inte har avhjälpats,
2. fartyget inte undergår föreskrivna besiktningar eller
3. fartyget har registrerats i annan stat.

5 §

Den myndighet som regeringen utser får besluta att fartyg inte får användas till sjöfart eller, såvitt avser utländska fartyg, till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon, om de inte har ett gällande certifikat som avses i 3 §.

Inspektion

6 §

Fartyg ska inspekteras när den tillsynsmyndighet som avses i 9 § anser att det behövs.

Utländska fartyg får inspekteras endast när de befinner sig i en hamn eller vid en offshore-terminal.

I främmande stats hamn eller offshore-terminal är befälhavare på svenska fartyg skyldiga att låta behöriga utländska myndigheter inspektera fartyget.

7 §

Vid en inspektion ska det kontrolleras att fartyget och dess utrustning är i det skick och att driftförhållandena är sådana som behövs för att förebygga och begränsa överföring av skadliga

vattenlevande organismer och patogener. Vid en inspektion får även kontrolleras om det har skett en misstänkt överträdelse av bestämmelser i denna lag eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

I fråga om utländska fartyg ska inspektionen begränsas till

1. granskning av sådant certifikat som avses i 3 §,
2. kontroll av barlastvattendagboken och
3. stickprovsundersökning av fartygets barlastvatten.

Begränsningarna i andra stycket gäller inte om fartyget saknar gällande certifikat eller det finns grundad anledning att anta att

1. fartyget eller dess utrustning i väsentliga avseenden avviker från uppgifterna i certifikatet eller
2. befälhavaren eller besättningen inte har kännedom om de viktigaste procedurerna ombord för hantering av barlastvatten eller inte har genomfört dessa procedurer.

De gäller inte heller om en behörig myndighet i en främmande stat begär att en utredning ska vidtas beträffande ett utländskt fartyg, om denna stat visar att det skäligen kan befaras att fartyget används eller har använts i strid mot bestämmelserna i denna lag eller i föreskrifter meddelade med stöd av lagen.

8 §

Närmare föreskrifter om de tillsynsförrättningar som avses i 2 och 7 §§ meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen utser.

Tillsynsmyndighet m.m.

9 §

Tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna om fartygs konstruktion, utrustning, drift och underhåll enligt 1 § samt över efterlevnaden av bestämmelserna i 3 kap. utövas av den tillsynsmyndighet som regeringen utser.

10 §

Polismyndigheter, Tullverket och Kustbevakningen är skyldiga att biträda tillsynsmyndigheten och lämna de upplysningar som denna myndighet behöver för att utöva tillsyn enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen.

11 §

Fartygets rederi ansvarar för att fartyget undergår sådan tillsyn som avses i 2 §.

12 §

Den som har tagit befattning med tillsyn eller tillståndsgivning enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han i sin tjänst har fått veta om enskildas affärs- eller driftförhållanden.

I det allmänna verksamhet tillämpas i stället bestämmelserna i sekretesslagen (1980:100).

13 §

Om tillsynsmyndigheten har anledning att anta att det har begåtts ett brott som avses i denna lag eller i föreskrifter meddelade med stöd av lagen, ska myndigheten skyndsamt anmäla detta till polismyndighet eller åklagare.

Om det har inletts en förundersökning om brott, ska tillsynsmyndigheten på begäran bistå polismyndighet och åklagare vid undersökningen.

6 kap. Särskilda åtgärder mot överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener

1 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får meddela föreskrifter om förbud mot utsläpp av barlastvatten, om det är nödvändigt för att förebygga och begränsa överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener. Föreskrifterna om förbud får meddelas att gälla viss trafik inom vissa områden på svenskt inre vatten.

Om föreskrifter som avses i första stycket har meddelats, gäller de undantag från tillämpningen av dessa som regeringen föreskriver.

2 §

Under de förhållanden som anges i 5 kap. 7 § tredje stycket samt om en sådan stickprovsundersökning som avses i 5 kap. 7 § andra stycket 3 visar att ett fartyg utgör en risk för miljön, människors hälsa, egendom eller resurser, får den myndighet som

regeringen utser fatta beslut om sådana förbud eller förelägganden som är nödvändiga för att säkerställa att fartyget inte släpper ut barlastvatten förrän det kan ske utan att utgöra en risk för miljön, människors hälsa, egendom eller resurser.

Sådana förbud och förelägganden kan vara

1. förbud mot fartygets avgång eller vidare resa,
2. förbud att släppa ut barlastvatten,
3. förbud att använda viss utrustning,
4. föreläggande att anlöpa eller avgå från en viss hamn eller
5. föreläggande i fråga om fartygets framförande eller drift.

3 §

Beslut enligt 2 § om förbud ska innehålla uppgift om de åtgärder som ska vidtas för rättelse, samt inom vilken tid åtgärderna ska vara vidtagna. Ett sådant förbud ska gälla till dess rättelse har skett. Beslut enligt 2 § om föreläggande ska innehålla uppgift om den tid inom vilken åtgärderna ska vara vidtagna.

4 §

Beslut enligt 2 § får förenas med vite. Det får allt efter omständigheterna riktas mot fartygets befälhavare eller rederi som genast ska tillställas beslutet.

5 §

Underlåter någon att inom den förelagda tiden vidta åtgärd som åligger honom enligt beslut som har meddelats med stöd av 2 § eller kan han inte underrättas om beslutet utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med det, får åtgärden verkställas av den myndighet som regeringen utser på bekostnad av fartygets rederi. Detsamma gäller även om omedelbar åtgärd krävs men inte kan väntas bli vidtagen av den som avses med beslutet.

6 §

Den myndighet som regeringen utser ska utfärda varningar riktade till fartyg om områden i vilka fartygen inte bör ta in barlastvatten.

7 kap. Barlastvattenavgift

1 §

En särskild avgift (barlastvattenavgift) ska tas ut, om barlastvatten har släppts ut från fartyg i strid mot 2 kap. 1–5 §§ eller mot föreskrifter meddelade med stöd av dessa bestämmelser eller i strid mot föreskrifter om förbud meddelade enligt 6 kap. 1 § första stycket.

Avgiften ska tas ut även om överträdelsen inte har skett uppsåtligt eller av oaktsamhet.

Barlastvattenavgiften tillfaller staten.

2 §

Barlastvattenavgiften ska påföras den fysiska eller juridiska person som vid överträdelsen var fartygets rederi.

För barlastvattenavgift som delägarna i ett partrederi ska betala enligt första stycket, svarar de solidariskt.

3 §

Barlastvattenavgiften ska bestämmas med hänsyn till fartygets bruttodräktighet enligt följande tabell.

Avgift i prisbasbelopp för fartyg med bruttodräktighet			
upp till och med 3 000	3 001–15 000	15 001–50 000	50 001 och större
1	3	5	10

Med prisbasbelopp avses det prisbasbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gällde när utsläppet inträffade.

4 §

Om en barlastvattenavgift enligt 3 § med hänsyn till omständigheterna framstår som oskälig, får den sättas ned eller efterges.

5 §

Den tillsynsmyndighet som avses i 5 kap. 9 § beslutar om barlastvattenavgift.

Ett beslut om att ta ut en barlastvattenavgift ska delges den avgiftsskyldige. Fartygets befälhavare är behörig att på rederiets

vägnar ta emot delgivningen. Delgivning av beslutet ska också ske med den beslutet avser, om det är möjligt.

Fartygets befälhavare är även behörig att ta emot underrättelse enligt 17 § förvaltningslagen (1986:223) och avge yttrande som avses i samma lagrum.

Han eller hon är på motsvarande sätt behörig att överklaga beslutet.

6 §

Kan det skäligen antas att barlastvattenavgift ska tas ut, får tillsynsmyndigheten meddela de förbud eller förelägganden beträffande fartyget som är nödvändiga för att säkra bevisning, så som förbud mot fartygets avgång, vidare resa eller föreläggande att fartyget ska anlöpa viss hamn. Såvitt avser utländska fartyg får sådana förbud och förelägganden endast meddelas när fartyget befinner sig i en hamn eller vid en offshore-terminal.

Finns det inte längre fog för ett beslut enligt första stycket, ska beslutet omedelbart hävas.

7 §

Påförs någon som är ägare av fartyget eller av fartyget och lasten barlastvattenavgift, får tillsynsmyndigheten samtidigt beträffande egendomen besluta sådant förbud eller föreläggande som avses i 6 § första stycket, om det behövs för att säkerställa statens anspråk på avgiften. Såvitt avser utländska fartyg får sådana förbud och förelägganden endast meddelas när fartyget befinner sig i en hamn eller vid en offshore-terminal. Beslutet gäller längst till dess verkställighet sker.

Beslut enligt första stycket får meddelas även innan avgifts-ärendet avgörs, om det finns sannolika skäl att avgift kommer att påföras någon som är ägare av fartyget eller av fartyget och lasten.

Ställs säkerhet för avgiftsskyldighetens fullgörande eller det i övrigt inte längre finns fog för ett beslut enligt första eller andra stycket, ska beslutet omedelbart hävas.

8 §

Beslut om förbud eller föreläggande enligt 6 eller 7 § gäller inte i något fall längre än fjorton dagar efter det att ett sådant beslut med anledning av utsläppet först meddelades rörande fartyget eller dess last.

9 §

Beslut om förbud eller föreläggande enligt 6 eller 7 § ska genast tillställas befälhavaren och rederiet. 6 kap. 3 och 5 §§ ska i tillämpliga delar gälla sådant beslut.

10 §

Tillsynsmyndighetens beslut och domstols dom varigenom barlastvattenavgift påförs får efter delgivning verkställas genast, om inte annat förordnas eller säkerhet ställs för avgiftsskyldighetens fullgörande. Om verkställighet gäller i övrigt vad som föreskrivs i utsökningsbalken om allmänt mål. Utmätt egendom får dock inte säljas utan gäldenärens samtycke, förrän beslutet har vunnit laga kraft.

11 §

En barlastvattenavgift får inte beslutas, om den som anspråket riktas mot inte har getts tillfälle att yttra sig inom två år från det att förutsättningarna att besluta om avgift har inträffat.

12 §

En beslutad barlastvattenavgift bortfaller om beslutet om avgiften inte har verkställts inom fem år från det att beslutet vann laga kraft.

13 §

En barlastvattenavgift ska återbetalas, om betalningsansvaret har upphävts genom beslut som har vunnit laga kraft.

Ränta på barlastvattenavgift som återbetalas enligt första stycket lämnas enligt 5 § räntelagen (1975:635) för tiden från den dag avgiften betalades till och med den dag avgiften återbetalas.

14 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får meddela närmare föreskrifter om den ordning i vilken barlastvattenavgifter ska betalas.

8 kap. Straffbestämmelser

1 §

Till böter eller fängelse i högst två år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet släpper ut barlastvatten i strid mot 2 kap. 1–5 §§ eller mot föreskrifter som meddelats med stöd av dessa bestämmelser. Detsamma gäller den som uppsåtligen eller av oaktsamhet släpper ut barlastvatten i strid mot föreskrifter om förbud meddelade med stöd av 6 kap. 1 § första stycket.

2 §

Till böter eller fängelse i högst två år döms befälhavaren, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet har brustit i den tillsyn som behövs för att utsläpp av barlastvatten inte ska ske i strid mot 2 kap. 1–5 §§ eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa bestämmelser eller i strid mot föreskrifter om förbud meddelade enligt 6 kap. 1 § första stycket. Om befälhavaren har delegerat ansvaret för tillsynen över hanteringen av barlastvatten till ett annat befäl eller om ett visst befäl har sådant ansvar till följd av tjänstens beskaffenhet, gäller vad som nu har sagts i motsvarande mån det befälet.

3 §

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot förbud eller förelägganden meddelade med stöd av 6 kap. 2 §.

4 §

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. en befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet framför ett fartyg som inte har en godkänd barlastvattenhanteringsplan,
2. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte följer en godkänd barlastvattenhanteringsplan, om inte gärningen föranleder ansvar enligt 1 eller 2 §,
3. en befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet framför ett fartyg i strid mot ett förbud som har meddelats med stöd av 5 kap. 5 §,
4. den som uppsåtligen bryter mot föreskriften i 4 kap. 3 § om skyldighet att hålla barlastvattendagboken tillgänglig och
5. ansvarig företrädare för ett fartygs rederi om denne uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att fartyget

undergår sådan besiktning som anges i 5 kap. 2 § första eller andra stycket eller underlåter att se till att fartyget har en godkänd barlastvattenhanteringsplan.

5 §

Till böter döms

1. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om barlastvattendagböcker som meddelats med stöd av 4 kap. 4 §,

2. den som uppsåtligen bryter mot förbudet att ta ut avgift för mottagning av sediment enligt 3 kap. 2 § första stycket,

3. den som uppsåtligen lämnar oriktig uppgift för att få ett certifikat som utfärdas med stöd av denna lag eller för att få giltighetstiden för ett sådant certifikat förlängd och

4. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om skyldighet att rapportera olyckshändelser eller brister som har meddelats med stöd av 10 kap. 3 §.

6 §

1. Släpps barlastvatten ut i strid mot 2 kap. 1–5 §§ eller mot föreskrifter som meddelats med stöd av dessa bestämmelser eller i strid mot föreskrifter om förbud meddelade med stöd av 6 kap. 1 § första stycket,

2. överträds ett föreläggande eller förbud meddelat enligt 6 kap. 2 § eller

3. överträds ett förbud som har meddelats med stöd av 5 kap. 5 §

döms ansvarig företrädare för fartygets rederi som om han eller hon själv hade begått gärningen, om han eller hon underlåtit att göra vad som skäligen kunnat fordras av honom eller henne för att förhindra det inträffade.

7 §

Bryter någon mot ett förbud eller föreläggande som har meddelats enligt 6 kap. 2 § och förenats med vite ska han eller hon inte dömas till ansvar enligt detta kapitel.

8 §

Till ansvar enligt denna lag ska inte dömas om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller miljöbalken.

9 kap. Överklagande m.m.

1 §

Tillsynsmyndighetens beslut om barlastvattenavgift och om förbud eller föreläggande enligt 7 kap. 6 eller 7 § får överklagas hos den tingsrätt som är sjörättsdomstol närmast tillsynsmyndighetens säte. Överklagande ska ske inom tre veckor från det att klaganden fått del av beslutet.

2 §

Beträffande talan vid domstol rörande beslut om barlastvattenavgift gäller i tillämpliga delar bestämmelserna i rättegångsbalken om åtal för brott på vilket inte kan följa svårare straff än böter.

Första stycket tillämpas även beträffande talan vid domstol angående förbud eller föreläggande enligt 7 kap. 6 eller 7 §. I fråga om handläggningen vid tingsrätt gäller dock bestämmelserna i 52 kap. 2, 3 och 5–12 §§ rättegångsbalken i tillämpliga delar. De bestämmelser som avser hovrätt gäller därvid i stället tingsrätten.

Bestämmelserna i rättegångsbalken om kvarstad i brottmål gäller i tillämpliga delar i mål som avses i första stycket.

Allmän åklagare företräder staten i mål vid domstol rörande beslut av tillsynsmyndigheten som har överklagats enligt 1 §.

3 §

Mål om ansvar för brott enligt 8 kap. eller om ersättning för åtgärder som verkställts enligt 6 kap. 5 § handläggs av tingsrätt som är behörig domstol enligt rättegångsbalken eller enligt 21 kap. 1, 2 och 8 §§ sjölagen (1994:1009).

4 §

Beslut som har meddelats i övriga frågor enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Överklagande ska ske inom tre veckor från det att klaganden fått del av beslutet.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

5 §

Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte annat beslutas.

10 kap. Övriga bestämmelser

1 §

Har en förundersökning inletts om brott enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av denna, och kan det skäligen befaras att brottet har begåtts på ett fartyg registrerat i en främmande stat, ska regeringen eller den myndighet som regeringen utser pröva om den staten ska upplysas om överträdelsen och tillställas utredningen i syfte att lagföringen i stället ska ske där (flaggstatsrapport).

2 §

Om ett förbud har beslutats med stöd av 6 kap. 2 § eller 7 kap. 6 eller 7 § beträffande ett utländskt fartyg, ska konsuln eller den närmaste diplomatische representanten för den stat där fartyget är registrerat (flaggstaten), genast underrättas om åtgärden och omständigheterna kring denna. Sådan underrättelse ska när så är möjligt även lämnas till sjöfartsmyndigheten i samma stat liksom till den myndighet eller organisation som har bemyndigats att utfärda certifikat för fartyget.

3 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får meddela föreskrifter om skyldighet att rapportera olyckshändelser eller brister som i något väsentligt avseende påverkar fartygets möjlighet att utföra barlastvattenhantering.

4 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får meddela de ytterligare föreskrifter om rapportering och information som enligt 2004 års internationella konvention om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment ska fullgöras av administrationen.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

2 Förslag till förordning om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment

Härigenom föreskrivs följande.

1 §

Denna förordning innehåller föreskrifter som ansluter till lagen (xxx) om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment.

2 §

Sjöfartsverket får bestämma vad som i lagen (xxx) om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment och i denna förordning ska avses med begreppen hamn, offshore-terminal, från närmaste land, byggt och årsdag.

Skifte av barlastvatten

3 §

Skifte av barlastvatten ska utföras på fartyg i havsområde där vattendjupet uppgår till minst 200 meter och avståndet från närmaste land är minst 200 nautiska mil, om fartyget på sin rutt passerar sådant område.

4 §

Om skifte inte kan utföras i enlighet med 3 §, ska skifte av barlastvatten utföras på fartyg i havsområde där vattendjupet uppgår till minst 200 meter och så långt från närmaste land som möjligt och under alla omständigheter minst 50 nautiska mil från närmaste land, om fartyget på sin rutt passerar sådant område.

5 §

Om skifte inte kan utföras i enlighet med 3 eller 4 §, ska skifte av barlastvatten utföras på fartyg i ett särskilt inrättat område för skifte av barlastvatten, om fartyget på sin rutt passerar sådant område eller detta ligger i nära anslutning till fartygets rutt.

6 §

Skifte av barlastvatten ska utföras med en effektivitet av minst 95 procent av volymen barlastvatten.

7 §

Sjöfartsverket får föreskriva om undantag från bestämmelserna om skifte av barlastvatten samt meddela ytterligare föreskrifter om utförandet.

Normer för utsläpp av barlastvatten

8 §

Från fartyg får släppas ut, per kubikmeter barlastvatten, mindre än 10 livsdugliga organismer med en minsta dimension som är större än eller lika med 50 mikrometer och, per milliliter barlastvatten, mindre än 10 livsdugliga organismer med en minsta dimension som är mindre än 50 mikrometer och större än eller lika med 10 mikrometer.

Särskilda bestämmelser gäller i fråga om vissa patogener i enlighet med 9 §.

9 §

Från fartyg får utsläpp av

1. toxikogena *Vibrio cholerae* (01 och 0139) inte överstiga en kolonibildande enhet per 100 milliliter eller en kolonibildande enhet per gram (våtvikt) av djurplanktonprov,

2. kolibakterien *Escherichia coli* inte överstiga 250 kolonibildande enheter per 100 milliliter och

3. intestinala enterokocker inte överstiga 100 kolonibildande enheter per 100 milliliter.

10 §

Bestämmelserna i 2 kap. 2 § lagen (xxx) om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment gäller fartyg byggda år 2010 och senare med en barlastvattenkapacitet under 5 000 kubikmeter och fartyg byggda år 2012 och senare med en barlastvattenkapacitet på minst 5 000 kubikmeter.

Bestämmelserna gäller

1. fartyg byggda före år 2009 med en barlastvattenkapacitet på 1 500–5 000 kubikmeter från och med år 2014,

2. fartyg byggda före år 2009 med en barlastvattenkapacitet på mindre än 1 500 eller mer än 5 000 kubikmeter från och med år 2016,

3. fartyg byggda år 2009 till och med år 2011 med en barlastvattenkapacitet på minst 5 000 kubikmeter från och med år 2016 och

4. fartyg byggda år 2009 med en barlastvattenkapacitet under 5 000 kubikmeter från och med tidpunkten för dess andra årliga besiktning, dock senast den 31 december 2011.

Fartyg som avses i andra stycket 1–3 ska under det år som bestämmelserna gäller för fartygen uppfylla dessa senast vid den första mellanliggande besiktningen eller den förnyade besiktningen, beroende på vilken av dessa som först verkställs, efter årsdagen för fartygets leverans.

11 §

Sjöfartsverket ska godkänna och utfärda certifikat för system för behandling av barlastvatten på svenska fartyg. Sjöfartsverket ska vid behov höra Kemikalieinspektionen i frågor om godkännande. System där aktiva substanser eller beredningar som innehåller en eller flera aktiva substanser används ska dessutom godkännas av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om godkännande av system och om ansökningsförfarandet samt om aktiva substanser och om förbud mot användandet av aktiva substanser.

Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om avgift för godkännande av system.

12 §

Sjöfartsverket ska godkänna sådan metod för hantering av barlastvatten som avses i 2 kap. 5 § lagen (xxx) om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment på svenska fartyg.

Undantag och dispens

13 §

Bestämmelserna i 2 kap. lagen (xxx) om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment gäller inte:

1. intag eller utsläpp av barlastvatten och sediment som är nödvändigt för fartygets säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss,

2. intag eller utsläpp av barlastvatten och sediment som är en följd av skada på fartyget eller dess utrustning om

a) alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits före och efter det att skadan inträffat eller upptäckts eller utsläppet har gjorts i syfte att förebygga eller begränsa detta och

b) rederiet eller den ansvarige befattningshavaren inte avsiktligt eller av oaktsamhet har orsakat skadan,

3. intag eller utsläpp av barlastvatten och sediment för att undvika eller begränsa föroreningsolyckor från fartyget,

4. intag och efterföljande utsläpp av samma barlastvatten och sediment på det fria havet eller

5. utsläpp av barlastvatten och sediment från ett fartyg på samma plats varifrån allt barlastvattnet och sedimentet härrör.

Föreskrifter om förbud meddelade enligt 6 kap. 1 § första stycket lagen (xxx) om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment ska inte gälla under de förhållanden som avses i första stycket 1–3.

14 §

Sjöfartsverket får meddela dispens från bestämmelserna om hantering av barlastvatten i 2 kap. lagen (xxx) om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment att gälla i Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon.

Dispens får beviljas fartyg på en eller flera resor mellan angivna hamnar eller platser eller fartyg som trafikerar endast särskilt angivna hamnar eller platser. En dispens får gälla under högst fem år.

Sjöfartsverket får meddela ytterligare föreskrifter om förutsättningar för dispens och om ansökningsförfarandet.

Sjöfartsverket ska meddela beslut om dispens efter att ha hört Naturvårdsverket och Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut.

15 §

Sjöfartsverket får föreskriva särskilda bestämmelser för fartyg som deltar i program för att bedöma teknologier för behandling av barlastvatten.

Mottagningsanordningar för sediment

16 §

Sjöfartsverket ska anvisa de platser där mottagningsanordningar för sediment ska finnas.

17 §

Sjöfartsverket får föreskriva och i enskilda fall medge sådana undantag som avses i 3 kap. 2 § andra stycket lagen (xxx) om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment.

Tillsyn

18 §

Tillsynsmyndighet enligt 5 kap. 9 § lagen (xxx) om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment är Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket ska godkänna svenska fartygs barlastvattenhanteringsplaner och utfärda certifikat som avses i 5 kap. 3 § första och andra stycket lagen (xxx) om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment för svenska fartyg.

Sjöfartsverket får träffa avtal med en sådan organisation som anges i 1 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) om undersökning av svenska fartyg och dess utrustning eller utfärdande av certifikat för svenska fartyg. Har en sådan organisation företagit undersökning av fartyg och utrustning eller utfärdat certifikat efter en sådan undersökning, har undersökningen eller certifikatet samma giltighet som en undersökning verkställd av eller ett certifikat utfärdat av Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket ska i verkets författningssamling tillkännage med vilka organisationer som avtal har träffats.

19 §

Sjöfartsverket får till den behöriga myndigheten i en stat som har anslutit sig till 2004 års internationella konvention om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment överlämna en begäran om att den myndigheten ska utföra en besiktning av ett svenskt fartyg och utfärda internationellt barlastvattenhanteringscertifikat.

På motsvarande sätt ska Sjöfartsverket på begäran av sådan myndighet som avses i första stycket besiktiga och certifiera ett utländskt fartyg.

20 §

Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om avgift för tillsyn av fartyg.

Varning om barlastvattenintag

21 §

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut ska utfärda varningar riktade till sjöfarande om områden i Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon där fartyg inte bör ta in barlastvatten. I meddelandet ska positionerna för området anges och om möjligt positionerna för alternativa områden för intag av barlastvatten.

22 §

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut ska informera IMO och berörda stater om utfärdade varningar.

23 §

Kommuner och vattenmyndigheter ska omedelbart informera Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut om förhållanden som kan antas föranleda varning om barlastvattenintag.

Barlastvattenavgift

24 §

Sjöfartsverket får meddela närmare föreskrifter om den ordning i vilken barlastvattenavgift ska betalas.

Övriga bestämmelser

25 §

- Föreskrifter och förelägganden enligt
1. 1 kap. 3 § andra och fjärde stycket,
 2. 3 kap. 3–4 §§,

3. 4 kap. 4 §,
4. 5 kap. 1 §, 2 § andra stycket, 3 § andra och fjärde stycket och 8 § och
5. 6 kap. 1 § första stycket
lagen (xxx) om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment meddelas av Sjöfartsverket. Föreskrifter enligt 1 kap. 3 § andra stycket första meningen och enligt 6 kap. 1 § första stycket samma lag ska meddelas efter att Sjöfartsverket har hört Naturvårdsverket.

26 §
Beslut enligt
1. 5 kap. 4–5 §§ och
2. 6 kap. 2 och 5 §§
lagen (xxx) om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment meddelas av Sjöfartsverket.

27 §
Om en förundersökning har inletts angående ett brott mot bestämmelserna i lagen (xxx) om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment eller mot föreskrifter meddelade med stöd av denna, och kan det skäligen befaras att brottet har begåtts på ett utländskt fartyg ska förundersökningsledaren anmäla ärendet till Riksåklagaren. Riksåklagaren beslutar om den stat där fartyget är registrerat ska tillställas utredningen i syfte att lagföringen i stället ska ske där (flaggstatsrapport).
Riksåklagaren meddelar närmare föreskrifter om sådan flaggstatsrapport som avses i första stycket.

28 §
En flaggstatsrapport enligt 27 § ska sändas till Justitiedepartementet som vidarebefordrar handlingarna till den behöriga myndigheten i den stat där fartyget är registrerat.
Om handlingar som ska sändas till en främmande stat behöver översättas ombesörjs detta av Justitiedepartementet.

29 §
Sjöfartsverket ska svara för den underrättelseskyldighet som följer av 10 kap. 2 § lagen (xxx) om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment.

Sjöfartsverket får meddela föreskrifter rörande rapporterings- skyldighet enligt 10 kap. 3 § samma lag.

30 §

Sjöfartsverket ska, med undantag för vad som anges i 22 §, svara för den rapporterings- och informationsskyldighet som enligt 2004 års internationella konvention om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment ska fullgöras av administrationen. Sjöfartsverket får meddela ytterligare föreskrifter i dessa hänse- enden.

Denna förordning träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

3 Förslag till lag om ändring i miljöbalken

Härigenom föreskrivs att 15 kap. 32 § miljöbalken ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

15 kap.

32 §

Vad som sägs i 31 § första stycket gäller inte sådana utsläpp av skadliga ämnen från fartyg som regleras genom lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.

Vad som sägs i 31 § första stycket gäller inte sådana utsläpp av skadliga ämnen från fartyg som regleras genom lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg *eller sådana utsläpp av sediment från fartyg som regleras i lagen (xxx) om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment eller i föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag.*

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

4 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

6 §

Befälhavaren skall se till att ha den kännedom om fartyget som han eller hon behöver för att kunna fullgöra sina skyldigheter i fråga om säkerheten på fartyget *och* för att förhindra förorening.

Innan en resa påbörjas, skall befälhavaren se till att fartyget görs sjöklart.

När en ombordanställd tillträder sin befattning ombord, skall befälhavaren se till att han eller hon får behövlig kännedom om fartyget, om grundläggande säkerhetsbestämmelser, om bestämmelser till skydd mot förorening från fartyg *och* om åtgärder vid sjöolycka.

Befälhavaren ska se till att ha den kännedom om fartyget som han eller hon behöver för att kunna fullgöra sina skyldigheter i fråga om säkerheten på fartyget, för att förhindra förorening *och för att förhindra otillåtna utsläpp av barlastvatten och sediment från fartyg.*

Innan en resa påbörjas, ska befälhavaren se till att fartyget görs sjöklart.

När en ombordanställd tillträder sin befattning ombord, ska befälhavaren se till att han eller hon får behövlig kännedom om fartyget, om grundläggande säkerhetsbestämmelser, om bestämmelser till skydd mot förorening från fartyg, om åtgärder vid sjöolycka *och om bestämmelser om hantering av fartygs barlastvatten och sediment.*

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

5 Förslag till lag om ändring i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning

Härigenom föreskrivs att 2 a § lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

I stället för vad som sägs i 2 § gäller 11 kap. lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg i fråga om Kustbevakningens och kustbevakningstjänstemäns befogenheter att vidta åtgärder vid misstanke om brott mot föreskrifter i lagar och andra författningar som gäller förorening från fartyg.

2 a §
I stället för vad som sägs i 2 § gäller 11 kap. lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg i fråga om Kustbevakningens och kustbevakningstjänstemäns befogenheter att vidta åtgärder vid misstanke om brott mot föreskrifter i lagar och andra författningar som gäller förorening från fartyg.

2 § ska tillämpas med de begränsningar som följer av bestämmelserna i lagen (xxx) om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

6 Förslag till förordning om ändring i avfallsförordningen (2001:1063)

Härigenom föreskrivs att 22 § avfallsförordningen (2001:1063) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

22 §

Från mottagningsanordning för avfall från fartyg i hamn skall genom kommunens försorg transporteras bort oljeavfall, toalettavfall, fast avfall och rester av andra skadliga ämnen som det är förbjudet att släppa ut enligt lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av den lagen. Detta gäller inte oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten som avses i 3 kap. 1 § samma lag eller barlastvatten eller tankspolvätska som avses i 2 § samma kapitel.

I en hamn som inte är kommunägd skall hamnens innehavare för kommunen ange behovet av renhållningstjänster i den ordning som har bestämts

Från mottagningsanordning för avfall från fartyg i hamn skall genom kommunens försorg transporteras bort oljeavfall, toalettavfall, fast avfall och rester av andra skadliga ämnen som det är förbjudet att släppa ut enligt lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av den lagen. Detta gäller inte oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten som avses i 3 kap. 1 § samma lag eller barlastvatten eller tankspolvätska som avses i 2 § samma kapitel.

Genom kommunens försorg ska också sediment från fartygs barlastvatten som avlämnats i sådan anordning för mottagning av sediment som avses i 3 kap. lagen (xxx) om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment transporteras bort.

I en hamn som inte är kommunägd ska hamnens innehavare för kommunen ange behovet av renhållningstjänster i den ordning som har bestämts

av kommunfullmäktige eller den kommunala nämnd som fullmäktige bestämmer.

I förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg finns bestämmelser om mottagningsanordningar för avfall från fartyg i hamn.

av kommunfullmäktige eller den kommunala nämnd som fullmäktige bestämmer. *Detsamma ska gälla den som enligt 3 kap. 1 § lagen (xxx) om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av denna bestämmelse ansvarar för driften av en anordning för mottagning av sediment.*

I förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg finns bestämmelser om mottagningsanordningar för avfall från fartyg i hamn.

Denna förordning träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

7 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg

dels att 2 kap. 9 § ska ha följande lydelse,

dels att det i 2 kap. införs en ny paragraf, 32 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

9 §

Trots förbuden mot utsläpp av olja i 2 kap. 2 § första stycket lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg och förbuden i 5 § får utsläpp ske av:

1. rent barlastvatten, eller

2. rent länsvatten, om det släpps ut enligt bestämmelserna i 11 och 13 §§.

Med rent barlastvatten avses även segregerad barlast.

Trots förbuden mot utsläpp av olja i 2 kap. 2 § första stycket lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg och förbuden i 5 § får utsläpp ske av:

1. rent barlastvatten, eller

2. rent länsvatten, om det släpps ut enligt bestämmelserna i 11 och 13 §§.

Med rent barlastvatten avses även segregerad barlast.

Utsläpp av barlastvatten får dock inte ske i strid mot bestämmelserna i lagen (xxx) om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment.

32 §

Utsläpp av barlastvatten enligt 29–31 §§ får dock inte ske i strid mot bestämmelserna i lagen (xxx) om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment.

Denna förordning träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

8 Förslag till förordning om ändring i bilagan till sekretessförordningen (1980:657)

Härigenom föreskrivs att det i bilagan till sekretessförordningen (1980:657) införs en ny punkt, p. 137, av följande lydelse.

Verksamheten består i	Särskilda begränsningar i sekretessen
137. tillsyn och tillståndsgivning enligt lagen (xxx) om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment.	sekretessen gäller inte beslut i ärenden.

Denna förordning träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

1 Utredningsuppdraget och dess genomförande

1.1 Uppdraget

Barlastvattenutredningen har haft i uppdrag att redovisa förutsättningarna för Sverige att bli part till den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, fortsättningsvis benämnd barlastvattenkonventionen. Konventionen antogs vid en diplomatkonferens om fartygs hantering av barlastvatten den 13 februari 2004, anordnad av FN:s internationella sjöfartsorganisation, International Maritime Organization (IMO).

Enligt utredningens direktiv skulle en rapport från Sjöfartsverket, avlämnad till regeringen den 25 februari 2005, ligga till grund för utredningen.¹ Utredningens uppdrag har omfattat att klargöra såväl de utestående frågor som tas upp i Sjöfartsverkets rapport som eventuella frågeställningar som framkommit efter rapportens överlämnande. Uppdraget har även omfattat att föreslå lämpliga författningstexter. Uppdraget skulle redovisas senast den 2 januari 2008.

Barlastvattenutredningens direktiv bifogas som *bilaga 1* (Dir. 2007:14). Som *bilaga 2* bifogas barlastvattenkonventionen, i engelsk originalutformning och i svensk översättning.

¹ Sjöfartsverket, *Redovisning av regeringsuppdrag att utreda Sveriges genomförande av den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment*, 2005, Sjöfartsverkets diariernr. 0602-04-17389.

1.2 Utredningsarbetet

Arbetet har bedrivits i nära samråd med de förordnade experterna. Barlastvattenutredningen höll sitt första utredningssammanträde den 12 april 2007. Därefter har sex endagssammanträden och ett tvådagarssammanträde med experterna hållits.

De två närmast berörda myndigheterna i arbetet med att genomföra barlastvattenkonventionen, Sjöfartsverket och Naturvårdsverket, har varit representerade i utredningsarbetet genom utredaren och Naturvårdsverkets expert. Utredningen har vidare träffat företrädare för Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) och för Informationscentralen för Egentliga Östersjön samt har samrått med Kemikalieinspektionen. Utredningen har varit i kontakt med berörda myndigheter i Norge, Danmark och Finland, med hamnföretagens branschorganisation Sveriges Hamnar och med några reparationsvarv.

Utredningen har följt utvecklingen i de internationella organisationer som arbetar med frågor om barlastvattenkonventionen. Utredningens sekreterare har deltagit i det sammanträde som IMO:s miljökommitté, Marine Environment Protection Committee (MEPC), hållit den 9–13 juli 2007 (MEPC 56).

Utredningen har haft erforderligt samråd med Näringslivets regelnämnd i fråga om de ekonomiska konsekvenserna för sjöfartsnäringsn.

1.3 Begreppet anslutning

Barlastvattenkonventionen var öppen för undertecknande av alla stater från och med den 1 juni 2004 till och med den 31 maj 2005. Därefter är den öppen för anslutning av alla stater (artikel 17.1). Artikel 17.2 anger att en stat kan bli part till konventionen genom undertecknande utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande, genom undertecknande med sådant förbehåll följt av ratifikation, godtagande eller godkännande eller genom anslutning.

Sverige har inte undertecknat barlastvattenkonventionen, varken med eller utan förbehåll. Sverige kan således bli part till konventionen genom anslutning.

2 Om barlastvattenkonventionen

2.1 Barlastvattenkonventionens bakgrund och status

När ett fartyg går utan last behövs något annat för att bibehålla dess stabilitet och få det att ligga tillräckligt djupt i vattnet. Barlastvatten i särskilda tankar används som sådan tillfällig last som töms när gods som ska fraktas lastas på fartyget. Barlastvattnet kan ha skiftande ursprung, intaget i olika områden med olika salthalt och med organismer av varierande slag. Många hamnar finns i brackvattenområden där både sötvatten- och brackvattenarter, och även en del marina arter, kan klara sig.

Över 90 procent av godset i världshandeln fraktas med fartyg. Dessa fartyg transporterar årligen mellan 3–5 miljarder ton barlastvatten över havet. Enligt FN:s beräkningar är det möjligt att lika mycket barlastvatten varje år flyttas inom olika länder och regioner. En rapport från Sjöfartsverket utvisar att det släpps ut cirka 46 miljoner ton barlastvatten årligen i svenska hamnar.¹

Utsläpp av barlastvatten utgör ett potentiellt hot mot akvatiska ekosystem och dricksvattentäkter. Med barlastvattnet kan akvatiska växter och djur samt bakterier, virus och svampar transporteras till områden som de inte kan sprida sig till naturligt. Främmande organismer som släpps ut med barlastvatten kan orsaka stor ekologisk och ekonomisk skada i den nya miljön. Det finns exempelvis risk för att utsläpp av främmande organismer försämrar vattenkvaliteten i dricksvattentäkter, slår ut inhemska arter, ersätter arter som har ett högt ekonomiskt värde, förstör fisk- och musselodlingar eller täpper igen vattenintag till industrier. Introduktion av främmande arter är en av de främsta orsakerna till minskad biologisk mångfald genom att de inhemska arterna slås ut. Bekämpning och utrotning av en introducerad art är en resurs-

¹ Hoffrén, Karin, Sjöfartsverket, *Pilot study on annual ballast water discharge and uptake in Sweden*, 2006, s. 1.

krävande och svår process, som i princip är omöjlig att utföra i havsmiljön.

Östersjön är särskilt känslig för etablering av främmande arter. Detta beror bl.a. på att denna havsmiljö är förhållandevis ung med få inhemska arter samt att den är utsatt för stora miljöstörningar. En omfattande internationell sjöfart förekommer i Östersjön och den utsätts därmed i stor utsträckning för obehandlat barlastvatten som innehåller främmande organismer. Även utsläpp av obehandlat barlastvatten från internationell sjöfart i sötvattensystem som Mälaren och Vänern, innebär stora risker för störningar av strukturen och funktionen i sjöarnas ekosystem och för människors möjlighet att använda vattnet som en resurs.

För att komma till rätta med problematiken med skadliga vattenlevande organismer och patogener som sprids genom barlastvatten antogs vid en diplomatkonferens anordnad av FN:s internationella sjöfartsorganisation, IMO, den 13 februari 2004, en internationell konvention om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. Med skadliga vattenlevande organismer och patogener avses följande. Vattenlevande organismer eller patogener som, om de släpps ut i havet, inbegripet flodmynningar, eller i sötvatten, kan förorsaka skada för miljön, människors hälsa, egendom eller resurser, störa den biologiska mångfalden eller störa tillåten användning av dessa områden (artikel 1.8). Med en patogen avses en organism som orsakar sjukdom hos en annan organism. Begreppet omfattar alla mikroskopiska sjukdomsalstrare, t.ex. virus, bakterier, urdjur och svampar.

Fyra konferensresolutioner antogs samtidigt med konventionen. IMO:s miljökommitté, MEPC, hade fram till konventionens antagande arbetat med att ta fram juridiskt bindande regler för hantering av barlastvatten sedan år 1993.

Barlastvattenkonventionen har föregåtts av frivilliga internationella riktlinjer för att förhindra överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener genom fartygs utsläpp av barlastvatten och sediment. De första riktlinjerna antogs år 1991 av MEPC. Initiativet till arbetet med riktlinjerna togs av ett antal stater, bl.a. Kanada och Australien, till följd av problem med vattenlevande organismer som tillförts nationella vatten genom barlastvatten och sediment.

Barlastvattenkonventionen träder i kraft 12 månader efter den dag då minst 30 stater, vilkas handelsflottor sammanlagt motsvarar

minst 35 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, har blivit parter till konventionen (artikel 18.1).

Per den 30 november 2007 har 11 stater blivit parter till konventionen; Barbados, Egypten, Kiribati, Maldiverna, Nigeria, Norge, Saint Kitts och Nevis, Sierra Leone, Spanien, Syrien och Tuvalu. Dessa staters handelsflottor motsvarar 3,46 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet.

2.2 Konventionens syfte och innehåll

Barlastvattenkonventionen består av en inledning, en huvudtext med 22 artiklar samt en bilaga. Bilagan utgör en integrerad del av konventionen. Konventionen syftar till att förebygga, begränsa och slutligen eliminera överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener genom kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. Bestämmelserna i konventionen ska tillämpas på samtliga fartyg i internationell trafik.

Utsläpp av barlastvatten får endast göras om barlastvattnet har hanterats enligt konventionens bestämmelser. Den dag konventionen träder i kraft ska därför alla fartyg som omfattas av den antingen skifta barlastvatten i vattenområden med ett visst djup och på ett visst avstånd från närmaste land, eller behandla barlastvattnet med godkända system så att koncentrationen av skadliga vattenlevande organismer och patogener inte överstiger angivna gränsvärden. Dessa krav gäller inte om barlastvattnet lämnas till en mottagningsanordning i land eller någon annan godkänd metod för hantering av barlastvatten används.

I vattenområden som inte uppfyller konventionens krav på djup och avstånd från land, får särskilda områden inrättas där fartyg tillåts skifta barlastvatten. Under en övergångsperiod från och med år 2009 till och med år 2015 ska fartygen successivt upphöra med skifte av barlastvatten. Vilken tidpunkt som gäller för respektive fartyg beror på fartygets byggnadsår och barlastvattenkapacitet. Från och med år 2016 ska det inte längre vara tillåtet att skifta barlastvatten.

Vad gäller hantering av sediment ska det i hamnar och terminaler där rengöring eller reparation av barlastvattentankar förekommer, finnas lämpliga mottagningsanordningar för sediment. Konventionen anger vidare att fartyg bör konstrueras och

byggas så att bl.a. intag och oönskade ansamlingar av sediment begränsas.

Varje fartyg ska ha en godkänd barlastvattenhanteringsplan. Denna ska bl.a. innehålla en beskrivning av dels de åtgärder som fartyget ska vidta för att uppfylla barlastvattenhanteringskraven, dels förfarandena för att avlägsna sediment. Vidare ska varje fartyg ha en barlastvattendagbok. I denna ska införas uppgifter om fartygets alla åtgärder i fråga om hantering av barlastvatten.

Konventionen innehåller också regler om besiktning och certifiering av fartyg samt inspektion av utländska fartyg i hamnar och vid offshore-terminaler. Under en sådan inspektion får bl.a. en kontroll av barlastvattendagboken ske samt stickprovundersökning av fartygets barlastvatten utföras. Under vissa förutsättningar, bl.a. om ett fartyg saknar gällande certifikat, får en detaljerad inspektion ske. Då ska åtgärder vidtas för att säkerställa att fartyget inte släpper ut barlastvatten förrän det kan ske utan att utgöra en risk för miljön, människors hälsa, egendom eller resurser.

Överträdelser av konventionens regler inom en parts jurisdiktion ska förbjudas och påföljder införas i den nationella lagstiftningen. Överträdelser på fartyg som för partens flagg ska också förbjudas, oavsett var överträdelsen sker. Vid en överträdelse får åtgärder dessutom vidtas för att varna fartyget, kvarhålla det eller avvisa det.

Varje part ska meddela sjöfarande om områden under sin jurisdiktion i vilka fartyg inte bör ta in barlastvatten på grund av kända förhållanden. Varningar kan bl.a. utfärdas för områden som är kända för att där kan förekomma utbrott eller populationer av skadliga vattenlevande organismer och patogener, som kan förmodas ha betydelse för ett fartygs intag eller utsläpp av barlastvatten.

Konventionens parter har rätt att, individuellt eller tillsammans, vidta mer långtgående åtgärder än vad som följer av konventionens bestämmelser, för att uppfylla konventionens syfte. Parterna bör se till att de åtgärder som vidtas inte orsakar större skada än de förhindrar på deras eller andra staters miljö, människors hälsa, egendom eller resurser.

Parterna ska vidare bemöda sig om att främja och underlätta vetenskaplig och teknisk forskning om hantering av barlastvatten och övervaka effekterna av hantering av barlastvatten. Stöd till parter som begär tekniskt bistånd ska lämnas. Regionala sam-

arbeten mellan parter ska främjas, bl.a. anges att regionala avtal bör ingå för att utveckla harmoniserade förfaranden.

En part kan, enskilt eller tillsammans med andra parter, införa tilläggsåtgärder om det bedöms nödvändigt för att uppfylla konventionens syfte.

2.3 Effekter av konventionens genomförande

Barlastvattenkonventionen hänvisar till två internationella konventioner som Sverige har ratificerat. Den ena är 1992 års konvention om biologisk mångfald.² Genom denna har Sverige åtagit sig att främja skyddet av ekosystem, naturliga livsmiljöer och bibehållandet av livskraftiga populationer av arter i naturliga miljöer. Sverige har vidare förbundit sig att hindra införseln av, kontrollera eller utrota sådana främmande arter som hotar ekosystem, livsmiljöer eller arter.³

Den andra konventionen som anges är 1982 års havsrättskonvention⁴ som bl.a. anger en skyldighet för stater att vidta alla nödvändiga åtgärder för att förhindra, begränsa och kontrollera avsiktligt eller oavsiktligt införande till någon viss del av den marina miljön av främmande eller nya arter som kan medföra betydande och skadliga förändringar hos denna.⁵

Sverige har också undertecknat konventionen om skydd av Östersjöområdet marina miljö (Helsingforskonventionen).⁶ Helsingforskonventionen har en kommission, Helsingforskommissionen (HELCOM), som verkställande organ. Sverige har dessutom åtaganden inom ramen för konventionen för skydd av den marina miljön i nordöstra Atlanten (OSPAR).⁷ Inom båda dessa organisationer pågår arbeten för att främja medlemsstaternas tillträde till barlastvattenkonventionen (avsnitt 3.2–3).

Inom EU finns ett s.k. ramdirektiv för vatten.⁸ Detta syftar bl.a. till att uppnå en god ekologisk status i gemenskapens vattenmiljö. Sverige har genomfört reglerna i direktivet, huvudsakligen i miljö-

² Konventionen om biologisk mångfald (SÖ 1993:77).

³ Artikel 8 konventionen om biologisk mångfald.

⁴ Förenta Nationernas havsrättskonvention av den 10 december 1982 (SÖ 2000:1).

⁵ Artikel 196 p. 1 havsrättskonventionen.

⁶ SÖ 1996:22.

⁷ SÖ 1994:25.

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område, EGT L 327, 22.12.2000, s. 1, Celex 300L0060.

balken. Ett direktiv om en marin strategi för EU:s medlemsstater har vidare antagits i december 2007 (avsnitt 3.4).

Ett effektivt genomförande av barlastvattenkonventionen skulle betydligt minska riskerna för överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener. De samhällsekonomiska vinsterna av detta torde vara stora (kapitel 8). Genom att ansluta till konventionen skulle Sverige även medverka till att de internationella organisationer, som Sverige är medlem i, kan uppnå sina syften. Sveriges förutsättningar för anslutning behandlas i kapitel 4.

3 Utvecklingen inom IMO och andra internationella organisationer

I detta kapitel redogörs för IMO:s arbete med regelverket efter barlastvattenkonventionens antagande. Vidare beskrivs det arbete som bedrivs i fråga om barlastvatten inom HELCOM och OSPAR. Även det arbete som påbörjats inom EU i fråga om främmande organismer kommenteras. Arbetet i dessa organisationer fortskrider löpande. Sverige bör därför fortsätta att bevaka utvecklingen inom dessa.

3.1 IMO

Inom IMO behandlas barlastvattenfrågorna av miljökommittén MEPC. Sedan konventionens antagande vid diplomatkonferensen den 13 februari 2004 har MEPC haft sex sammanträden där bl.a. frågor rörande barlastvattenkonventionen har behandlats (MEPC 51-56). Det senaste var MEPC 56 som ägde rum den 9 till den 13 juli 2007. MEPC sammanträder nästa gång den 31 mars till den 4 april 2008 (MEPC 57).

Barlastvattenkonventionen stöds av ett antal riktlinjer som har antagits av MEPC enligt bemyndiganden, som kommittén getts i konventionen. För närvarande har tretton, av fjorton tilltänkta, riktlinjer antagits (under MEPC 53-56). Riktlinjerna ska utgöra ett stöd för medlemsstaterna att genomföra konventionens bestämmelser på ett effektivt sätt. Följande riktlinjer har antagits av MEPC:

- Anordningar för mottagning av sediment, resolution MEPC.152(55), G1

- Barlastvattenhantering för fartyg som inte omfattas av konventionen, resolution MEPC.123(53), G3
- Barlastvattenhantering och utveckling av barlastvattenhanteringsplaner, resolution MEPC.127(53), G4
- Mottagningsanordningar för barlastvatten, resolution MEPC.153(55), G5
- Skifte av barlastvatten, resolution MEPC.124(53), G6
- Riskbedömningar för dispensprövning, resolution MEPC.162(56), G7
- Godkännande av system för behandling av barlastvatten, resolution MEPC.125(53), G8
- Procedur för godkännande av system för behandling av barlastvatten som innehåller aktiva substanser, resolution MEPC.126(53), G9
- Godkännande och kontroll av prototypprogram, resolution MEPC.140(54), G10
- Konstruktion av fartyg för skifte av barlastvatten, resolution MEPC.149(55), G11
- Konstruktion av fartyg för underlättande av sedimenthantering, resolution MEPC.150(55), G12
- Tilläggsåtgärder, resolution MEPC.161(56), G13
- Särskilda områden för skifte av barlastvatten, resolution MEPC.151(55), G14

Det bör här nämnas att MEPC vid det senaste sammanträdet beslutade att en översyn ska göras av riktlinjerna G8 och G9, ett arbete som kommer att påbörjas under år 2008. De riktlinjer som kvarstår att utarbetas och sedermera antas av MEPC behandlar frågan om provtagning av barlastvatten (G2). De beräknas kunna antas under MEPC 57.

Under MEPC 56 antogs även riktlinjer för skifte av barlastvatten i Antarktis (resolution MEPC.163(56)). Dessa riktlinjer är dock inte kopplade till någon regel eller artikel i barlastvattenkonventionen och räknas därför inte in i numreringen av riktlinjerna.

Det bör också nämnas att det finns riktlinjer för tillsyn och för hamnstatskontroll på barlastvattenkonventionens område. När barlastvattenkonventionen trätt i kraft är det tänkt att dessa rikt-

linjer ska inkorporeras i två befintliga IMO-resolutioner.¹ Riktlinjerna avseende tillsyn har utarbetats av IMO:s underkommitté för flaggstatsimplementering (FSI). Riktlinjer för hamnstatskontroll har godkänts av Paris MoU, en regional kommitté för hamnstatskontroll, i maj 2007 och ska vidarebefordras till FSI.²

Frågan om genomförandet av riktlinjerna vid en anslutning till konventionen behandlas i avsnitt 5.2.3.

I konventionen anges att MEPC ska hålla ett möte senast tre år före det första tillämpningsdatumet i fråga om hantering av barlastvatten genom behandling ombord på fartyget, dvs. den 1 januari 2009 (regel D-5.1). Vid detta skulle MEPC enligt bestämmelsen bl.a. genomföra en prövning av huruvida lämpliga teknologier är tillgängliga för att berörda fartyg ska kunna uppfylla detta krav. I resolution nummer fyra till konventionen rekommenderas härutöver att MEPC senast under år 2006 ser över reglerna i bilagan till konventionen. I konventionen anges vidare att MEPC periodiskt ska genomföra prövning när så är lämpligt för att granska andra aspekter av hantering av barlastvatten.

Frågan om tillgängligheten av lämpliga teknologier behandlades av MEPC i oktober 2006 (MEPC 55) och i juli 2007 (MEPC 56). Kommittén konstaterade vid det sistnämnda sammanträdet att godkända system för behandling av barlastvatten troligen kommer att vara tillgängliga, i tillräcklig omfattning, först från år 2010 eller år 2011. Se vidare för dessa frågor avsnitt 4.2.1.

3.2 HELCOM

Helsingforskonventionen syftar till att skydda Östersjöområdet marina miljö. Den undertecknades år 1974 av de dåvarande staterna runt Östersjön. Under år 1992 utarbetades en ny och reviderad version av konventionen vilken har ratificerats av samtliga stater runt Östersjön och av Europeiska gemenskapen. Den trädde i kraft år 2000. Helsingforskonventionens verkställande organ HELCOM beslutade under år 2005 att utarbeta en aktionsplan för Östersjön (Baltic Sea Action Plan). En arbetsgrupp bildades under år 2006 för att, under ledning av Tyskland och HELCOM:s sekretariat,

¹ Riktlinjerna för tillsyn att införas i resolution A.948 (23), *Harmonized System of Survey and Certification* och riktlinjerna för hamnstatskontroll att införas i resolution A.787 (19), *Procedures for Port State Control*.

² Port State Control Committee, Summary Report, 40:e sammanträdet, 7–11 maj 2007.

utveckla ett vägledningsdokument ("road map") för genomförande och ratifikation av barlastvattenkonventionen. Detta dokument ingår i aktionsplanen för Östersjön.³ Sverige har deltagit i arbetsgruppen. Aktionsplanen antogs på ett ministermöte i Krakow, Polen, den 15 november 2007. Det övergripande målet för aktionsplanen är att Östersjön ska vara i god ekologisk status år 2021.

Målsättningen enligt vägledningsdokumentet om barlastvattenkonventionen är att Östersjöstaterna ska bli parter till konventionen senast år 2013. Dokumentet innehåller olika åtgärds punkter i fråga om vilka det vore önskvärt att staterna samarbetar, bl.a. avseende frågan om riskbedömningar i syfte att nå fram till ett gemensamt system för att bevilja dispenser enligt konventionen. Som exempel kan också nämnas att det anges att ett gemensamt varningssystem bör inrättas. Vägledningen utgörs dock enbart av ett rekommenderande ramdokument. För närvarande finns det inte något etablerat samarbete mellan Östersjöstaterna i dessa frågor.

3.3 OSPAR

Sverige har också ratificerat konventionen för skydd av den marina miljön i nordöstra Atlanten (OSPAR), som trädde i kraft under år 1998. Det verkställande organet är OSPAR-kommissionen.

Inom ramen för OSPAR pågår sedan år 2005 ett arbete med att utarbeta en regional barlastvattenhanteringsstrategi för OSPAR-regionen. Arbetet sker under ledning av Storbritannien. Som ett första led i strategin har frivilliga riktlinjer för skifte av barlastvatten utarbetats för fartyg som seglar in i denna region. När barlastvattenkonventionen har trätt i kraft och krav ställs på fartyg att ha godkända system för behandling av barlastvatten ska riktlinjerna inte längre gälla.

Alla fartyg som omfattas av barlastvattenkonventionen och som seglar in i OSPAR-regionen samt fartyg som passerar denna region på väg till Östersjön, omfattas av riktlinjerna. Exempelvis gäller de för fartyg som på sin väg till regionen korsar Atlanten eller som passerar Afrikas västkust. De gäller däremot inte för fartyg som seglar in i regionen från Medelhavet.

³ *Road map towards harmonised implementation and ratification of the 2004 International Convention for Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments.*

De fartyg som omfattas bör enligt riktlinjerna skifta barlastvatten i områden med ett vattendjup om minst 200 meter och minst 200 nautiska mil från land eller, om detta inte är möjligt, i områden med samma djup men minst 50 nautiska mil från land. Fartyget bör ha utfört skifte före inträde i OSPAR-regionen. Har detta inte gjorts, bör det utföras inom regionen med uppfyllande av samma kriterier. Skifte bör däremot inte utföras om det skulle äventyra säkerheten för fartyget. Riktlinjerna gäller inte heller vid upptag eller utsläpp av barlastvatten som görs för att garantera säkerheten på fartyget i nödsituationer eller vid sjöräddningar. Fartygen bör vidare enligt riktlinjerna ha en barlastvattenhanteringsplan i enlighet med konventionens krav och föra dagbok över hanteringen av barlastvatten.

Sverige har inom ramen för sitt medlemskap i OSPAR uttryckt sitt stöd för ett ikraftträdande av riktlinjerna. De beräknas kunna träda i kraft den 1 februari 2008.⁴

OSPAR har också tagit fram ett utkast till frivilliga riktlinjer för skifte av barlastvatten att gälla fartyg som lämnar Östersjön på väg mot hamnar utanför nordöstra Atlanten. Riktlinjernas innehåll motsvarar det som ska gälla för inträde i OSPAR-regionen och Östersjön, dock är inte något första tillämpningsdatum satt för dessa.

Under förutsättning att finansiering kan erhållas för OSPAR-kommissionens fortsatta arbete med strategin, avses detta fortskrida till att omfatta även riktlinjer för barlastvattenhantering inom regionen. För närvarande planeras sådana riktlinjer att kunna tillämpas med början i september 2008.

3.3.1 Samarbete mellan HELCOM och OSPAR

Vikten av ett samarbete mellan HELCOM och OSPAR vad gäller frågor som rör barlastvattenkonventionen, har betonats av båda organisationerna. Detta har bl.a. kommit till uttryck inom ramen för HELCOM:s arbete med vägledningsdokumentet. I detta uttalar bl.a. att ett samarbete bör komma till stånd exempelvis gällande inrättande av särskilda områden för skifte av barlastvatten i de fall skifte inte kan utföras enligt kriterierna för vattendjup och avstånd från land.⁵ HELCOM har också beslutat att delta i OSPAR:s

⁴ Sjöfartsverkets diariernr. 0401-04-03118.

⁵ HELCOM Roadmap, p. 8.

arbete med de frivilliga riktlinjerna för skifte av barlastvatten samt att i andra relevanta avseenden samarbeta med OSPAR.⁶

3.4 EU

Europaparlamentet och rådet antog i december 2000 ett direktiv om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område, det s.k. ramdirektivet för vatten.⁷ Härigenom har en ram upprättats för skyddet av såväl ytvatten som grundvatten. Regeringen har i förordningen (2004:660) om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön meddelat närmare föreskrifter om hur ramdirektivet ska genomföras. Reglerna i 5 kap. miljöbalken om åtgärdsprogram har anpassats till ramdirektivet. Sverige har vidare delats in i fem vattendistrikt. Grundvattnet och allt vatten längs Sveriges kuster som finns innanför baslinjen och inom en nautisk mil bortom denna ingår i vattendistriktet (5 kap. 10 § miljöbalken). En länsstyrelse i varje vattendistrikt ska vara ansvarig myndighet (vattenmyndighet) för förvaltningen av kvaliteten på vattenmiljön. För varje vattenmyndighet ska det finnas en särskild vattendelegation med uppgift att fatta beslut inom vattenmyndighetens ansvarsområde (37 a och c §§ förordningen (2002:864) med länsstyrelseinstruktion).

Europeiska kommissionen har vidare påbörjat ett arbete med att ta fram ett ramverk till skydd för invasiva främmande arter, dvs. främmande arter som skadar biologisk mångfald, samhällsekonomiska värden och/eller människors hälsa. Arbetet syftar till att stoppa förlusten av biologisk mångfald orsakad av främmande arter, bl.a. genom att reglera handeln för att hindra införsel av invasiva främmande arter och genom etablering av varningssystem och informationssystem. Vidare syftar det till att främja samarbete mellan medlemsstaterna genom utbyte av information, forskning och utveckling m.m.

Detta arbete är i inledningsfasen och det är ännu inte klarlagt om slutprodukten kommer att bli ett juridiskt bindande ramverk för medlemsstaterna eller om det stannar vid frivilliga överenskommelser mellan staterna.

⁶ HELCOM Roadmap, p. 9–11.

⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område, EGT L 327, 22.12.2000, s. 1, Celex 300L0060.

Ett direktiv om en marin strategi för EU:s medlemsstater har antagits av Europaparlamentet och ministerrådet i december 2007. Enligt direktivet ska EU:s medlemsstater vidta nödvändiga åtgärder för att uppnå en god miljöstatus i EU:s hav senast år 2020. Detta ska ske bland annat genom att stärka det regionala samarbetet i havsfrågor. Strategin ska vara ekosystemanpassad i syfte att tillgodose både behovet att skydda den marina miljön och samtidigt ge möjlighet att nyttja den. Varje medlemsstat ska utveckla en marin strategi för sina egna vatten inom de marina regionerna, dvs. för svensk del Östersjön och Skagerrak. Staterna ska ha färdiga åtgärdsprogram att användas senast år 2015. Direktivet täcker medlemsstaternas havsområden från baslinjen ut till den yttre gränsen av den ekonomiska zonen, dvs. maximalt 200 nautiska mil, med undantag för de vattenområden där ramdirektivet för vatten är tillämpligt.

Direktivet innebär att varje medlemsstat ska utpeka en eller flera nationella myndigheter som ska ansvara för förvaltningen av havet i de olika havsregionerna. Havsmiljöutredningen (M 2006:05) har fått i uppdrag att föreslå hur Sverige bör organisera förvaltningen av havsmiljön, i enlighet med vad som följer av direktivet (Dir. 2007:67). Uppdraget ska redovisas senast den 30 april 2008.

4 Förutsättningar för anslutning

Bestämmelserna i barlastvattenkonventionen reglerar hur barlastvatten ska hanteras. Utsläpp av barlastvatten får endast göras om det, på de fartyg som omfattas av konventionen, har hanterats enligt dessa bestämmelser. Reglerna innebär att barlastvatten ska hanteras genom skifte till havs eller genom behandling ombord på fartyget. Under en tidsperiod mellan år 2009 och år 2016, beroende på när fartygen är byggda och hur stor barlastvattenkapacitet de har, ska en övergång ske till hantering av barlastvattnet enbart genom behandling ombord på fartyget. Från och med år 2016 kommer det inte längre att vara tillåtet att utföra skifte av barlastvatten. Kraven på skifte och på behandling av barlastvattnet gäller dock inte fartyg som släpper ut barlastvattnet i en mottagningsanordning som är utformad med beaktande av IMO:s riktlinjer för sådana anordningar (G5). Även andra metoder för hantering av barlastvatten får godkännas som alternativ till kraven på skifte och på behandling av barlastvattnet.

I detta kapitel redovisas förutsättningarna för Sverige att genomföra barlastvattenkonventionens bestämmelser med avseende på hantering av barlastvatten. I enlighet med vad som redovisas i avsnitt 4.1, saknar Sverige möjlighet att till fullo genomföra bestämmelserna om skifte av barlastvatten. Fråga uppstår därmed om Sverige trots detta kan, och bör, ansluta till konventionen. Utredningen har ansett det lämpligt att behandla dessa frågeställningar i ett särskilt kapitel. Frågor om hur konventionens bestämmelser ska genomföras i Sverige, behandlas i kapitel 6.

4.1 Skifte av barlastvatten

Enligt regel B-4.1 ska skifte av barlastvatten ske minst 200 nautiska mil från närmaste land och i ett område med ett vattendjup om minst 200 meter. Om detta inte är möjligt, ska skifte ske i ett område med samma djup, men så långt från närmaste land som möjligt och under alla omständigheter minst 50 nautiska mil från närmaste land. Kriterierna för avstånd och djup har beslutats för att minska risken för att organismer som släpps ut under skifte av barlastvatten överlever och sprider sig vidare.

Östersjön, Skagerrak och stora delar av Nordsjön är inte tillräckligt djupa på de angivna avstånden från land. Exempelvis uppgår medeldjupet i Östersjön till cirka 55 meter. De flesta fartyg som anlöper svenska hamnar kommer från hamnar i Nordsjön eller Östersjön.¹ Dessa passerar därför som regel inte något område där utförande av skifte av barlastvatten kan ske med uppfyllande av konventionens krav på avstånd från land och vattendjup. Fartyg som går i oceangående trafik passerar däremot regelmässigt områden där skifte av barlastvatten kan utföras med uppfyllande av dessa krav.

I regel B-4.2 anges att, i havsområden där avståndet till närmaste land eller vattendjupet inte motsvarar de angivna kraven, får särskilda områden för skifte av barlastvatten inrättas. I dessa särskilda områden är det tillåtet att skifta barlastvatten. En väsentlig fråga är om organismer som släpps ut i sådana särskilda områden, kan överleva och spridas vidare. Om det finns en risk för att organismer som transporteras i barlastvatten överlever i områden där de släpps ut och sprids vidare, är det inte meningsfullt från främst biologiska men inte heller från sjöfartsekonomiska utgångspunkter, att skifta barlastvatten. Detta måste därför undersökas innan sådana områden eventuellt inrättas. IMO:s riktlinjer för inrättande av särskilda områden för skifte ska därvid följas (G14).

¹ Hoffrén, Karin, Sjöfartsverket, *Pilot study on annual ballast water discharge and uptake in Sweden*, 2006, p. 3.3.3.

4.1.1 Skifte enligt huvudregeln

Bedömning: Sverige kan för viss trafik införa regler om utförande av skifte av barlastvatten enligt konventionens huvudregel. Sverige bör uppmana rederier m.fl. att följa de frivilliga riktlinjer för skifte som har utarbetats inom ramen för OSPAR.

Som tidigare angetts kan skifte av barlastvatten som regel utföras på fartyg som går i oceangående trafik med uppfyllande av konventionens krav på avstånd från land och vattendjup. För denna trafik kan, när konventionen träder i kraft, således införas krav på att skifte av barlastvatten ska utföras.

Utredningen har tidigare redogjort för de frivilliga riktlinjer för skifte av barlastvatten som har utarbetats inom ramen för OSPAR (avsnitt 3.3). Sverige har inom ramen för sitt medlemskap i denna organisation uttryckt sitt stöd för riktlinjerna, som är tänkta, som tidigare sagts, att träda i kraft den 1 februari 2008. Riktlinjerna är avsedda att tillämpas på frivillig basis för fartygen varför information måste gå ut till rederier m.fl. om dess innehåll. Riktlinjerna överensstämmer med konventionens bestämmelser om skifte av barlastvatten. Att informera rederier m.fl. om dessa bidrar till en ökad kunskap om innehållet i konventionen. Utredningen bedömer därför att Sverige bör uppmana berörda rederier m.fl. att följa riktlinjerna, i avvaktan på att konventionen träder i kraft. HELCOM har i sitt vägledande dokument om genomförande och ratificering av barlastvattenkonventionen (avsnitt 3.2) uttalat att riktlinjerna bör följas.²

Uppgiften att informera om riktlinjerna med en uppmaning att följa dem, bör lämpligen fullgöras av Sjöfartsverket. Om det skulle anses behövt med någon tillsyn i anslutning till informationen, bör även denna utföras av verket.

² HELCOM Roadmap, p. 9.

4.1.2 Särskilda områden för skifte

Bedömning: Det är inte lämpligt att inrätta särskilda områden för skifte av barlastvatten i Sveriges ekonomiska zon.

Utredningen har fått i uppdrag att redovisa de biologiska konsekvenserna av att inrätta särskilda områden för skifte av barlastvatten i Sveriges ekonomiska zon. Möjligheten och lämpligheten av att inrätta sådana områden har undersökts av SMHI i två undersökningar. Den första undersökningen gjordes på uppdrag av Naturvårdsverket. Uppdraget bestod i att undersöka lämpligheten av att inrätta sådana områden i Östersjön.³ Sedan Barlastvattenutredningen påbörjats fick SMHI även i uppdrag, av utredningen tillsammans med Naturvårdsverket, att undersöka lämpligheten av sådana områden i Sveriges ekonomiska zon i Skagerrak och i ett särskilt utpekade område i norra Nordsjön, kallat för Norska rännan.⁴

Vid prövning av om ett område är lämpligt för skifte av barlastvatten, måste en bedömning göras av riskerna för att organismer som släpps ut genom barlastvatten överlever och sprider sig utanför det tilltänkta området. Det är också viktigt att bedöma om de organismer som släpps ut kan sprida sig till närliggande utsjöbanker och kustområden som är värdefulla för biologisk mångfald och fiske. Det tilltänkta området måste också uppfylla krav på att fartygens säkerhet inte äventyras när barlastvatten skiftas. Området bör också ha tillräcklig kapacitet för optimalt nyttjande och för att inte orsaka fartygen onödig försening. Om ett särskilt område inrättas för skifte av barlastvatten, bör detta enbart nyttjas av fartyg som inte har kunnat utföra skifte med uppfyllande av konventionens krav på avstånd från land och vattendjup.⁵

Östersjön

I Östersjön finns det inte något område som uppfyller kriterierna för skifte av barlastvatten med avseende på avstånd från land och vattendjup. Det finns två områden som uppfyller avståndskriteriet

³ Andersson, Pia, SMHI Oceanografi, *Ballast Water Exchange Areas, Prospects of designating BWE areas in the Baltic Proper*, 2007, rapport nr 85.

⁴ Andersson, Pia, SMHI Oceanografi, *Ballast Water Exchange Areas, Prospects of designating BWE areas in the Skagerrak and the Norwegian Trench*, 2007, rapport nr 88.

⁵ Resolution MEPC.127 (53), G4, del A, p. 1.2.1.5.

på 50 nautiska mil från närmaste land, men som är grundare än 200 meter. Det ena området är beläget i södra Östersjön, det andra i centrala delen av Bottenhavet. Områdena ligger delvis inom Sveriges ekonomiska zon. I SMHI:s rapport har dessa områden studerats som möjliga för skifte av barlastvatten i Östersjön enligt IMO:s riktlinjer. Tyngdpunkten i undersökningarna har lagts på området i södra Östersjön. Detta område är större och har tätare fartygstrafik än området i Bottenhavet.

SMHI har undersökt biologiska, oceanografiska och hydrologiska faktorer samt sjösäkerhetsaspekter för att kunna bedöma lämpligheten av de utpekade områdena för skifte av barlastvatten. Undersökning av spridning har utförts med hjälp av partikeltransportmodellen SeaTrack Web.⁶

SMHI:s modellering visar att det barlastvatten som släpps ut i de utpekade områdena kommer att, beroende på vindförhållanden och tillhörande ytströmmar, transporteras till skyddade områden på utsjöbankarna inom 1–9 dagar och till kustområden inom 1–2 veckor. Då salthalten varierar mycket lite i Östersjön (mellan 5 och 7 promille) och näringsförhållandena är mycket fördelaktiga, kommer de organismer som släpps ut att överleva i den nya miljön. Det barlastvatten som släpps ut kommer troligen att bli kvar i de övre vattenskikten under sommaren, beroende på den säsongsbetingade vattenskiktningen i Östersjön. Under sommaren ligger denna skiktning vid 20 meters djup och under hösten och vintern vid 60 meters djup, vid den permanenta haloklinen. Detta ökar risken för att vattenlevande organismer kan tas upp av andra fartyg som utför skifte av barlastvatten i dessa områden och för att organismerna sedan sprids vidare.

Flera områden som är mycket värdefulla för biologisk mångfald och fiske ligger nära de som kan tänkas utses till områden för skifte av barlastvatten (Södra Midsjöbanken, Norra Midsjöbanken och Hoburgs bank). SMHI:s undersökning visar att dessa områden riskerar att bli påverkade av utsläpp av vattenlevande organismer i barlastvatten. Dessa områden utgör en lämplig miljö för många främmande organismer att reproducera sig och sprida sig vidare i området. Det finns en påtaglig risk för att skadliga vattenlevande organismer som släpps ut genom barlastvatten kan skada biologisk mångfald och fiske i dessa områden.

⁶ Modellen har använts för att simulera utsläpp av partiklar i ett område, liksom ett utsläpp av barlastvatten. Modellen kan simulera och prognostisera både olje- och andra partikelutsläpp i Östersjön och Nordsjön.

Upptag av barlastvatten ska inte ske där det finns försämrad vattenkvalitet eller där algbloomning pågår, eftersom det då finns risk för spridning av skadliga organismer. Det har därför varit viktigt att undersöka om de tilltänkta områdena för skifte av barlastvatten kan innehålla skadliga vattenlevande organismer, inklusive skadliga algbloomningar, som skulle göra dem olämpliga för upptag. Satellitbilder visar att algbloomning kan täcka nästan hela Östersjön. Skifte av barlastvatten i sådana områden skulle troligen medverka till spridning av algerna.

Det har också varit viktigt att undersöka fartygens möjligheter att utföra skifte av barlastvatten i de utpekade områdena. Den mängd barlastvatten som släpps ut årligen i södra Östersjön uppskattas grovt till 1,9 miljarder ton. Dessa utsläpp sker i dag längs farleder och i närheten av hamnar och i hamnbassänger. Områdena som utpekats som tänkbara för skifte av barlastvatten är mycket små och fartyg skulle behöva minska farten kraftigt för att kunna utföra skifte av barlastvatten inom dessa. Då vägklimatet inte är särskilt hårt i områdena, skulle skifte av barlastvatten däremot inte bli något större problem för sjösäkerheten.

Sammanfattningsvis är slutsatserna från SMHI:s rapport följande:

- med rådande oceanografiska förhållanden (vindförhållanden, strömmar och vattenskiktning) i de utpekade områdena är det möjligt att organismer som släpps ut i dem kan transporteras över stora områden på kort tid,
- de kemiska och fysikaliska förhållandena i de utpekade områdena skiljer sig inte nämnvärt från andra delar av Östersjön och erbjuder inte en miljö där organismer troligen dör. Näringsförhållandena i Östersjön är sådana att utsläppta organismer troligen överlever och även reproducerar sig och
- skadliga vattenlevande organismer som släpps ut i de utpekade områdena skulle kunna ha en negativ inverkan på närliggande områden som är värdefulla för biologisk mångfald och fiske.

Naturvårdsverket har med anledning av SMHI:s slutsatser rekommenderat att Östersjöstaterna bör komma överens om att det inte är lämpligt att inrätta områden för skifte av barlastvatten i Östersjön.

Sverige har under arbetet med det vägledande dokument om genomförande och ratificering av barlastvattenkonventionen som

utarbetats inom HELCOM (avsnitt 3.2) framfört denna uppfattning med hänvisning till SMHI:s rapport. I det antagna dokumentet har visserligen inte möjligheten av att inrätta särskilda områden för skifte av barlastvatten uteslutits. Denna möjlighet har dock endast omnämnts som en eventuell lösning för trafik som anses utgöra hög risk för utsläpp av skadliga vattenlevande organismer i Östersjön, i avvaktan på att kraven på system för behandling av barlastvatten blir tvingande.⁷

I enlighet med vad som här redovisats anser utredningen inte att det är lämpligt att inrätta särskilda områden för skifte av barlastvatten i Östersjön.

Skagerrak

I Skagerrak finns det inte något område i svensk ekonomisk zon som uppfyller kriterierna för skifte av barlastvatten med avseende på avstånd från land och vattendjup. Det finns endast ett område som är djupare än 200 meter. Det ligger dock 20 nautiska mil från närmaste land. SMHI har undersökt lämpligheten av att barlastvatten skiftas inom detta område. Undersökningen har skett på samma sätt som den som utförts avseende områdena i Östersjön.

På grund av de starka strömmar som råder i detta område kommer utsläppt barlastvatten att kunna transporteras över stora områden inom en månad. Stora delar av kustområdet kommer troligen att nå inom en vecka. Sannolikheten av att det utsläppta barlastvattnet når den svenska kusten samt närliggande skyddsvärda Natura 2000-områden är stor.⁸ Avståndet till sådana områden från det tänkta området för skifte är 10 till 15 nautiska mil.

Näringsförhållandena i Skagerrak är sådana att utsläppta organismer troligen överlever och även reproducerar sig. Skadliga vattenlevande organismer kan därför medföra skada för miljön i de områden de riskerar att spridas till. Risken att de medför skada i de närliggande skyddade områdena är stor.

Det område som utpekats som tänkbart för skifte av barlastvatten är litet och fartyg skulle behöva minska farten kraftigt för att kunna utföra skifte av barlastvatten inom detta. Då vågklimatet inte är särskilt hårt i området, skulle däremot skifte av barlastvatten

⁷ HELCOM Roadmap, p. 7.

⁸ Natura 2000 är ett nätverk av värdefulla naturområden inom hela EU. I Västra Götalands län finns för närvarande 405 Natura 2000-områden. Fler områden, främst marina, kommer troligen att läggas till listan.

inte bli något större problem för sjösäkerheten, i varje fall inte för de större fartygen.

Den kraftiga sötvattentillförseln till området gör att skiktningen är stark, vilket gör det svårare för ytvattnet att blandas ned till större djup. Ytvattnet i centrala Skagerrak har en tendens till att cirkulera inom området, vilket ökar risken för att fartyg tar in tidigare utsläppt barlastvatten. Det föreligger stor risk att fartyg genom intag av barlastvatten får med sig organismer som ett annat fartyg släppt ut tidigare, även om koncentrationen av dessa är lägre.

Sammantaget anser SMHI att de huvudsakliga resultaten av undersökningarna utvisar att området i Skagerrak inte är lämpligt för skifte av barlastvatten. Naturvårdsverket anser också att det inte är lämpligt att skifta barlastvatten i Skagerrak, då risken är stor att skyddade områden kan påverkas negativt av utsläpp av barlastvatten.

SMHI har även undersökt lämpligheten av att utföra skifte inom den s.k. Norska rännan. I den norra delen av denna är avståndet mer än 50 nautiska mil från land och vattendjupet mer än 200 meter. Denna del av den Norska rännan uppfyller således konventionens krav på avstånd från land och vattendjup. Någon fartygsled ligger dock inte i anslutning till denna del. SMHI har i fråga om den Norska rännan kommit fram till motsvarande resultat som beträffande området i Skagerrak. Exempelvis kan Norges kustområde nås inom endast några dagar efter ett utsläpp av barlastvatten.

Med hänvisning till vad som framkommit genom SMHI:s undersökningar anser utredningen att det inte skulle vara lämpligt att inrätta särskilda områden för skifte av barlastvatten i svensk ekonomisk zon i Skagerrak och inte heller i den s.k. Norska rännan.

4.2 System för behandling av barlastvatten

I regel B-3 anges från vilken tidpunkt fartyg ska uppfylla vissa i konventionen angivna normer vid utsläpp av barlastvatten. Enligt dessa får fartyg släppa ut, per kubikmeter barlastvatten, mindre än 10 livsdugliga organismer som har en minsta dimension som är större än eller lika med 50 mikrometer, och, per milliliter barlastvatten, mindre än 10 livsdugliga organismer med en minsta dimension som är mindre än 50 mikrometer och större än eller lika

med 10 mikrometer (regel D-2). För vissa patogener gäller andra gränsvärden.

Normerna ska uppfyllas genom användandet av godkända system för behandling av barlastvatten som ska installeras i fartyget. Tidpunkten beror på när fartygen är byggda och hur stor barlastvattenkapacitet de har. Det första tillämpningsdatumet i detta avseende är den 1 januari 2009. Fartyg som byggs under år 2009 och senare och som har en barlastvattenkapacitet under 5 000 kubikmeter ska behandla barlastvattnet med godkända system (regel B-3.3). Från och med år 2016 gäller detta krav samtliga fartyg som omfattas av konventionen.

System för behandling av barlastvatten måste godkännas av behörig nationell myndighet. Detta gäller samtliga system. System som producerar eller till vilka det tillsätts s.k. aktiva substanser ska dessutom godkännas av IMO.⁹ Det första ledet i ett sådant godkännande är ett s.k. Basic Approval, då de aktiva substanserna godkänns. Därefter ska dessa användas i ett komplett behandlingssystem som måste få ett s.k. Final Approval av IMO innan systemet kan installeras ombord på fartyg. Det finns riktlinjer både för hur den nationella myndigheten ska gå tillväga för att godkänna system och för IMO:s procedurer vid Basic och Final Approval.¹⁰

4.2.1 Tillgängligheten av system

Bedömning: Enligt en preliminär bedömning av MEPC kommer godkända system för behandling av barlastvatten att vara tillgängliga, i tillräcklig omfattning, för installation på fartyg tidigast från år 2010. Sverige bör vid en anslutning till konventionen deklarerat sin avsikt att följa en resolution beslutad inom IMO innebärande att fartyg som byggs under år 2009 och som omfattas av regel B-3.3 inte behöver uppfylla gällande normer för utsläpp förrän vid fartygens andra årliga besiktning, dock senast den 31 december 2011. Sverige bör följa utvecklingen inom IMO i denna fråga.

⁹ Med aktiv substans avses enligt regel A-1.7 en substans eller en organism, inbegripet ett virus eller en svamp, som har en allmän eller bestämd inverkan på eller mot skadliga vattenlevande organismer.

¹⁰ Resolution MEPC.125 (53), G8 och resolution MEPC.126 (53), G9.

Utvecklingen av tekniska system för behandling av barlastvatten sker fortlöpande. Utredningens genomgång baserar sig på läget per den 30 november 2007. Per detta datum har endast ett system för behandling av barlastvatten som innehåller aktiva substanser fått både Basic och Final Approval av IMO. Detta system är svenskt.¹¹ Enligt uppgift från tillverkaren förväntas systemet bli godkänt av behörig norsk myndighet i april 2008.

Härutöver har fem system som använder aktiva substanser fått Basic Approval.¹² Tre av dessa har ansökt om Final Approval att godkännas av MEPC 57. Ytterligare tre system har ansökt om Basic Approval hos kommittén. Såvitt utredningen erfar har inte något system som inte innehåller aktiva substanser blivit godkänt.

Frågan om tillgängligheten av lämpliga teknologier vid tiden för konventionens första tillämpningsdatum i detta avseende, den 1 januari 2009, behandlades av MEPC i oktober 2006 (MEPC 55). Kommittén konstaterade då att godkända system för behandling av barlastvatten förmodligen kommer att vara tillgängliga för installation före år 2009. Kommittén konstaterade emellertid att sådana system möjligen inte kommer att kunna installeras på fartyg som redan har kontrakterats att byggas under eller efter 2009, alternativt att en installation på dessa fartyg endast kommer att vara möjlig till en orimligt hög kostnad eller leda till leveransförsening.

Under MEPC 56 fortsatte diskussionen om tillgången på tekniska system för behandling av barlastvatten. Det tillsattes en särskild arbetsgrupp som skulle behandla bl.a. denna fråga.

Som underlag för gruppens arbete användes huvudsakligen en handbok utgiven av Lloyd's Register.¹³ Denna innehåller uppgifter om system för behandling av barlastvatten och en bedömning av den framtida tillgängligheten av dessa. I handboken anges inledningsvis att cirka 540 fartyg kommer att omfattas av det första tillämpningsdatumet. Enligt handboken finns det vidare för närvarande omkring 20 system som kan förväntas bli tillgängliga på marknaden inom en snar framtid, de flesta förmodligen före år 2009. Det påpekas emellertid att detta förutsätter att systemen hinner bli godkända före denna tidpunkt, vilket är osäkert. En del

¹¹ Det svenska systemet PureBallast (AlfaWall AB). Godkännandeprocessen har delvis gått genom norska myndigheter på grund av att det i Sverige ännu inte finns någon myndighet som har bemyndigats att godkänna system.

¹² Peraclean Ocean, Tyskland, Electro-Clean system, Korea, Special Pipe Ballast Water Management System, Japan, EctoSys electrochemical system, Tyskland och NKO Ballast Water Treatment System, Korea.

¹³ Lloyd's Register, *Ballast Water Treatment Technology, Current Status*, 2007.

av de granskade systemen innehåller inte några aktiva substanser och behöver således inte erhålla Basic och Final Approval. För dessa räcker att fartygets nationella behöriga myndighet godkänner systemet. Godkännandeprocessen för dessa beräknas därför gå något fortare.

Arbetsgruppens slutsatser i fråga om tillgängligheten av teknik var att det kommer att finnas godkända system för berörda fartyg den 1 januari 2009, men att tillgången kommer att vara begränsad. Godkända system i tillräcklig omfattning torde enligt arbetsgruppen finnas till den 1 januari 2010 eller i varje fall till den 1 januari 2011.

Vid den senare diskussionen i plenum, då arbetsgruppens rapport lades fram, ansåg de flesta länder som begärde ordet att det lämpligaste vore att flytta fram det första tillämpningsdatumet avseende krav på system för behandling av ballastvatten till den 1 januari 2011. MEPC beslöt med anledning härav att överväga den 1 januari 2011 som ett nytt första möjliga tillämpningsdatum i detta avseende. IMO:s juridiska avdelning hade till kommittén lämnat ett antal förslag på lösningar till hur datumet skulle kunna ändras, av vilka den lämpligaste enligt detta organ skulle vara att medlemsstaterna antog ett protokoll till konventionen. Ett annat alternativ skulle vara att medlemsstaterna antog en MEPC-resolution, innehållande en uppmaning till staterna att inte tillämpa kraven på system för behandling av ballastvatten för de fartyg som först berörs av dessa krav, under en begränsad period. Detta senare alternativ diskuterades under MEPC 56. Till följd av att bl.a. Spanien, i egenskap av ratificerande stat, motsatte sig detta konstaterades dock att denna lösning inte var möjlig. Frågan om en framflyttning av det första tillämpningsdatumet, liksom om möjlig juridisk lösning härtill, hänsköts till MEPC 57.

IMO:s högsta beslutande organ, Assembly, har därefter, den 29 november 2007, på initiativ av generalsekreteraren beslutat en resolution i frågan.¹⁴ Denna resolution innehåller en rekommendation till tillträdande parter att vid sitt tillträde förklara sin avsikt att inte tillämpa kraven på behandling av ballastvatten på fartyg som byggs under år 2009 och som omfattas av regel B-3.3 förrän vid fartygens andra årliga besiktning, dock senast den 31 december 2011. Resolutionen innehåller också en begäran till MEPC att följa upp dess innehåll och att senast under MEPC 58

¹⁴ Resolution A. 1005(25) *Application of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004.*

besluta vad som ska gälla i fråga om fartyg som byggs under år 2010 och som omfattas av regel B-3.3 (dvs. har en barlastvattenkapacitet under 5 000 kubikmeter).

Utredningen anser att Sverige bör följa den beslutade rekommendationen. Sverige bör i enlighet härmed vid en anslutning till konventionen förklara sin avsikt att inte tillämpa krav på behandling av barlastvatten på fartyg som byggs under år 2009 och som omfattas av regel B-3.3 förrän vid fartygens andra årliga besiktning, dock senast den 31 december 2011. Sverige bör bevaka utvecklingen i denna fråga inom IMO. MEPC 57 sammanträder den 31 mars till den 4 april 2008.

En annan fråga gäller vilka effekter det får för fartyg om konventionen träder i kraft efter det datum som fartygen ska uppfylla krav på behandling av barlastvatten. Under MEPC 56 uttalade kommittén att det då inte uppstår någon fråga om retroaktivitet. Bestämmelserna om retroaktivitet i Wienkonventionen om traktaträtten¹⁵ kommer således enligt kommittén inte att bli tillämpliga.¹⁶ Detta innebär att från den dag konventionen träder i kraft ska fartygen kunna uppfylla konventionens bestämmelser om krav på system för behandling av barlastvatten ombord, oavsett om dessa krav enligt konventionen ska vara uppfyllda från ett tidigare datum. Frågan om retroaktivitet behandlas ytterligare i avsnitt 7.2.

4.2.2 Prototypprogram

Bedömning: Det saknas skäl för Sverige att ta fram program för att testa och bedöma ny teknik för behandling av barlastvatten.

I barlastvattenkonventionen finns bestämmelser som möjliggör för behörig nationell myndighet att godkänna program för att testa och bedöma lovande teknologier för system för behandling av barlastvatten (regel D-4). Ett fartyg som deltar i ett sådant program behöver inte uppfylla gällande normer för utsläpp genom behandling av barlastvatten under en viss tid.

I utredningens direktiv anges att en bedömning ska göras om Sverige bör ta fram program för att testa och bedöma ny teknik för

¹⁵ Wienkonventionen om traktaträtten (SÖ 1975:1).

¹⁶ Rapport från MEPC, MEPC 56/23, p. 2.22.

behandling av barlastvatten i enlighet med konventionens regler samt vilken myndighet som i så fall bör ansvara för detta.

I den rapport som Sjöfartsverket lämnade till regeringen den 25 februari 2005 anges att Sverige bör arbeta aktivt för att skynda på forskningen kring och teknikutvecklingen av system för behandling av barlastvatten. Sverige borde därför enligt slutsatserna i rapporten överväga att ta fram prototypprogram enligt konventionens bestämmelser.

Under den tid som gått sedan rapportens avlämnande har den tekniska utvecklingen av system för behandling av barlastvatten emellertid gått framåt starkt. Den handbok som getts ut av Lloyd's Register redovisar ett tjugotal system, som utvecklas i totalt 8 länder och som kommer att finnas tillgängliga på marknaden inom en snar framtid. Enligt slutsatserna från arbetsgruppen under MEPC 56 kommer det i varje fall från år 2011 att finnas system i tillräcklig omfattning tillgängliga på marknaden. Dessa kommer att uppfylla det behov av system som då kommer att finnas.

Eftersom tillgången på system kommer att kunna tillgodose marknadens behov, saknas det skäl för Sverige att utveckla prototypprogram.

4.3 Mottagningsanordningar för barlastvatten

Bedömning: Mottagningsanordningar för barlastvatten bör inte installeras.

Kraven på skifte av barlastvatten och på uppfyllande av gällande normer vid utsläpp av barlastvatten genom godkända behandlingssystem, gäller enligt regel B-3.6 inte fartyg som lämnar sitt barlastvatten i en mottagningsanordning som uppfyller kraven i IMO:s riktlinjer för mottagningsanordningar för barlastvatten (G5).

Barlastvattenutredningen ska enligt direktiven till utredningen undersöka om mottagningsanordningar för barlastvatten bör installeras samt, i så fall, hur detta bör ske och hur det mottagna barlastvattnet ska hanteras. Barlastvattenutredningen har i denna fråga varit i kontakt med Sveriges Hamnar, som är hamnföretagens branschorganisation, samt berörda myndigheter i Norge, Danmark och Finland.

Sveriges Hamnar har uppgett att mottagningsanordningar för barlastvatten inte har diskuterats vare sig inom Sveriges Hamnar eller inom ramen för den europeiska samarbetsorganisationen ESPO (European Sea Ports Organisation). Sveriges Hamnar har i anledning av utredningens frågor kontaktat hamnarna i Göteborg, Stockholm, Varberg och Västerås. Inte någon av dessa hamnar har övervägt installation av mottagningsanordningar för barlastvatten eller fått förfrågningar om att tillhandahålla sådana. Hamnarna har inte heller fått några erbjudanden från tillverkare av reningsutrustning för mottaget barlastvatten.

Sjöfartsverkets motsvarighet i Finland har inte diskuterat installerandet av mottagningsanordningar men har till utredningen uppgett att myndigheten inte anser det vara realistiskt att installera sådana anordningar. Mottagningsanordningar skulle enligt myndigheten möjligen kunna vara aktuella när fråga är om små barlastvattenmängder samtidigt som aktuellt fartyg ligger lång tid i hamn.

Enligt danska miljödepartementet finns det i Danmark för närvarande inte några planer på att bygga mottagningsanordningar.

Sjöfartsdirektoratet i Norge har upplyst om att frågan om mottagningsanordningar kommer att utredas och har informerat om att två stora oljeterminaler har god barlastvattenkapacitet och relativt enkelt kan byggas om. Någon utredning om hur omfattande en sådan ombyggnad skulle bli finns dock inte.

Enligt konventionens riktlinjer för mottagningsanordningar för barlastvatten ska en sådan anordning vara byggd så att alla fartyg som vill släppa ut barlastvatten i en hamn kan använda anordningen, så långt praktiskt möjligt. Vidare ska det finnas tillräcklig utrustning för att förtöja de fartyg som använder anordningen. Det anges också att innan barlastvattnet släpps ut i havet ska det uppfylla de normer för kvalitet på barlastvatten som ställs i konventionen och som överensstämmer med ställda krav på utsläppt barlastvatten som har behandlats genom system för behandling av barlastvatten. Vidare anges att personal som sköter anordningarna ska ha fått adekvat utbildning.¹⁷

I lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (LÅFF) finns regler om anordningar för mottagning och behandling av oljehaltigt barlastvatten och för barlastvatten som innehåller lastrester av andra skadliga flytande kemikalier än olja. Sådana anordningar ska enligt 3 kap. 1 § första och andra stycket och 2 §

¹⁷ Resolution MEPC.153(55),G5, p. 3.1, 5.3 och 8.1.

finnas på de platser där olja lastas eller oljetankfartyg repareras samt på de platser regeringen, eller den myndighet regeringen utser, bestämmer. Ytterligare bestämmelser om var dessa mottagningsanordningar ska finnas, finns i 3 kap. 2–4 §§ förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg.

Mottagningsanordningar för barlastvatten finns således i viss omfattning redan i dag. Mottagningsanordningar för hantering av det slag av barlastvatten som nu är aktuellt skulle dock komma att användas i ett annat syfte och i en betydligt större omfattning. Enligt en rapport från Sjöfartsverket släpps det ut cirka 46 miljoner ton barlastvatten årligen i Sverige. Av detta utgör cirka en femtedel barlastvatten som transporterats från en annan svensk hamn och som därför inte skulle omfattas av konventionens krav på barlastvattenhantering.¹⁸ En ansevärd mängd barlastvatten skulle dock behöva tas om hand i de hamnar i Sverige som har internationell trafik, om ett krav på lämning till en mottagningsanordning skulle ställas. Eftersom den internationella sjöfarten i Sverige är omfattande och berör ett stort antal hamnar, skulle det komma att krävas ett betydande antal mottagningsanordningar. Befintliga anordningar för mottagning av barlastvatten och lastrester finns inte i den utsträckning som krävs och skulle inte kunna hantera den stora mängd barlastvatten som skulle behöva tas om hand.

Att installera mottagningsanordningar för hantering av allt barlastvatten från fartyg i internationell trafik skulle därför kräva mycket omfattande investeringar. Anordningarna skulle bli mycket plats- och resurskrävande. I vissa hamnar skulle dessutom även särskilda kajplatser behöva anordnas. Få befintliga fartyg har dessutom i dag kapacitet att pumpa ut barlastvatten till en mottagningsanordning till de volymer som krävs för att förhindra en försening av fartyget.¹⁹

De stora mängder barlastvatten som skulle behöva släppas ut från en mottagningsanordning måste också behandlas. De krav på kvalitet som i enlighet med konventionens riktlinjer ställs på vattnet som ska släppas ut från en anläggning måste uppfyllas. För närvarande finns det såvitt utredningen erfarit inte sådana behandlingssystem tillgängliga, i varje fall inte i den omfattning som krävs.

¹⁸ Hoffrén, Karin, Sjöfartsverket, *Pilot study on annual ballast water discharge and uptake in Sweden*, 2006, p. 3.3.3 och 5.

¹⁹ Dragsund, Egil, m.fl., Det Norske Veritas, *Ballast Water Scoping Study*, Technical Report Nr 2005-0638, 2005, s. 70.

Vidare kommer system för behandling av barlastvatten att finnas tillgängliga för installation på fartyg inom en snar framtid, i större omfattning från i varje fall år 2011. Från och med år 2016 kan krav ställas att samtliga fartyg ska ha sådana system installerade. Det är alltså under en förhållandevis begränsad tidsperiod som mottagningsanordningar skulle komma att användas i någon större omfattning. Med hänsyn härtill och till de betydande kostnader och övriga investeringar det skulle medföra, anser utredningen att det inte skulle vara rimligt att installera mottagningsanordningar för hantering av allt barlastvatten från fartyg i internationell trafik som släpps ut i svenska hamnar.

Den finska motsvarigheten till Sjöfartsverket har, som nämnts ovan, påtalat möjligheten att installera mottagningsanordningar enbart i vissa hamnar vars trafik i stor utsträckning består av fartyg med små mängder barlastvatten. De skäl som talar mot att installera mottagningsanordningar i samtliga hamnar som har internationell trafik gör sig dock gällande även i detta fall. Dessutom ska, enligt konventionens riktlinjer för mottagningsanordningar, en sådan vara byggd så att alla fartyg kan använda den, så långt praktiskt möjligt. Att möjliggöra enbart för vissa fartyg att släppa ut sitt barlastvatten i mottagningsanordningar skulle även enligt utredningens uppfattning kunna bidra till en snedvridning av konkurrensen.

Det kan också nämnas att det inom ramen för HELCOM:s arbete med vägledningsdokumentet inför HELCOM-staternas tillträde till barlastvattenkonventionen, har uttalats att mottagningsanordningar för barlastvatten för närvarande inte bedöms vara ett möjligt alternativ för hantering av barlastvatten.²⁰

Barlastvattenutredningen bedömer sammanfattningsvis att mottagningsanordningar för barlastvatten inte bör installeras.

4.4 Andra godkända metoder

Kraven på skifte av barlastvatten och på uppfyllande av gällande normer vid utsläpp av barlastvatten genom godkända behandlingssystem, gäller inte heller fartyg som hanterar barlastvattnet med någon annan godkänd metod enligt regel B-3.7. För närvarande finns det inte några sådana godkända metoder. Under MEPC 56 presenterade Saudiarabien och Indien information om en paten-

²⁰ HELCOM MARITIME 6/2007, Document 7/3.

terad teknologi som föreslås vara ett alternativ till system för behandling av barlastvatten. MEPC har beslutat att riktlinjer ska utarbetas med avseende på hur dylika alternativa metoder ska bedömas och godkännas. Dessa riktlinjer ska utarbetas under år 2008. Målsättningen är att de ska antas under MEPC 57.

4.5 Dispenser

Bedömning: Dispenser från kravet på skifte av barlastvatten kan inte utfärdas generellt i avvaktan på att system för behandling av barlastvatten ska bli tillgängliga.

Barlastvattenkonventionen innehåller i regel A-3 vissa undantag från kraven på barlastvattenhantering. Dessa krav gäller exempelvis inte vid ofrivilliga utsläpp av barlastvatten under vissa omständigheter och inte heller vid utsläpp för att undvika föroreningsolyckor, för att trygga ett fartygs säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss. Vidare görs undantag från kraven på barlastvattenhantering om utsläppet av barlastvatten förekommer på samma plats som det tagits in.

Konventionen innehåller härutöver regler om dispens enligt regel A-4. Dispens kan beviljas fartyg av en konventionspart och innebär att kraven på barlastvattenhantering inte behöver uppfyllas. Fråga uppstår om Sverige i avvaktan på att system för behandling av barlastvatten ska bli tillgängliga, kan utfärda dispenser från kravet på skifte av barlastvatten. Detta är också en fråga som är särskilt angiven i utredningens direktiv.

Dispens får beviljas fartyg på en eller flera resor mellan angivna hamnar eller platser eller fartyg som uteslutande trafikerar särskilt angivna hamnar eller platser, exempelvis fartyg i internationell linjetrafik. Varje dispens ska föregås av en riskanalys enligt IMO:s riktlinjer om riskbedömning (G7) och ska inte gälla förrän IMO har fått del av information om dispensen.

Det kan ifrågasättas om en stat har möjlighet att utfärda generella dispenser för viss trafik inom ett särskilt område. Av riktlinjerna om riskbedömning framgår att det är fartygsägaren eller operatören som ska ansöka om dispens för ett fartyg. En stat kan således inte utfärda dispens utan en föreliggande ansökan.²¹

²¹ Resolution MEPC.162(56), G7, p. 7.

Det torde vidare knappast vara förenligt med konventionens syfte att utfärda dispenser för samtliga fartyg som inte kan uppfylla kraven på skifte av barlastvatten, i avvaktan på att system för behandling av barlastvatten ska bli tillgängliga. Med hänsyn till den omfattande internationella sjöfarten i Östersjön och de krav på riskanalys som gäller, torde detta inte heller vara praktiskt genomförbart.

4.6 Anslutning med reservation

Förslag: Sverige ansluter till barlastvattenkonventionen och anmäler i samband med det en reservation med innebörd att Sverige, av skäl som hänför sig till geografiska, hydrografiska och hydrologiska förhållanden, inte kommer att fullständigt kunna tillämpa konventionens bestämmelser om utförande av skifte av barlastvatten på samtliga fartyg som omfattas av konventionen. Denna reservation kommer att gälla endast under en begränsad tid.

Syftet med barlastvattenkonventionen är att förebygga, begränsa och slutligen eliminera överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener. I enlighet med vad utredningen redovisat i avsnitt 2.3 skulle ett effektivt genomförande av barlastvattenkonventionen betydligt minska riskerna för överföring av skadliga vattenlevande organismer. Konventionens ikraftträdande är beroende av att ett visst antal stater med en viss andel av världshandelsflottans bruttodräktighet blir parter till den. Ju tidigare konventionen träder i kraft internationellt, desto snabbare kan reglerna genomföras i de enskilda staternas lagstiftning. Konventionens ikraftträdande kan också förväntas påskynda den tekniska utvecklingen av behandlingssystem. Om Sverige ansluter till konventionen, bidrar därför Sverige till att arbetet med att begränsa spridningen av främmande organismer fortskrider. Genom att ansluta till konventionen skulle Sverige även uppfylla de internationella åtaganden som beskrivits i kapitel 3. Utredningens uppfattning är därför att Sverige bör ansluta till barlastvattenkonventionen så snart förutsättningar härtill föreligger.

Konventionen ställer krav på att hantering av barlastvatten ska ske genom antingen utförande av skifte eller genom behandling av

barlastvattnet ombord på fartyget. Kraven gäller inte om barlastvattnet lämnas till en mottagningsanordning i land, om någon annan godkänd metod används eller om något undantag är tillämpligt. Utredningen har i avsnitt 4.3-4.5 funnit att det saknas alternativ till kraven på skifte och behandling av barlastvattnet samt att dispenser inte kan meddelas generellt för fartyg som inte kan uppfylla kraven.

Med hänsyn till de geografiska och hydrografiska begränsningar som finns, kan Sverige för det stora flertalet fartyg inte kräva att skifte av barlastvatten ska utföras enligt konventionens huvudregel innan de anlöper svensk hamn. Detta gäller även för ett stort antal svenska fartyg som anlöper annan stats hamn. Enligt vad SMHI:s undersökningar visat är det inte heller lämpligt att inrätta särskilda områden för skifte i Östersjön, i svensk ekonomisk zon i Skagerrak eller i den s.k. Norska rännan. Det finns än så länge inte några färdiga studier av lämpligheten av att inrätta sådana områden i andra delar av Nordsjön. För närvarande har dock några sådana inte utsetts. Sverige kan således inte besluta att konventionens bestämmelser om skifte av barlastvatten ska gälla samtliga fartyg som anlöper svenska hamnar och inte heller samtliga svenska fartyg som anlöper annan stats hamn.

Att hantera barlastvattnet genom behandling ombord på fartyget blir inte ett krav för alla fartyg förrän år 2016. Det finns emellertid enligt konventionen en möjlighet för en part att, själv eller tillsammans med andra parter, vidta mer långtgående åtgärder än vad konventionens bestämmelser anger (artikel 2.3). En möjlighet skulle därför kunna vara att införa krav på behandling av barlastvattnet ombord för fartyg tidigare än vad konventionen anger. I så fall skulle Sverige från ett sådant fastställt datum uppfylla konventionens krav på hantering av barlastvatten.

Det går dock inte att med tillräcklig grad av säkerhet ange när sådana system kommer att finnas tillgängliga för samtliga fartyg. För redan byggda fartyg är det också svårare att installera behandlingssystem. Detta är anledningen till att konventionen för existerande fartyg har ett senare första tillämpningsdatum i detta hänseende. Det huvudsakliga argumentet mot att tidigarelägga kraven på system för behandling av barlastvatten är emellertid enligt utredningens uppfattning att det skulle medföra betydande negativa effekter för svensk konkurrenskraft om Sverige, i förhållande till andra stater, inför mer långtgående krav i detta hänseende. Det skulle inte heller leda till en nämnvärd minskning

av överföringen av skadliga vattenlevande organismer, om inte även andra stater inför samma krav. Inom ramen för HELCOM:s och OSPAR:s arbete med barlastvattenkonventionen har såvitt utredningen erfar inte sådana tankar framförts av någon stat.

Sverige kan således inte uppfylla konventionens bestämmelser om krav på hantering av barlastvatten fullt ut förrän år 2016. Samtliga fartyg kommer då att omfattas av kraven på behandling av barlastvattnet ombord på fartyget. Fråga uppstår om Sverige med anledning härav inte bör ansluta till konventionen förrän detta år eller om det finns förutsättningar för en tidigare anslutning.

En uppfattning som framförts är att det inte skulle strida mot barlastvattenkonventionen om en stat överhuvudtaget inte genomför kraven på skifte av barlastvatten, för det fall det inte är möjligt att tillämpa något av de alternativ som konventionen föreskriver. Uppfattningen har framförts med hänvisning till bestämmelserna i regel B-4 som ger möjlighet för en stat att inrätta särskilda områden för skifte av barlastvatten när skifte inte kan utföras enligt huvudregeln men att det inte är tvingande för en stat att göra det.

Barlastvattenkonventionen syftar som tidigare angetts till att förebygga, begränsa och slutligen eliminera överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener, genom kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. Konventionens krav gäller samtliga fartyg som omfattas av den. Att inte genomföra konventionens krav på hantering av barlastvatten skulle enligt utredningens uppfattning strida mot konventionens grundläggande bestämmelser.

En stat kan emellertid ansluta till en konvention med reservation för att en viss bestämmelse inte kommer att tillämpas.²² Enligt artikel 19 i Wienkonventionen om traktaträtten kan en stat anmäla en reservation om inte reservationen är förbjuden enligt konventionen eller om denna endast tillåter vissa särskilt angivna reservationer. En reservation får inte heller vara oförenlig med konventionens ändamål och syfte.

Barlastvattenkonventionen innehåller inte några särskilda regler om reservationer. En sådan är alltså tillåten om den inte är oförenlig med konventionens ändamål och syfte. Sverige skulle därmed kunna ansluta till barlastvattenkonventionen och i samband med det anmäla en reservation med innebörd att Sverige inte fullständigt kommer att kunna tillämpa konventionens bestäm-

²² Enligt artikel 2 d) Wienkonventionen om traktaträtten ska en stat anmäla en reservation om staten avser att modifiera eller utesluta tillämpningen av en konventionsbestämmelse.

melser om utförande av skifte av barlastvatten på samtliga fartyg som omfattas av konventionen. Fråga uppstår om en sådan reservation är förenlig med barlastvattenkonventionens ändamål och syfte.

Vid en anslutning skulle Sverige kunna införa krav på skifte av barlastvatten för ett begränsat antal fartyg (avsnitt 6.3). För det stora flertalet fartyg kommer ett sådant krav inte att kunna uppställas. Anledningen härtill är emellertid inte avsaknad av vilja eller resurser, utan beror på geografiska och hydrografiska begränsningar samt olämpligheten av att inrätta särskilda områden för skifte av barlastvatten. Reservationen skulle dessutom komma att gälla under endast en begränsad tid. Från och med år 2016 kommer Sverige att kunna uppfylla konventionens krav på hantering av barlastvatten till fullo.²³ På sätt som beskrivits inledningsvis i detta avsnitt skulle Sverige också, genom att ansluta till konventionen, bidra till att arbetet med att begränsa spridningen av skadliga vattenlevande organismer, vilket är konventionens syfte, fortskrider.

Sammantaget är utredningen av den uppfattningen att en reservation med innebörd att Sverige inte kommer att fullständigt kunna tillämpa konventionens bestämmelser om utförande av skifte av barlastvatten på samtliga fartyg som omfattas av konventionen, inte kan anses oförenlig med konventionens syfte och ändamål. Utredningen anser därför att Sverige bör ansluta till barlastvattenkonventionen så snart som möjligt och i samband med det anmäla en reservation av denna innebörd.

De ovan angivna begränsningarna för skifte av barlastvatten är desamma för många stater. Någon invändning mot en sådan reservation torde därför inte aktualiseras.²⁴

²³ I samband med Sveriges ratifikation av konventionen om tillgång till information, allmänhetens deltagande i beslutsprocesser och tillgång till rättslig prövning i miljöfrågor (Århuskonventionen) anmälde Sverige följande reservation, delvis avsedd att gälla under en begränsad tid. "I samband med ratifikationen anmäler Sverige en reservation beträffande artikel 9.1 såvitt avser tillgång till rättslig prövning av riksdagens, regeringens och statsråds beslut i fråga om utlämnande av allmän handling. En reservation anmäls även beträffande artikel 9.2 såvitt avser tillgång till rättslig prövning för miljöorganisationer avseende sådana beslut om detaljplan som är förenade med krav på miljökonsekvensbeskrivning samt avseende sådana tillståndsbeslut som regeringen fattar som första instans enligt t.ex. naturgaslagen (2000:599) och efter överklagande enligt 18 kap. miljöbalken. Det är regeringens ambition att Sverige inom kort kommer att leva upp till hela artikel 9.2." (SÖ 2005:28, jfr prop. 2004/05:65 s. 125 ff.)

²⁴ En reservation anses i princip ha godtagits av en stat om någon invändning mot densamma inte har gjorts inom tolv månader från att staten har underrättats om reservationen, artikel 20 Wienkonventionen om traktaträtten.

5 Den rättsliga regleringen

5.1 Införlivande av barlastvattenkonventionen i svensk rätt

Förslag: Barlastvattenkonventionen införlivas i svensk rätt genom transformation.

Om innehållet i en internationell överenskommelse inte redan överensstämmer med svensk rätt, kan den införlivas på två olika sätt. En metod är inkorporering. Det betyder att det i en lag eller annan författning anges att överenskommelsens ursprungliga text ska tillämpas direkt. Bestämmelserna överförs således i oförändrat skick till svensk rätt. Metoden kan enbart användas när den internationella textens bestämmelser är så utformade att de kan tillämpas direkt av nationella domstolar och andra organ. En annan metod är transformation. Det innebär att konventionsbestämmelser på lämpligt sätt omarbetas till en svensk författningstext. Innehållet kan skrivas om till författningstext för att passa in i det nationella rättssystemet eller kan överenskommelsen översättas in i nationell rätt.

Det finns i dag inte någon lagstiftning i svensk rätt som innehåller bestämmelser som uppfyller barlastvattenkonventionens krav. Konventionens bestämmelser behöver således införlivas i svensk rätt för att bli gällande.

Konventionen innehåller flera regler som inte kan tillämpas direkt. Ett exempel utgörs av artikel 8 som reglerar överträdelser. Denna bestämmelse anger en förpliktelse för staten att införa påföljder för alla överträdelser av konventionens regler. Hur detta ska ske måste regleras i den nationella lagstiftningen. Ett annat exempel är artikel 5 som anger att en part ska se till att det finns lämpliga anordningar för mottagning av sediment. Även på vad sätt detta ska ske måste regleras nationellt.

Detta innebär att barlastvattenkonventionen ska införlivas i svensk rätt genom transformation. Konventionens innehåll ska således omarbetas till författningstext.

5.2 Författningsregleringen

Förslag: Bestämmelserna i barlastvattenkonventionen införs i en ny lag med tillhörande förordning. Dessa bestämmelser kommer i sin tur att behöva kompletteras med ett flertal myndighetsföreskrifter.

Enligt direktiven till utredningen ska frågan om det behövs en ny lag eller om befintlig lagstiftning kan utvidgas med de regler som krävs för att införliva konventionen utredas.

5.2.1 Miljöbalken

Ett alternativ skulle kunna vara att arbeta in bestämmelserna i barlastvattenkonventionen i miljöbalken. Miljöbalkens mål är att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. Miljöbalken ska tillämpas bl.a. så att människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter oavsett om dessa orsakas av föroreningar eller annan påverkan och så att den biologiska mångfalden bevaras (1 kap. 1 § miljöbalken).

Barlastvattenkonventionen syftar till att skydda miljön, människors hälsa, egendom och resurser. Syftet med konventionen sammanfaller således i stor utsträckning med miljöbalkens syfte, vilket skulle kunna tala för att konventionens bestämmelser bör införas i miljöbalken.

Miljöbalken innehåller inledningsvis övergripande bestämmelser som gäller för vitt skilda verksamheter och åtgärder. Vissa av dessa, de s.k. allmänna hänsynsreglerna, gäller redan i dag vid hantering av barlastvatten och sediment (avsnitt 5.3.1). Balken innehåller vidare särskilda bestämmelser till skydd av naturen samt för vissa verksamheter. Karaktäristiskt för dessa särskilda regler är att de utgör centrala bestämmelser för skyddet av miljön. I de avslutande delarna regleras prövningen av mål och ärenden, tillsyn, påföljder och skadestånd.

Eftersom vissa regler i balken gäller vid hantering av barlastvatten och sediment, skulle ett skäl för att arbeta in konventionens bestämmelser i balken kunna vara att samordningsfördelar kan uppnås. En specialreglering av konventionens bestämmelser skulle dock under alla förhållanden bli nödvändig. Några samordningsvinster av nämnvärd betydelse skulle därför enligt utredningens uppfattning inte uppnås.

I förarbetena till miljöbalken diskuterades frågan om vilka lagar som skulle arbetas in i denna. Det uttalades då att ett av huvudsyftena med att skapa gemensam lagstiftning på miljöområdet var att den skulle bli lättare att överblicka och tillämpa.¹ Bestämmelserna i barlastvattenkonventionen utgörs i stor utsträckning av specifika regler för sjöfarten. Dessa regler är inte enbart av miljökaraktär och vissa av dem är dessutom förhållandevis detaljerade. De nu nämnda omständigheterna talar mot att införa bestämmelserna i miljöbalken. När miljöbalken infördes arbetades inte heller bestämmelserna i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg in.² Denna lag utgörs i delar av bestämmelser med liknande innehåll som de i barlastvattenkonventionen.

Sammantaget anser utredningen att reglerna i barlastvattenkonventionen inte bör införas i miljöbalken.

5.2.2 Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg

Ett annat alternativ skulle kunna vara att införa bestämmelserna i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg (LÅFF). I denna lag behandlas bl.a. förbud mot utsläpp av olja och andra skadliga ämnen från fartyg. Både LÅFF och barlastvattenkonventionen rör miljöfrågor knutna till fartyg. Båda regelverken innehåller också kontrollbestämmelser i form av bl.a. besiktningar, dagböcker och hamnstatskontroller. Även begreppsbildningen är i viss mån överensstämmande.

En skillnad av betydelse mellan regelverken är emellertid att LÅFF omfattar både internationell och nationell trafik medan konventionen omfattar enbart internationell trafik.

Vidare är begreppet förorening centralt i LÅFF och styr flera bestämmelsers tillämplighet. Fråga uppstår om utsläpp av skadliga vattenlevande organismer och patogener omfattas av detta begrepp.

¹ Prop. 1997/98:45, del 1, s. 189.

² Lagen har inte heller senare ansetts böra föras in i miljöbalken, prop. 2000/01:139, s. 71 f.

Begreppet definieras inte i LÅFF och inte heller, såvitt utredningen har kunnat utröna, i dess förarbeten. Det används dock i vissa fall synonymt med begreppet skadligt ämne i lagen. Med skadligt ämne förstås olja och andra ämnen som, om de kommer ut i havet, i något annat vattenområde eller i luften, kan innebära risker för människors hälsa, vara skadliga för den marina faunan eller floran, skada skönhets- eller rekreationsvärden eller störa annat rättmätigt utnyttjande av havet eller andra vattenområden (1 kap. 2 § LÅFF). Vattenlevande organismer och patogener torde inte kunna jämföras med ämnen. Enligt miljöbalken är en organism en biologisk enhet som kan föröka sig eller föra över genetiskt material (13 kap. 3 § miljöbalken). En organism är alltid levande och inkluderar bl.a. djur, plantor och virus.

Vid tillämpning av miljöbalkens bestämmelser om förorening har detta begrepp inte ansetts omfatta exempelvis spridning av bakterier och virus.³ Som exempel på föroreningar har i förarbetena till 10 kap. miljöbalken angetts bl.a. metaller, lösningsmedel, olja och bensen. Det tycks som om begreppet främst avsett att omfatta utsläpp av kemikalier av olika slag.⁴ Enligt ett i april 2007 avlämnat betänkande om genetiskt modifierade organismer har oönskade utsläpp av sådana organismer inte ansetts falla in under begreppet förorening men under ”annan liknande störning” vad gäller miljöbalkens regler om skadestånd.⁵

Sammanfattningsvis torde kunna hävdas att utsläpp av skadliga vattenlevande organismer och patogener inte omfattas av begreppet förorening eller skadligt ämne i svensk rätt.

Vidare hänvisar barlastvattenkonventionen i artikel 16 till tillämpligheten av 1982 års havsrättskonvention. I denna definieras begreppet förorening i artikel 1.4 som människans direkta eller indirekta tillförsel av ämnen eller energi i den marina miljön som får eller kan tänkas få vissa i artikeln uppräknade konsekvenser. Som tidigare nämnts kan vattenlevande organismer och patogener inte sägas utgöra ämnen. Inte heller kan de anses utgöra energi.

Havsrättskonventionen skiljer också på begreppen förorening och utsläpp av främmande organismer i artikel 196 som har följande lydelse.

³ Se bl.a. prop. 1985/86:83, s. 44 f.

⁴ Prop. 1997/98:45, del 2-3, s. 118.

⁵ SOU 2007:21, *GMO-skador i naturen och Miljöbalkens försäkringar*, s. 119 ff.

Staterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att förhindra, begränsa och kontrollera sådana föroreningar av den marina miljön som härrör från bruk av teknik under deras jurisdiktion eller kontroll eller avsiktligt eller oavsiktligt införande till någon viss del av den marina miljön av främmande eller nya arter som kan medföra betydande och skadliga förändringar hos denna (p. 1). Denna artikel inverkar inte på tillämpningen av denna konvention, då det gäller att förhindra, begränsa och kontrollera förorening av den marina miljön (p. 2).

Det kan synas som om artikeln refererar till två olika aspekter av förorening av den marina miljön. Så ska bestämmelsen dock inte tolkas. Tvärtom är det två olika skyldigheter för staterna som anges i denna; å ena sidan staternas förpliktelse att förhindra, begränsa och kontrollera förorening av den marina miljön härrörande från användning av teknologi och å andra sidan staternas skyldighet att upprätthålla den ekologiska balansen i den marina miljön som kan störas, inte genom förorening, men väl genom införande av främmande organismer.⁶ Begreppet förorening särskiljs ytterligare från främmande organismer i artikel 196 p. 2.

Begreppet förorening omfattar således varken i svensk rätt eller i havsrättskonventionen utsläpp av skadliga vattenlevande organismer och patogener. Om bestämmelserna i barlastvattenkonventionen ska placeras i LÅFF, måste med hänsyn härtill en ny begrepps- bildning ske. Detta kan leda till att lagstiftningen förlorar i överskådlighet och blir mer svårtillämpad. På grund härav och av att bestämmelserna i barlastvattenkonventionen ändå i förhållandevis stor utsträckning skulle behöva särskiljas från övriga i LÅFF, anser utredningen att de bör placeras i en egen lag.

5.2.3 Ramlagstiftning

I 8 kap. regeringsformen (RF) anges hur rätten att meddela föreskrifter är uppdelad mellan riksdagen, regeringen, förvaltningsmyndigheter och kommuner. RF utgår från att riksdagen är suverän som lagstiftare. Visserligen finns det bestämmelser som medger att riksdagen kan delegera normgivningsmakt till regeringen, förvaltningsmyndigheter och kommuner, men riksdagen har alltid rätt att stifta lag. Detta gäller således även på sådana områden där

⁶ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: a commentary/Myron H. Nordquist, editor-in-chief, vol. IV, s. 73 ff.

ett annat offentligt organ har fått en uttalad rätt att meddela föreskrifter.

Lagar är de föreskrifter eller regler som riksdagen beslutar om. Sådana rättsområden som är av särskild vikt för medborgarna regleras genom lag. Detta gäller t.ex. det civilrättsliga området (regler om avtal, äktenskap, köp och försäljning av egendom m.m.), det straffrättsliga området (regler om ansvar och påföljd för brott) och det skatterättsliga området (alla former av skatt som staten tar ut av medborgarna).

De föreskrifter som regeringen meddelar benämns förordningar. Med stöd av 8 kap. 7 § RF har riksdagen en långt gående möjlighet att delegera normgivningsrätt till regeringen. Detta gäller även föreskrifter som innebär åligganden och förpliktelser för enskilda. Till de områden som omfattas av delegationen enligt denna bestämmelse hör bl.a. natur- och miljövård.

När riksdagen ger regeringen rätt att meddela föreskrifter kan riksdagen enligt 8 kap. 11 § RF samtidigt medge att regeringen får överlåta åt en myndighet att meddela bestämmelser på området i fråga. Regler som utfärdas av myndigheter är vanligtvis detaljerade och kan i vissa fall behöva ändras ofta. Det lämpar sig då bäst att rätten att meddela föreskrifter ligger hos den ansvariga myndigheten som, jämfört med de överordnade organen riksdag och regering, relativt snabbt och enkelt kan göra nödvändiga förändringar.

Enligt 8 kap. 13 § RF har regeringen rätt att besluta om verkställighetsföreskrifter till utfärdade lagar. Bestämmelser i lag ska, så långt det är möjligt, vara av generell karaktär. Skälet till detta är att det tar tid och resurser i anspråk när riksdagen behöver ändra i en lag. Kompletterande regler, som närmare preciserar en lags tillämpningsområde, ges därför i förordning.

Bestämmelserna i barlastvattenkonventionen bör som tidigare nämnts placeras i en egen lag. Lagen bör benämnas lagen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment (barlastvattenhanteringslagen). Som kunnat konstateras ovan finns det en omfattande delegationsrätt för riksdagen på området. Till lagen bör därför höra en förordning i vilken placeras de närmare föreskrifterna om hantering av barlastvatten m.m. Detta regelverk kommer i sin tur att behöva fyllas ut med ett flertal myndighetsföreskrifter. De riktlinjer som IMO har utfärdat i anslutning till vissa bestämmelser i konventionen lämpar sig enligt utredningens bedömning bäst att regleras, i den mån det är behövligt, i denna form. Dessa

riktlinjer kan komma att ändras av IMO vilket talar för att de bör kunna ändras förhållandevis enkelt även nationellt. Bestämmelserna i riktlinjerna är dessutom mycket detaljerade.

5.3 Konventionens regler i förhållande till gällande författningar

I utredningens direktiv anges att frågan om nationell lagstiftning – såsom miljöbalken, lagen om åtgärder mot förorening från fartyg och lagstiftning om industrisekretess – är förenlig med konventionens regler behöver klargöras.

5.3.1 Miljöbalken

Förslag: Ett undantag till det förbud mot dumpning som regleras i 15 kap. 31 § första stycket miljöbalken införs i fråga om barlastvattnets sediment.

2 kap. miljöbalken innehåller allmänna hänsynsregler. Dessa gäller för all verksamhet och alla åtgärder av betydelse för miljöbalkens mål. Reglerna innebär en skyldighet att bl.a. skaffa sig den kunskap som behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning, vidta erforderliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått samt att tillämpa bästa möjliga teknik vid yrkesmässig verksamhet, allt för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet. Det finns också krav på att undvika att använda eller sälja kemiska produkter eller biotekniska organismer som kan befaras medföra risker för människors hälsa eller miljön, om de kan ersättas med mindre farliga produkter eller organismer. Kraven på hänsyn gäller i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. Att inte upprätthålla reglerna kan leda till straff och skadeståndsansvar.

De nu angivna reglerna gäller även vid hantering av barlastvatten och sediment. De är allmänt hållna och gäller parallellt med annan lagstiftning. Vid en eventuell lagkonflikt mellan dessa och regelverket om barlastvattenhantering kommer, i enlighet med principen att specialregel går före allmän regel, regelverket om barlastvattenhantering att ha företräde.

Utredningen föreslår att kommuner ska få ansvar för borttransport av sediment som fartyg lämnat i en mottagningsanordning för sediment. Detta föranleder ett tillägg i 22 § avfallsförordningen (2001:1063), se avsnitt 6.4.

15 kap. 31 § första stycket miljöbalken innehåller ett förbud mot dumpning av avfall inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon. Förbudet gäller även dumpning från svenska fartyg eller luftfartyg i det fria havet. Avfall som är avsett att dumpas i det fria havet får inte föras ut ur landet eller ur den ekonomiska zonen. I 15 kap. 32 § miljöbalken stadgas att förbudet mot dumpning inte gäller sådana utsläpp av skadliga ämnen från fartyg som regleras genom LÅFF.

Enligt regel B-5.1 ska fartyg avlägsna och bortföra sediment från utrymmen som är avsedda för barlastvatten enligt bestämmelserna i fartygets barlastvattenhanteringsplan. Enligt IMO:s riktlinjer för barlastvattenhanteringsplaner anges att sediment bör avlägsnas i en mottagningsanordning i land eller till havs, minst 200 nautiska mil från land och i ett område med ett vattendjup om minst 200 meter.⁷ Ett undantag till dumpningsförbudet bör därför göras även för utsläpp av sediment från fartyg som regleras genom barlastvattenhanteringslagen eller genom föreskrifter meddelade med stöd av denna lag. Detta föranleder således ett tillägg i 15 kap. 32 § miljöbalken.

5.3.2 Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg

Förslag: 2 kap. 9 och 29–31 §§ förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg kompletteras med en bestämmelse om att tillämpningen inte får strida mot barlastvattenhanteringslagen eller mot föreskrifter meddelade med stöd av denna.

Någon direkt konflikt kommer inte att föreligga mellan regleringen i LÅFF och bestämmelserna i barlastvattenhanteringslagen. LÅFF innehåller bestämmelser om förorening, ett begrepp som inte utsläpp av skadliga vattenlevande organismer och patogener omfattas av.

⁷ Resolution MEPC.127(53), G4, p. 1.3.

Några bestämmelser i den förordning som hör till LÅFF (förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg) måste dock kompletteras med en hänvisning till barlastvattenhanteringslagen. Det gäller 2 kap. 9 och 29–31 §§ som reglerar att barlastvatten får släppas ut under vissa förhållanden. I dessa bestämmelser måste en hänvisning ske till att utsläpp dock inte får ske i strid mot bestämmelserna i barlastvattenhanteringslagen eller i föreskrifter meddelade med stöd av denna.

5.3.3 Sekretess

Förslag: Regler om sekretess gällande uppgifter till skydd för enskilds affärs- eller driftförhållanden som framkommer vid tillsyn eller vid godkännande av system för behandling av barlastvatten införs i barlastvattenhanteringslagen och i bilagan till sekretessförordningen (1980:657).

Vid den tillsyn som ska utövas enligt bestämmelserna i konventionen och vid prövning av frågor om godkännande av system för behandling av barlastvatten, kan det förekomma uppgifter som inte obehörigen bör röjas med hänsyn till den enskildes affärs- eller driftförhållanden. Föreskrifter om tystnadsplikt för uppgifter som någon erfarit i allmän tjänst eller under utövande av tjänsteplikt får meddelas enbart i lag (2 kap. 12 § första stycket RF).

Mot bakgrund härav bör det i barlastvattenhanteringslagen införas en regel om att den som har tagit befattning med tillsyn eller med tillståndsgivning (vilket prövning av frågor om godkännande av system för behandling av barlastvatten kan sägas utgöra) inte obehörigen får röja eller utnyttja uppgifter som hänför sig till enskilds affärs- eller driftförhållanden.

Vad gäller det allmännas verksamhet är sekretess, både i form av tystnadsplikt och av förbud att lämna ut allmänna handlingar, särskilt reglerad i sekretesslagen (1980:100). Enligt 8 kap. 6 § denna lag gäller sekretess i den utsträckning regeringen föreskriver det i statlig myndighets verksamhet som består i bl.a. utredning, tillståndsgivning och tillsyn med avseende på produktion, handel, transportverksamhet eller näringslivet i övrigt. Sekretess gäller för uppgift om enskilds affärs- eller driftförhållanden, uppfinningar eller forskningsresultat om det kan antas att den enskilde lider

skada av att uppgiften röjs samt för uppgift om andra ekonomiska eller personliga förhållanden för den som har trätt i affärsförbindelse eller liknande förbindelse med den som är föremål för myndighetens verksamhet.

I bilagan till sekretessförordningen (1980:657) finns närmare bestämmelser om när sekretess råder enligt 8 kap. 6 § sekretesslagen. Exempelvis gäller sekretess vid tillsyn enligt LÅFF (p. 93). På motsvarande sätt bör det regleras att sekretess ska gälla (med de begränsningar som följer av 8 kap. 6 § sekretesslagen) vid tillsyn enligt barlastvattenhanteringslagen. Frågor om godkännande av system för behandling av barlastvatten kan sägas utgöra en form av tillståndsgivning som avses i 8 kap. 6 § sekretesslagen. Sekretess ska därför gälla även vid sådan tillståndsgivning. Sekretessen ska dock inte gälla beslut i ärenden. Ett tillägg i bilagan till sekretessförordningen bör således införas med denna bestämmelse.

5.3.4 Övrigt

Fartygssäkerhetslagen

Förslag: 2 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) kompletteras med bestämmelser om att befälhavaren har skyldighet att se till att ha erforderlig kännedom om regler om hantering av barlastvatten och sediment samt att informera de anställda om dessa.

Enligt regel B-6 ska befäl och besättning sätta sig in i sina skyldigheter i fråga om hantering av barlastvatten med avseende på det fartyg där de tjänstgör och ska i enlighet med sina uppgifter vara insatta i fartygets barlastvattenhanteringsplan.

En befälhavare har enligt 2 kap. 6 § första stycket fartygssäkerhetslagen (2003:364) skyldighet att ha den kännedom om fartyget som han eller hon behöver för att kunna fullgöra sina skyldigheter i fråga om säkerheten på fartyget och för att förhindra förorening. Enligt tredje stycket ska befälhavaren dessutom se till att nya ombordanställda får behövlig kännedom om fartyget, om grundläggande säkerhetsbestämmelser, om bestämmelser till skydd mot förorening från fartyg och om åtgärder vid sjöolycka.

Regleringen om barlastvattenhantering faller inte in under dessa skyldigheter för befälhavaren. Visserligen anges i 6 kap. 2 § andra

stycket sjölagen (1994:1009) att befälhavaren ska känna till de påbud och föreskrifter om sjöfarten som gäller för de farvatten som fartyget ska trafikera och på de orter som det ska anlöpa. För att tydliggöra befälhavarens skyldigheter i förhållande till de särskilda regler som gäller om hantering av barlastvatten och sediment, bör dock enligt utredningens mening ett tillägg göras i 2 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen i detta hänseende. Genom att reglera både att befälhavaren ska se till att ha erforderlig kännedom om reglerna och att han eller hon ska informera de anställda om dessa, tillgodoses regel B-6 fullt ut.

Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning

Förslag: I lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning införs ett nytt stycke i 2 a § som reglerar att lagen ska tillämpas med de begränsningar som följer av bestämmelserna i barlastvattenhanteringslagen.

Enligt lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning har en tjänsteman vid Kustbevakningen samma befogenhet som polisman i fråga om vissa förundersökande åtgärder (2 §). Lagen tillämpas när Kustbevakningen bedriver övervakning till havs och i kustvattnen samt i Väner och Mälaren för att hindra brott mot föreskrifter i lagar och andra författningar som gäller bl.a. bevarande av den marina miljön och annan naturvård. Detta innebär att lagen kommer att bli tillämplig vid övervakning för att hindra överträdelser mot barlastvattenhanteringslagen eller mot föreskrifter meddelade med stöd av denna. Lagen tillämpas i detta fall även inom Sveriges ekonomiska zon (1 § första stycket 4 och andra stycket). Enligt 2 a § gäller 11 kap. LÅFF i stället för föreskrifterna i 2 § i fråga om befogenheter att vidta åtgärder vid misstanke om brott mot föreskrifter i lagar och andra författningar som gäller förorening från fartyg.

Utredningen gör i avsnitt 6.1.1 bedömningen att svensk verkställande jurisdiktion över utländska fartyg i fråga om införandet av barlastvattenkonventionens bestämmelser inte bör utvidgas i förhållande till konventionens reglering i detta avseende. De verkställande åtgärder som regleras i konventionen får enbart vidtas när det utländska fartyget befinner sig i hamn eller offshore-

terminal. Detta bör föranleda en begränsning av Kustbevakningens möjligheter att vidta förundersökande åtgärder enligt 2 § lagen om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning. En sådan begränsning kan enligt utredningens uppfattning lämpligen göras genom att det förs in ett nytt stycke i 2 a § som reglerar att 2 § ska tillämpas med de begränsningar som följer av bestämmelserna i barlastvattenhanteringslagen.

6 Genomförande av konventionens bestämmelser

I kapitel 5 har utredningen bedömt att barlastvattenkonventionens bestämmelser bör införas i en egen lag, benämnd lagen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment (barlastvattenhanteringslagen). Denna lag bör kompletteras med en förordning som i sin tur kommer att behöva fyllas ut med ett flertal myndighetsföreskrifter.

I detta kapitel behandlas frågeställningar hänförliga till hur Sverige bör genomföra konventionens bestämmelser och på vilket sätt de bör författningsregleras.

6.1 Tillämpningsområde och definitioner

Barlastvattenkonventionens tillämpningsområde regleras i artikel 3. I artikel 3.1 anges att den är tillämplig på fartyg som har rätt att föra en parts flagg och på fartyg som inte har rätt att göra det men som lyder under en parts myndighet. I artikel 3.2 anges flera undantag till detta tillämpningsområde, bl.a. att konventionen som regel inte ska tillämpas på fartyg som trafikerar endast vatten under en parts jurisdiktion. Artikel 8.2 stadgar att överträdelser inom en parts jurisdiktion ska förbjudas och påföljder införas. Fråga uppstår vad som avses med begreppet jurisdiktion och därmed vilket tillämpningsområde konventionen omfattar. I utredningens direktiv anges också särskilt att frågan om jurisdiktion ska klargöras.

6.1.1 Jurisdiktion

Bedömning: Sverige har lagstiftande jurisdiktion över utländska fartyg i Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon. Sverige bör inte utvidga den verkställande jurisdiktionen över utländska fartyg i förhållande till konventionens regler.

Jurisdiktionen över ett utländskt fartyg beror på var fartyget befinner sig; inom en stats inre vatten, territorialhav eller ekonomiska zon. Med inre vatten menas vatten innanför baslinjerna. Territorialhavet sträcker sig maximalt 12 nautiska mil utanför baslinjerna och den ekonomiska zonen är belägen utanför territorialhavet, maximalt 200 nautiska mil från baslinjerna.¹ Svenskt inre vatten och territorialhav utgör tillsammans Sveriges sjöterritorium.²

Bestämmelser om staters jurisdiktion över utländska fartyg finns i havsrättskonventionen. Barlastvattenkonventionen hänvisar i artikel 16 till denna genom att där stadgas: ”ingenting i denna konvention ska inverka på en stats rättigheter och skyldigheter enligt internationell sedvanerätt så som den kommer till uttryck i Förenta Nationernas havsrättskonvention”. Ledning måste därför sökas i denna konvention för att avgöra inom vilket jurisdiktionsområde som barlastvattenkonventionens regler kan genomföras.

I det inre vattnet har en stat alltid både lagstiftande och verkställande jurisdiktion.³ Vad därefter gäller territorialhavet och den ekonomiska zonen kan beträffande den lagstiftande jurisdiktionen följande anföras. Själva begreppet jurisdiktion, som används i barlastvattenkonventionen för att definiera tillämpningsområdet, har i vissa sammanhang ansetts ha en geografisk innebörd, omfattande såväl territorialhavet som ekonomiska zoner.⁴ En naturlig utgångspunkt är därför att staterna har lagstiftande jurisdiktion över utländska fartyg i både territorialhavet och den ekonomiska zonen.

Enligt havsrättskonventionen gäller som huvudregel att en stat har lagstiftande jurisdiktion i territorialhavet. Inskränkningar kan följa av bestämmelserna om utländska fartygs generella rätt till

¹ Artikel 3, 8 och 57 havsrättskonventionen.

² 1 § lagen (1966:374) om Sveriges sjöterritorium.

³ Artikel 2 havsrättskonventionen.

⁴ Molenaar, *Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution*, 1998, s. 211.

oskadlig genomfart i detta område.⁵ Utländska fartyg under oskadlig genomfart, ska dock iakttä regler som en kuststat utfärdar med avseende på bl.a. bevarande av kuststatens miljö. Reglerna kan tillämpas även på utformning, konstruktion, bemanning eller utrustning av utländska fartyg, om de ger uttryck åt allmänt accepterade internationella regler eller standarder.⁶ Detta innebär att en stat får anses ha lagstiftande jurisdiktion i territorialhavet avseende införandet av barlastvattenkonventionens bestämmelser.

Vad gäller jurisdiktionen i den ekonomiska zonen innehåller havsrättskonventionen ett flertal jurisdiktionsbestämmelser i fråga om förorening av den marina miljön. Dessa är dock inte tillämpliga eftersom utsläpp av skadliga vattenlevande organismer inte omfattas av begreppet förorening i konventionen (avsnitt 5.2.2). I stället får ledning sökas i artikel 196 i havsrättskonventionen, en bestämmelse som barlastvattenkonventionen också hänvisar till i sin ingress. Enligt denna ska staterna vidta alla nödvändiga åtgärder för att förhindra, begränsa och kontrollera avsiktligt eller oavsiktligt införande till någon viss del av den marina miljön av främmande eller nya arter som kan medföra betydande och skadliga förändringar hos denna.

Vidare anger artikel 56 att kuststaten i den ekonomiska zonen har suveräna rättigheter att bl.a. bevara och förvalta de levande naturtillgångarna på havsbotten och i överliggande vattenområden samt har jurisdiktion i enlighet med tillämpliga bestämmelser i havsrättskonventionen med avseende på skydd och bevarande av den marina miljön.

Dessa regler innebär enligt utredningens mening att havsrättskonventionen ger lagstiftande jurisdiktion i den ekonomiska zonen med avseende på införandet av barlastvattenkonventionens bestämmelser. En sådan slutsats är också väl förenlig med barlastvattenkonventionens syfte.

Sammanfattningsvis bedömer utredningen att Sverige har lagstiftande jurisdiktion över utländska fartyg i både Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon med avseende på införandet av barlastvattenkonventionens bestämmelser. Detta innebär att konventionens regler i svensk författning ska göras tillämpliga på samtliga fartyg som befinner sig i dessa vatten. Dessutom ska de göras tillämpliga på samtliga svenska fartyg oavsett var dessa befinner sig i enlighet med artikel 3.1 (flaggstatsprincipen).

⁵ Artikel 19 havsrättskonventionen.

⁶ Artikel 21 havsrättskonventionen.

Vad därefter gäller den verkställande jurisdiktionen över utländska fartyg anges i barlastvattenkonventionen att inspektion av utländska fartyg ska ske i hamnar eller offshore-terminaler (artikel 9.1). En inspektion utgör det första ledet i ett eventuellt rättsligt förfarande. Vidare anges att åtgärder som att varna ett utländskt fartyg, kvarhålla det eller avvisa det får ske när fartyget befinner sig i hamn eller offshore-terminal (artikel 10.2). Den verkställande jurisdiktionen är således i viss mån reglerad i konventionen. Den bör därför inte enligt utredningens uppfattning utvidgas till att även omfatta verkställande åtgärder i territorialhavet och den ekonomiska zonen, även om detta eventuellt skulle vara möjligt i enlighet med havsrättskonventionen.

Begränsningarna i den svenska verkställande jurisdiktionen gäller inte svenska fartyg i enlighet med flaggstatsprincipen.

6.1.2 Undantag

Förslag: De undantag från tillämpningsområdet som anges i artikel 3.2 införs.

Konventionen reglerar i artikel 3.2 i vilka fall den inte ska tillämpas. Dessa undantag bör anges i författningstexten. Vad särskilt gäller artikel 3.2 b-e bör följande noteras. Fartyg som trafikerar endast Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon är undantagna från tillämpningsområdet, om inte Sverige bestämmer att utsläpp av barlastvatten från sådana fartyg skulle störa eller skada Sveriges eller angränsande staters eller andra staters miljö, människors hälsa, egendom eller resurser. Vidare är svenska fartyg som trafikerar endast vatten under en annan parts jurisdiktion undantagna om den andra parten har godkänt detta. Detsamma gäller svenska fartyg som trafikerar endast vatten under en annan parts jurisdiktion och det fria havet. Eftersom det inte finns något fritt hav som gränsar till den svenska ekonomiska zonen, blir inte motsvarande undantag tillämpligt för fartyg som trafikerar vatten under svensk jurisdiktion. Svenska och utländska statsfartyg ska också vara undantagna tillämpningsområdet. Det ska dock tillses att de svenska statsfartygen så långt skäligen och praktiskt genomförbart handlar i enlighet med regelverket.

Kompletterande föreskrifter om tillämpningsområdet i samtliga dessa hänseenden bör meddelas på myndighetsnivå, lämpligen av

Sjöfartsverket (avsnitt 6.2). I fråga om konventionens bestämmelser även ska göras tillämpliga på fartyg som trafikerar endast Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon, bör sådana föreskrifter meddelas efter att Naturvårdsverket har hörts. Tillämpligheten på svenska statsfartyg bör föreskrivas av regeringen i likhet med vad som gäller enligt LÅFF.

I regel A-5 föreskrivs att motsvarande tillämpning av barlastvattenkonventionens krav ska gälla för tävlingsbåtar, fritidsbåtar och räddningsfarkoster med en längd under 50 meter och en största barlastvattenkapacitet på 8 kubikmeter, i enlighet med vad parten bestämmer, med beaktande av IMO:s riktlinjer härför (G3). Föreskrifter om vad som ska gälla för dessa fartyg bör meddelas på myndighetsnivå, lämpligen av Sjöfartsverket (avsnitt 6.2).

I artikel 3.3 anges att parter ska, med avseende på fartyg som tillhör stater som inte har tillträtt konventionen, tillämpa de bestämmelser i konventionen som erfordras för att trygga att sådana fartyg inte ges en förmånligare behandling.

6.1.3 Definitioner

Förslag: Vissa i konventionen gjorda definitioner införs i den svenska författningstexten.

En del av de definitioner som anges i konventionen bör tas in i författningstexten. Det gäller ord och begrepp som har betydelse för innebörden och omfattningen av de föreslagna bestämmelserna.

Det gäller exempelvis definitionerna av fartyg, barlastvatten och sediment. Dessa begrepp är grundläggande. Däremot anser utredningen att det i författningstexten inte särskilt behöver definieras vad som menas med patogener. Detta är ett vedertaget begrepp (se avsnitt 2.1).

I den svenska översättningen av konventionens regel A-1.3 definieras begreppet redare. Översättningen lyder: "fartygsägare eller annan juridisk eller fysisk person, såsom operatören eller den som har hyrt in ett tomt fartyg, som har övertagit ägarens ansvar för fartygets drift och därmed har övertagit de skyldigheter och det ansvar som föreskrivs i Internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden)".

Begreppet redare är laddat i svensk lagstiftning och doktrin. På engelska används ordet "company", både i ISM-koden och i

barlastvattenkonventionen. I artikel 2.3 EG-förordningen om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen⁷, 2 kap. 9 och 10 §§ fartygssäkerhetslagen och 4 § Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2002:8) om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation (ISM-koden), används omväxlande ”företag” och ”rederi”. Utredningen anser att ”rederi” är det mest adekvata begreppet. Definitionen bör införas för att bl.a. kunna bestämma vem som är ansvarig för exempelvis att fartyget undergår den tillsyn som krävs. En översyn torde behövas av översättningen av EG-förordningen och användningen av begreppen företag/rederi i den svenska lagstiftningen.

Regeringen bör kunna överlämna till en myndighet att bestämma vad som ska innefattas i begreppen hamn, offshore-terminal, från närmaste land, byggt och årsdag.

6.2 Ansvariga myndigheter

Förslag: Uppdraget att genomföra konventionens bestämmelser läggs huvudsakligen på Sjöfartsverket, som också utses till tillsynsmyndighet. Naturvårdsverket, Kemikalieinspektionen och SMHI får ansvar för vissa specifika frågor.

Naturvårdsverket har ett övergripande ansvar för miljön genom att vara central förvaltningsmyndighet på miljöområdet och har i uppgift att vara pådrivande och samlande i miljöarbetet (1 § förordningen (2001:1096) med instruktion för Naturvårdsverket). Verket ansvarar bl.a. för miljö kvalitetsmålet ”Hav i balans”.

Sjöfartsverket är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för sjöfarten. En av verkets uppgifter är att svara för att sjöfartens påverkan på miljön minimeras (1 § tredje stycket 6 förordningen (1995:589) med instruktion för Sjöfartsverket). Sjöfartsverket har i dag, genom Sjöfartsinspektionen, ansvaret för införlivandet av en mängd internationella bestämmelser om teknisk, operativ och miljömässig säkerhet i svensk lagstiftning. Det faller sig naturligt att verket ges i uppdrag att genomföra stora delar av barlastvattenkonventionens bestäm-

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95, EUT L 64, 4.3.2006, s. 1, Celex 32006R0336.

melser. Sjöfartsverket bör också utöva tillsyn över fartygens efterlevnad av reglerna. Verket bör också vara den myndighet som ansvarar för den anmälningsskyldighet till IMO och andra myndigheter som konventionen kräver.

Verket bör på vissa områden ta hjälp från andra myndigheter, exempelvis avseende godkännande av system för behandling av barlastvatten där Kemikalieinspektionen bör ha en viktig roll (avsnitt 6.3.1). I fråga om meddelande av dispenser bör Sjöfartsverket höra såväl Naturvårdsverket som SMHI (avsnitt 6.3.2). I fråga om konventionens bestämmelser ska göras tillämpliga även på nationell trafik och huruvida förbud ska meddelas mot utsläpp av barlastvatten inom vissa områden, bör Naturvårdsverket höras (avsnitt 6.1.2 och 6.7.1). Inom ett särskilt område anser utredningen att ansvaret inte bör åligga Sjöfartsverket utan i stället SMHI. Det gäller konventionens bestämmelser om att utfärda varning om barlastvattenintag (avsnitt 6.7.3). Det kan ifrågasättas om Sjöfartsverket är lämplig myndighet att övervaka effekterna av hantering av barlastvatten. Detta diskuteras i avsnitt 6.7.3.

6.3 Hantering av barlastvatten

Förslag: Innan barlastvatten släpps ut från fartyg i Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon, samt från svenska fartyg utanför dessa områden, ska barlastvattnet ha hanterats på föreskrivet sätt. Det utsläppta barlastvattnet ska uppfylla de normer för utsläpp som anges i konventionens bestämmelser, från de tidpunkter som anges där, med det undantag som följer av en av IMO den 29 november 2007 beslutad resolution. Normerna ska uppfyllas genom användande av godkända behandlingssystem. Fram till de tidpunkter dessa normer ska uppfyllas, ska skifte av barlastvatten utföras på de fartyg där detta kan ske i enlighet med konventionens bestämmelser. Kraven på skifte ska inte gälla fartyg som uppfyller normerna för utsläpp.

Reglerna om hantering av barlastvatten ska inte gälla om någon annan godkänd metod används i detta syfte och inte heller svenska fartyg som släpper ut barlastvatten i en mottagningsanordning inrättad av annan stat.

Hantering av barlastvatten är en mekanisk, fysisk, kemisk och biologisk process, som genomförs antingen separat eller kombinerat för att avlägsna, oskadliggöra eller undvika intag eller utsläpp av skadliga vattenlevande organismer och patogener i barlastvatten och sediment (artikel 1.3). I första hand gäller att barlastvattnet ska hanteras genom utförande av skifte eller genom behandling ombord på fartyget. Från och med år 2016 ska samtliga fartyg hantera barlastvattnet genom behandling ombord. Som redovisats i avsnitt 4.1 kommer inte Sverige, på grund av geografiska och hydrografiska begränsningar samt olämpligheten av att inrätta särskilda områden för skifte av barlastvatten, att fullständigt kunna tillämpa konventionens bestämmelser om utförande av skifte av barlastvatten på samtliga fartyg som omfattas av konventionen. Enligt utredningens förslag bör Sverige därför ansluta till barlastvattenkonventionen med reservation härför (avsnitt 4.6).

I den mån Sverige kan ställa krav på utförande av skifte av barlastvatten bör det emellertid göras. I första hand gäller det fartyg som kan skifta barlastvatten med uppfyllande av konventionens kriterier för avstånd från land och vattendjup, exempelvis fartyg i oceangående trafik. Enligt utredningens bedömning bör Sverige inte inrätta särskilda områden för skifte av barlastvatten. Sådana områden kan dock komma att inrättas av andra stater. Fartyg som inte kan skifta barlastvatten med uppfyllande av kriterierna för avstånd från land och vattendjup, men som passerar ett särskilt inrättat område för skifte av barlastvatten, eller som befinner sig i nära anslutning till ett sådant område, ska därför utföra skifte i detta.

Skifte av barlastvatten kommer inte att kunna utföras i Sveriges sjöterritorium eller i svensk ekonomisk zon. De krav som ställs på utförande av skifte av barlastvatten gällande fartyg på väg till dessa vatten, får därför ses som villkor för att barlastvattnet ska få släppas ut i dessa områden. Sjöfartsverket bör få möjlighet att meddela ytterligare föreskrifter om utförande av skifte, varvid bl.a. IMO:s riktlinjer för skifte av barlastvatten (G6) ska beaktas. Sjöfartsverket bör också bemyndigas att meddela undantag från reglerna om skifte inom ramen för konventionens bestämmelser (regel B-4.4). Reglerna om skifte ska inte gälla fartyg som redan uppfyller gällande normer för utsläpp, dvs. har godkända system för behandling av barlastvatten.

Kraven på skifte av barlastvatten ska enbart gälla fram till år 2016, från och med vilket år samtliga fartyg ska uppfylla de normer

för kvaliteten på barlastvattnet som anges i konventionens bestämmelser (regel D-2). Normerna ska uppfyllas genom användande av godkända behandlingssystem. Krav på att normerna ska uppfyllas genom godkända behandlingssystem bör införas i det svenska regelverket i enlighet med den tidsaxel som är angiven i regel B-3, med det undantag för fartyg som byggs under år 2009 och som omfattas av regel B-3.3 som följer av den resolution som beslutades av IMO:s högsta beslutande organ, Assembly, den 29 november 2007 (avsnitt 4.2.1). Det bör uppmärksammas att även fartyg som byggs under år 2010 kan komma att bli föremål för motsvarande undantag, varför Sverige bör följa utvecklingen av denna fråga inom IMO.

Reglerna om hantering av barlastvatten ska inte gälla om någon annan godkänd metod används i detta syfte (regel B-3.7). För närvarande finns det inte några sådana godkända metoder. Dessa ska principgodkännas av MEPC. Under MEPC 56 beslutades att det ska utarbetas en procedur för godkännande av dessa metoder (avsnitt 4.4). Det krävs godkännande av behörig myndighet för användandet av sådana metoder på svenska fartyg. Sjöfartsverket bör få detta bemyndigande.

Utredningen bedömer att Sverige inte bör inrätta mottagningsanordningar för barlastvatten (avsnitt 4.3). Sådana anordningar kan dock komma att inrättas av andra stater. Reglerna om barlastvattenhantering ska därför inte gälla svenska fartyg som släpper ut barlastvatten i en mottagningsanordning inrättad av annan stat.

6.3.1 Särskilt om godkännande av system

Förslag: Sjöfartsverket ska godkänna system för behandling av barlastvatten som ska installeras på svenska fartyg, efter att vid behov ha hört Kemikalieinspektionen.

System för behandling av barlastvatten ska enligt konventionen godkännas av behörig myndighet samt, om systemet innehåller en eller flera aktiva substanser, av IMO (avsnitt 4.2). IMO:s riktlinjer för denna procedur (G8) ska därvid följas.⁸ Det bör i detta sammanhang nämnas att MEPC vid det senaste sammanträdet beslutade att en översyn ska göras av bl.a. dessa riktlinjer, med

⁸ Resolution MEPC.125 (53), G8.

början under år 2008. Eventuella ändringar i dessa bör därför bevakas.

Sjöfartsverket bör vara den myndighet som godkänner sådana system för installation på svenska fartyg. Vid behov bör Kemikalieinspektionen höras. Detta kan vara behövligt vad gäller system som innehåller aktiva substanser. Kemikalieinspektionen är central förvaltningsmyndighet för ärenden om hälso- och miljörisker med kemiska produkter och biotekniska organismer och ska särskilt svara för förhandsgranskning av kemiska produkter och biotekniska organismer (2 § 3 förordningen (1988:525) med instruktion för Kemikalieinspektionen).

Samtliga system som ska användas på svenska fartyg ska godkännas av Sjöfartsverket, dvs. även sådana som har godkänts av behörig myndighet i annan stat. Ett godkännande utfärdat av annan myndighet kan emellertid ligga till grund för ett svenskt godkännande.⁹ Sjöfartsverket ska utfärda certifikat för godkända system.

Om Sjöfartsverket avser att bygga upp en egen procedur för godkännande av svenska system, blir det även aktuellt att svara för insändandet av handlingar till IMO i de fall denna organisations godkännande krävs. I dessa fall kan också Kemikalieinspektionen behöva höras, för en bedömning av om underlaget är tillfredsställande. Själva kontrollen av att systemen uppfyller uppställda krav bör utföras av organ som är ackrediterade av SWEDAC enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll. Det ska här anmärkas att även om systemet har godkänts, kommer det att omfattas av kontroll vid de besiktningar fartyget genomgår för att bl.a. fastställa att fartyget uppfyller gällande normer för utsläpp.

Kemikalieinspektionen har samtyckt till att på detta sätt medverka i en svensk procedur för godkännande. Myndigheten har dock poängterat att samrådet bör innebära att Kemikalieinspektionen tar ställning till ett mer eller mindre färdigt förslag från Sjöfartsverket. Om det skulle bli aktuellt för inspektionen att utföra en större arbetsinsats, bör det kunna komma i fråga att ta ut en avgift för detta arbete.

IMO kan återkalla av organisationen utfärdade godkännanden. Då ska användningen av ifrågavarande aktiva substanser förbjudas inom ett år efter återkallandet (regel D-3.2). Denna regel kan uppfyllas genom att Sjöfartsverket ges möjlighet att meddela före-

⁹ Resolution MEPC.125 (53), G8, p. 6.6.

skrifter om och förbud mot aktiva substanser. Eftersom ett sådant förbud enbart skulle basera sig på IMO:s beslut, behövs det inte något samråd med Kemikalieinspektionen i detta avseende. Det bör dock uppmärksammas att aktiva substanser kan falla in under bestämmelserna i biociddirektivet, som reglerar användningen av biocidprodukter inom EU.¹⁰ Detta direktiv är genomfört i svensk lagstiftning.¹¹ Frågan om aktiva substanser som ingår i behandlingssystem för barlastvatten omfattas av direktivet, liksom frågan vad detta i så fall får för konsekvenser i fråga om godkännandeförfarandet, är för närvarande föremål för diskussion mellan EU:s medlemsstater. Sverige bör bevaka resultatet av denna.

I syfte att möjliggöra installation av behandlingssystem på svenska fartyg i god tid innan bestämmelserna om utsläppsnormer blir gällande, bör enligt utredningens mening Sjöfartsverket beordras att godkänna system innan konventionen träder i kraft.

För sekretess i godkännandeförfarandet, se avsnitt 5.3.3.

6.3.2 Undantag och dispens

Förslag: De undantag som ges i konventionen från tillämpningen av bestämmelserna om hantering av barlastvatten ska införas. Dispens ska meddelas av Sjöfartsverket efter att myndigheten hört Naturvårdsverket och SMHI. Särskilda regler ska gälla fartyg som deltar i prototypprogram.

De undantag från reglerna om barlastvattenhantering som anges i regel A-3 bör införas i författningstexten.

En part får enligt regel A-4 i vatten under sin jurisdiktion bevilja dispens från reglerna om hantering av barlastvatten. Dispens får beviljas fartyg på en eller flera resor mellan angivna hamnar eller platser eller fartyg som uteslutande trafikerar särskilt angivna hamnar eller platser. Den ska gälla under en begränsad tid och ska beviljas med stöd av IMO:s riktlinjer för riskbedömning (G7).

Dispens bör meddelas av Sjöfartsverket i egenskap av tillsynsmyndighet. Naturvårdsverket och SMHI bör dock höras, för att uppnå erforderlig kompetens i fråga om den riskbedömning som ska göras. Dessa myndigheter har samtyckt till att på detta sätt

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 98/8/EG av den 16 februari 1998 om utsläppande av biocidprodukter på marknaden, EGT L 123/1, 24.4.98, s. 1, Celex 398L0008.

¹¹ Se bl.a. förordningen (2000:338) om biocidprodukter.

delta i beviljande av dispenser. Sjöfartsverket bör få möjlighet att meddela föreskrifter om förutsättningarna för dispens och om ansökningsförfarandet.

Slutligen bör särskilda regler införas för fartyg som deltar i prototypprogram (regel D-4.1-2). Dessa bör införas genom föreskrifter som meddelas av Sjöfartsverket.

6.4 Anordningar för mottagning av sediment

Förslag: Mottagningsanordningar för sediment ska inrättas på de platser där rengöring eller reparation av barlastvattentankar förekommer och som anvisas av Sjöfartsverket. Någon särskild avgift för mottagandet får inte tas ut. Tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna utövas av Sjöfartsverket som också får meddela föreskrifter och förelägganden om anordningarnas utformande och drift. Sådana förelägganden får förenas med vite.

I utredningens direktiv anges att ställning ska tas till om hamnar och varv bör installera mottagningsanordningar för barlastvatten och sediment, hur detta bör ske samt hur de inlämnade substanserna bör hanteras. I avsnitt 4.3 har frågan om mottagningsanordningar för barlastvatten diskuterats. Inrättandet av mottagningsanordningar för sediment är obligatoriskt för konventionens parter (artikel 5). Ställning behöver därför inte tas till om sådana anordningar ska inrättas, utan i stället till på vilket sätt det ska ske.

Mottagningsanordningar för sediment ska inrättas i de hamnar och terminaler, som anvisats av parten, där rengöring eller reparation av barlastvattentankar förekommer, med beaktande av IMO:s riktlinjer för anordningar för mottagande av sediment (G1). De ska drivas utan att förorsaka otillbörlig försening av fartyg och säkerställa säkert omhändertagande av sediment. Enligt regel B-5 ska fartyg avlägsna och föra bort sediment från utrymmen som är avsedda för barlastvatten enligt bestämmelserna i fartygets barlastvattenhanteringsplan. Fartyg som byggs under år 2009 och senare bör vidare, enligt denna regel, konstrueras och byggas i syfte att begränsa intag och oönskade ansamlingar av sediment, underlätta avlägsnande av sediment och tillförsäkra säkert tillträde till barlastvattentankarna för att möjliggöra avlägsnande av sediment

och provtagning, med beaktande av IMO:s riktlinjer (G12). Övriga fartyg bör så långt möjligt följa dessa bestämmelser.

Vid en anslutning till barlastvattenkonventionen ska alltså Sverige inrätta mottagningsanordningar för sediment. I HELCOM:s vägledande dokument inför Östersjöstaternas tillträde till barlastvattenkonventionen (avsnitt 3.2) anges att mottagningsanordningar för sediment ska finnas tillgängliga i dessa stater år 2010, dock senast år 2013.¹² Här kan anmärkas att parterna blir bundna av konventionens regler den dag konventionen träder i kraft. Vid denna tidpunkt ska alltså mottagningsanordningar för sediment finnas tillgängliga.

Förhållandet till regleringen i LÅFF

Det finns ett flertal bestämmelser om mottagningsanordningar i LÅFF. Bestämmelser om anordningar för mottagande och behandling av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten eller barlast- eller tankspolvatten som innehåller lastrester av andra skadliga flytande kemikalier än olja, bygger på regleringen i den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg.¹³ Därefter har det tillkommit bestämmelser om anordningar för mottagning av annat avfall från fartyg som innehåller skadliga ämnen. Dessa sistnämnda bestämmelser bygger dels på regleringen i den s.k. Östersjöstrategin,¹⁴ dels på ett EG-direktiv för mottagningsanordningar i hamn.¹⁵ Mottagning av sediment faller inte in under denna senare reglering, eftersom den tar sikte på mottagning av avfall från fartyg som innehåller skadliga ämnen. Skadliga vattenlevande organismer kan per definition inte sägas utgöra skadliga ämnen (avsnitt 5.2.2). En särreglering behövs därför för mottagning av sediment.

¹² HELCOM Roadmap, p. 16.

¹³ MARPOL 73/78, The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships.

¹⁴ Östersjöstrategin för mottagningsanordningar för fartygsgenererat avfall och tillhörande frågor, se prop. 1999/2000:133.

¹⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester, EGT L 332, 28.12.2000, s. 81, Celex 32000L0059, se prop. 2001/02:181.

Utformningen av regleringen

Mottagningsanordningar för sediment ska inrättas i de hamnar och terminaler där rengöring och reparation sker av barlastvattentankar.

Utredningen har gett några reparationsvarv samt Sveriges Hamnar, hamnföretagens branschorganisation, möjlighet att inkomma med synpunkter på hur mottagningsanordningar för sediment bör installeras och hur sedimentet ska hanteras. Av de svar som kommit in till utredningen har dock inte några synpunkter lämnats på en framtida reglering av mottagningsanordningar, utan information har lämnats enbart om hur hanteringen sker i dag.

Ansvar för att det finns behövliga mottagningsanordningar och för driften av dessa kan antingen läggas på ägaren av hamnen eller på huvudmannen för den anläggning där rengöring eller reparation sker av barlastvattentankar, dvs. i första hand reparationsvarven. I LÅFF har ansvaret för mottagningsanordningar för oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten på de platser där olja lastas eller oljetankfartyg repareras, lagts på den som lastar ut olja eller driver reparationsverksamhet. Ansvaret för mottagning av avfall som innehåller skadliga ämnen har däremot i första hand lagts på hamninnehavarna.

I en reparationsverksamhet ingår som en integrerande del att ta hand om kvarvarande rester. Enligt de svar som utredningen erhållit av tillfrågade varv, omhändertas kvarvarande sediment vid de reparationer av barlastvattentankar som görs i dag, varefter borttransport sker. De tekniska förutsättningarna för att ta hand om sedimentet vid reparationsvarven får därför antas vara goda. Det är också fördelaktigt om ett omhändertagande av sedimentet kan ske på samma plats som rengöringen eller reparationen. Utredningen anser därför att den som driver rengörings- eller reparationsverksamhet av barlastvattentankar bör svara för att det finns behövliga mottagningsanordningar för sediment och för driften därav.

Närmare anvisningar om var mottagningsanordningar ska finnas bör meddelas av Sjöfartsverket. Det behövs också föreskrifter som närmare anger anordningarnas utformning och drift. Sådana föreskrifter bör också meddelas av Sjöfartsverket. Denna myndighet ska vid meddelande av här nämnda föreskrifter ta hänsyn till IMO:s riktlinjer för anordningar för mottagning av sediment (G1). Det ska särskilt beaktas att placeringen och utformningen av

anordningarna sker så att de fartyg som använder dem inte orsakas onödigt försening. Ett säkert omhändertagande av sedimentet ska vidare ske och en mottagningsanordning bör kunna tillhandahålla resurser som så långt praktiskt möjligt möjliggör att anordningen kan användas av alla fartyg som begär att få sediment omhändertaget.¹⁶

Fartyg ska som nämnts avlägsna och föra bort sediment från utrymmen som är avsedda för barlastvatten enligt bestämmelserna i fartygets barlastvattenhanteringsplan. IMO:s riktlinjer om barlastvattenhantering och utveckling av barlastvattenhanteringsplaner ska därvid följas (G4). Barlastvattenhanteringsplanen ska godkännas av behörig myndighet. Det finns även riktlinjer för utformning och konstruktion av fartyg för att underlätta sedimentkontroll på fartyg (G12). Dessa riktlinjer vänder sig till sjöfartsnäringen som bör ta hänsyn till dessa när fartyg konstrueras och byggs så att mängden sediment kan minimeras. Sjöfartsverket bör ha möjlighet att som flaggstatsmyndighet utfärda föreskrifter om fartygs konstruktion och utformning så att upptag av sediment kan minimeras.

Vad därefter gäller frågan om avgift ska kunna tas ut för mottagning av sediment, gäller som allmän princip på miljöområdet att den som förorenar eller kan förorena ska bära kostnaderna för att detta ska kunna förhindras. Denna princip får i och för sig anses vara tillämplig även i fråga om förebyggande och begränsning av överföring av skadliga vattenlevande organismer. Avgifter för mottagning av sediment skulle dock enligt utredningens uppfattning kunna utgöra ett ekonomiskt incitament till att inte lämna sedimentet till en mottagningsanordning. Det ligger nära till hands att anta att fartygen, om förfarandet skulle avgiftsbeläggas, skulle vara mer benägna att släppa ut sedimentet i havet. Ett avgiftsförbud bör därför införas.¹⁷ Den som har ansvaret för mottagningsanordningen får i stället ta ut ersättning för sina kostnader genom att generellt räkna in dem i priset på de varor och tjänster som de tillhandahåller, att tas ut av samtliga fartyg oavsett om de nyttjar just mottagningsanordningen för sediment. Detta överensstämmer med vad som gäller inom Östersjöstrategin och som till följd därav reglerats i LÄFF.¹⁸ Det bör dock finnas bestämmelser som

¹⁶ Resolution MEPC.152 (55), p. 3.2.

¹⁷ Jfr prop. 1979/80:167 s. 32.

¹⁸ HELCOM Recommendation 26/1, antagen den 2 mars 2005.

möjliggör undantag från ett generellt avgiftsförbud, om det finns särskilda skäl.

Vad gäller tillsynen över att bestämmelserna efterlevs, bör denna åvila Sjöfartsverket som bör få möjlighet att meddela de föreskrifter och förelägganden som behövs för att en mottagningsanordning ska tillhandahållas och uppfylla gällande krav i fråga om utformning och drift.

Kommuner har ansvar för borttransport av avfall från fartyg i hamn som det är förbjudet att släppa ut enligt LÅFF eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av den lagen (15 kap. 10 § miljöbalken jämfört med 22 § avfallsförordningen (2001:1063)). Det samma bör gälla sediment från fartygs barlastvattentankar. Detta föranleder ett tillägg i nämnda bestämmelse i avfallsförordningen.

Kommunala nämnder och länsstyrelser har tillsynsansvaret för hur avfall omhändertas i enlighet med vad som föreskrivs i bl.a. miljöbalken. Dessa har i egenskap av tillsynsmyndigheter möjlighet att meddela förelägganden, i syfte att bestämmelserna i miljöbalken m.m. ska efterlevas. För att det inte ska bli fråga om oförenliga förelägganden av olika tillsynsmyndigheter, bör Sjöfartsverket därför höra den kommun eller den myndighet som har det operativa tillsynsansvaret över den verksamhet som föreläggandet avser innan ett sådant utfärdas.¹⁹ Ett föreläggande bör, för att bli verkningsfullt, kunna förenas med vite.

Den reglering i LÅFF som avser skadestånd, avfallshanteringsplaner och notifieringsskyldighet vid avlämnande av avfall bygger på bestämmelser i antingen Östersjöstrategin eller i det tidigare nämnda EG-direktivet. En motsvarande reglering bör enligt utredningens uppfattning inte införas vid mottagning av sediment, eftersom barlastvattenkonventionen inte innehåller några sådana bestämmelser.

¹⁹ Jfr prop. 2000/01:139 s. 148 f. och 153 f.

6.5 Barlastvattenhanteringsplan och barlastvattendagbok

Förslag: En barlastvattenhanteringsplan ska förvaras och tillämpas på fartyg. Barlastvattendagbok ska föras. Barlastvattenhanteringsplanen ska vara godkänd av behörig myndighet. Sjöfartsverket bemyndigas att godkänna svenska fartygs barlastvattenhanteringsplaner. Verket får meddela ytterligare föreskrifter i fråga om barlastvattenhanteringsplaner och barlastvattendagböcker.

Varje fartyg ska tillämpa en plan för hantering av barlastvatten, en barlastvattenhanteringsplan (regel B-1). Denna ska finnas ombord på fartyget. Planen ska godkännas av behörig myndighet med beaktande av IMO:s riktlinjer. Det bör följaktligen i författningstexten regleras att varje fartyg ska ha en barlastvattenhanteringsplan. En sådan ska bl.a. innehålla detaljerade säkerhetsbestämmelser för fartyget och den del av dess besättning som berörs av kraven på barlastvattenhantering, liksom en detaljerad beskrivning av vilka åtgärder som ska vidtas för att uppfylla kraven på barlastvattenhantering och en närmare beskrivning av förfarandena för avlägsnande av sediment. Sjöfartsverket bör bemyndigas att godkänna svenska fartygs barlastvattenhanteringsplaner och att meddela närmare föreskrifter om planernas innehåll. Härvid ska regel B-1 följas samt riktlinjerna om barlastvattenhantering och utformningen av barlastvattenhanteringsplaner (G4) beaktas.

Vidare ska varje fartyg ha en barlastvattendagbok ombord (regel B-2). I denna ska alla åtgärder i fråga om barlastvatten omedelbart antecknas. I bihang II till konventionen anges vad en sådan dagbok ska innehålla och hur den ska föras. Anteckningarna i dagboken ska bevaras ombord i minst två år efter det att den sista anteckningen har införts och därefter i rederiets förvar i minst tre år. I författningstexten bör därför införas krav på att fartyg ska ha en barlastvattendagbok. Sjöfartsverket bör bemyndigas att meddela ytterligare föreskrifter om innehållet. Kraven i konventionen på innehållet i dagböckerna ska därvid följas. Det gäller exempelvis införande av erhållna dispenser (regel A-4.4) liksom om fartyget tillämpat något undantag till reglerna (regel B-2.3). Dagboken ska hållas tillgänglig för inspektion. Såvitt avser utländska fartyg gäller det enbart när fartyget befinner sig i hamn eller offshore-terminal.

Alla anteckningar i dagboken ska signeras av ansvarig befattningshavare och varje fullskriven sida ska signeras av befälhavaren.

6.6 Tillsyn

Enligt utredningens förslag bör Sjöfartsverket vara tillsynsmyndighet. Det innebär bl.a. att verket blir ansvarig myndighet för att fartyg besiktigas och certifieras (regel E-1–E-5) samt att myndigheten har ansvar för inspektion av fartyg (artikel 9).

6.6.1 Besiktning och certifiering

Förslag: Sjöfartsverket ska meddela föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning, drift och underhåll samt om besiktning och certifiering. Sjöfartsverket ska vara tillsynsmyndighet. Uppdraget att besiktiga och certifiera svenska fartyg får överlåtas till en sådan organisation som anges i 1 kap. 5 § fartygs-säkerhetslagen med vilken Sjöfartsverket träffat överenskommelse. Sjöfartsverket ska vidare kunna återkalla certifikat samt fatta beslut om förbud mot fartygs användning till sjöfart.

Fartyg som har en bruttodräktighet av minst 400 ska genomgå de besiktningar som konventionen anger (regel E-1.1). Det gäller inte flytande plattformar, flytande lagringsenheter och flytande enheter för produktion, lagring och avlastning. Sådana fartyg och enheter som inte omfattas av dessa bestämmelser ska genomgå besiktningar i enlighet med vad behörig myndighet bestämmer (regel E-1.2).

Det ställs bl.a. krav på en första besiktning innan fartyget tas i bruk eller innan det certifikat som krävs utfärdas för första gången. Vid besiktningen ska barlastvattenhanteringsplanen kontrolleras samt kontrolleras att strukturer, utrustning, system, anordningar, arrangemang och material eller processer uppfyller föreskrivna krav. En förnyad besiktning ska därefter ske, inte senare än fem år efter den första besiktningen. Dessutom ska en mellanliggande besiktning ske, liksom årliga besiktningar. När en besiktning har verkställts får ingen ändring göras av konstruktion, utrustning, anordningar, arrangemang eller material som kan kopplas till barlastvattenhanteringsplanen utan behörig myndighets godkännande, med undantag för direkt utbyte av utrustningen eller

anordningarna (regel E-1.10). En särskild besiktning ska ske efter ändring, ersättning eller reparation i något väsentligt avseende av det som ovan nämnts. Behörig myndighet kan överlåta utförandet av besiktningar till organisationer som den har erkänt och med vilka överenskommelse träffats härom (regel E-1.3).

De fartyg som omfattas av kraven på besiktning ska erhålla ett internationellt barlastvattenhanteringscertifikat (certifikat) efter godkänd besiktning. Ett certifikat som utfärdats av en parts myndighet ska godtas av varje annan part och anses ha samma giltighet som ett certifikat utfärdat av parten själv (regel E-2.1). Certifikat ska utfärdas eller påtecknas av behörig myndighet eller av en erkänd organisation med vilken den behöriga myndigheten träffat överenskommelse (regel E-2.2). Det finns även vissa regler om utfärdande och påtecknande av certifikat av annan part (regel E-3).

Certifikatet gäller för tid som bestäms av den behöriga myndigheten, dock högst fem år (regel E-5.1). Det finns flera detaljerade regler om giltighetstiden och eventuell förlängning av denna (regel E.5.2–E.5.7). Ett certifikat ska upphöra att gälla om fartyget har registrerats i annan stat, om tillämpliga besiktningar inte har verkställts, om certifikatet inte har påtecknats eller om bl.a. utrustning och system har ändrats, ersatts eller reparerats i något väsentligt avseende och certifikatet inte har påtecknats (regel E-5.9). I bilag 1 till konventionen finns ett formulär till internationellt barlastvattenhanteringscertifikat.

Om ett fartygs hantering av barlastvatten inte motsvarar uppgifterna i ett certifikat eller är sådan att fartyget inte är lämpligt att fortsätta till sjöss utan att utgöra en risk för miljön, människors hälsa, egendom eller resurser, ska inspektören eller den erkända organisationen omedelbart se till att alla nödvändiga åtgärder vidtas för att fartyget ska uppfylla kraven. Ett certifikat ska då inte utfärdas alternativt dras in. Om fartyget befinner sig i annan parts hamn, ska de behöriga myndigheterna i hamnstaten omedelbart underrättas, varefter dessa ska ge inspektören/organisationen all hjälp som behövs för att fullgöra denna skyldighet (regel E-1.6).

När en olyckshändelse inträffar med ett fartyg eller en brist upptäcks som väsentligen påverkar fartygets förmåga att utföra hantering av barlastvatten, ska rederiet eller annan person som är ansvarig för fartyget så snart som möjligt rapportera till den som ansvarar för att utfärda certifikatet i fråga, som ska tillse att en utredning verkställs och eventuellt föranstalta om besiktning. Om

fartyget befinner sig i annan parts hamn, ska rapport också avges till behörig myndighet i hamnstaten.

I den svenska författningsregleringen bör till följd av dessa regler Sjöfartsverket bemyndigas att meddela föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning, drift och underhåll. Detta omfattar även eventuella konstruktionskrav med avseende på att minimera fartygs upptagande av sediment.

Vidare ska det införas krav på besiktning och certifiering av svenska fartyg som har en bruttodräktighet av minst 400 (med de i konventionen angivna undantagen). De närmare föreskrifterna om vilka krav som ska gälla i dessa hänseenden bör meddelas av Sjöfartsverket som också bör föreskriva vad som ska gälla i fråga om besiktning och certifiering av övriga fartyg. Det ska här noteras de riktlinjer för tillsyn som förväntas antas när konventionen träder i kraft (avsnitt 3.1). Det bör vara fartygets rederi som ansvarar för att fartyget undergår föreskrivna besiktningar.

Det bör vidare införas en regel i det svenska regelverket om när Sjöfartsverket ska återkalla ett tidigare utfärdat certifikat, i enlighet med de förhållanden som anges i konventionen (regel E-1.6 och E-5.9). Sjöfartsverket bör också bemyndigas att fatta beslut om förbud mot att använda ett fartyg till sjöfart om ett giltigt certifikat saknas. För svenska fartyg skulle ett sådant förbud gälla i alla farvatten, medan utländska fartyg kan förbjudas att användas till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon.

Sjöfartsverket bör få möjlighet att uppdra åt en sådan organisation som anges i 1 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen att utföra besiktning och certifiering. Detta innebär att Sjöfartsverket i praktiken kan träffa avtal med t.ex. klassificeringssällskap att besiktiga och certifiera fartyg.

Vidare bör Sjöfartsverket bemyndigas att på begäran av en part besiktiga och certifiera utländska fartyg. Likaså bör tillvägagångssättet vid motsvarande begäran för ett svenskt fartyg utomlands regleras.

6.6.2 Inspektion av fartyg

Förslag: Svenska fartyg får inspekteras när Sjöfartsverket så bestämmer. Utländska fartyg får inspekteras endast när de befinner sig i en hamn eller vid en offshore-terminal. De begränsningar som anges i konventionen i fråga om vad en inspektion får omfatta, införs. Sjöfartsverket får meddela ytterligare föreskrifter om inspektioner.

Enligt artikel 9 får ett fartyg inspekteras i en annan parts hamn eller offshore-terminal av befattningshavare som är vederbörligen bemyndigade av den parten att avgöra om fartyget följer konventionen. Inspektion får enligt artikel 10.4 också ske på begäran av annan part om tillräcklig bevisning förebringas av den parten om att fartyget används eller har använts i strid med någon bestämmelse i konventionen. Inspektionen ska enligt artikel 9.1 vara begränsad till att kontrollera om det finns ett giltigt certifikat ombord, att kontrollera barlastvattendagboken samt att utföra stickprovsundersökning av fartygets barlastvatten i enlighet med IMO:s riktlinjer härför (G2). En detaljerad inspektion får utföras om ett fartyg saknar gällande certifikat eller det finns grundad anledning att anta att fartyget eller dess utrustning i väsentliga avseenden avviker från uppgifterna i certifikatet, eller befälhavaren eller besättningen inte har kännedom om de viktigaste procedurerna ombord för hantering av barlastvatten eller inte har genomfört dessa procedurer.

Svenska fartyg bör få inspekteras när Sjöfartsverket anser att det behövs. Vid en sådan inspektion bör det kontrolleras att fartyget och dess utrustning är i det skick och att driftförhållandena är sådana som behövs för att förebygga och begränsa överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener. Vid en inspektion bör även kontrolleras om det har skett en misstänkt överträdelse.

Utländska fartyg ska endast få inspekteras när de befinner sig i en hamn eller vid en offshore-terminal. Detta följer av ordalydelsen i artikel 9 och av det resonemang som utredningen fört om att den verkställande jurisdiktion som anges i konventionen inte bör utvidgas (avsnitt 6.1.1). I fråga om utländska fartyg ska inspektionen begränsas till vad som anges i artikel 9.1-2. Beträffande vilken grad av misstanke som ska gälla för att en detaljerad

inspektion ska få ske, används i konventionen begreppet "clear grounds for believing" (artikel 9.2). Detta begrepp har i den svenska översättningen översatts till "klara skäl att anta". Utredningen anser dock en bättre översättning i detta sammanhang vara "grundad anledning att anta". Detta för att nå överensstämmelse med liknande bestämmelser i LÅFF och fartygs-säkerhetslagen.²⁰ En detaljerad inspektion torde även vara möjlig vid inspektion som begärs av annan part i enlighet med artikel 10.4.

Sjöfartsverket bör få möjlighet att meddela ytterligare föreskrifter om inspektion. Hänsyn bör i detta sammanhang tas till de riktlinjer för hamnstatskontroller som antagits av Paris MoU (avsnitt 3.1).

Riktlinjerna för provtagning av barlastvatten (G2) är ännu inte färdigställda. De planeras antas under MEPC 57. Det återstår en hel del frågor att lösa, bl.a. gällande metoder och standard för provtagning och analysen av prover. Enligt det utkast som finns till riktlinjerna ska analys av barlastvatten för att kontrollera om gällande normer för utsläpp har följts, om möjligt ske inom sex timmar efter provtagningstillfället. Detta ska ske för att försäkra ett så bra resultat som möjligt eftersom en analys av levande organismer ska göras och för att undvika att fartygen försenas. I en sådan analys ska antalet levande organismer i vissa storleksklasser räknas samt tre särskilda patogener identifieras.

Utredningen har i direktiven fått i uppdrag att klargöra om en analys av barlastvatten är möjlig att utföra inom sex timmar. Enligt Naturvårdsverkets bedömning är en analys tekniskt möjlig att utföra för ett laboratorium utan några större problem. Att utföra analysen inom sex timmar kan enligt verkets bedömning orsaka vissa praktiska problem med hänsyn tagen till avstånd och transporttider mellan hamnar och laboratorium, men torde gå att utföra genom att tillse att det finns bra transportmöjligheter och ett erforderligt antal kontrakterade laboratorier. Utredningen vill i detta sammanhang anmärka att det i utkastet till riktlinjerna G2 anges att analysen *om möjligt* ska ske inom sex timmar efter provtagningstillfället.

Naturvårdsverket har pekat på en instruktion i utkastet till riktlinjerna G2 som skulle omöjliggöra en analys inom sex

²⁰ 6 kap. 3 § andra stycket LÅFF och 5 kap. 9 § första stycket fartygssäkerhetslagen. Jfr uttalande i prop. 2000/01:139 s. 78.

timmar.²¹ Det får förmodas att denna fråga behandlas under den fortsatta förhandlingen inför färdigställandet av riktlinjerna.

6.7 Särskilda åtgärder mot överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener

6.7.1 Tilläggsåtgärder

Förslag: Sjöfartsverket får, efter att ha hört Naturvårdsverket, meddela föreskrifter om förbud mot utsläpp av barlastvatten, om det är nödvändigt för att förebygga och begränsa överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener. Föreskrifterna om förbud får meddelas att gälla viss trafik inom vissa områden på svenskt inre vatten.

Utöver de regler om hantering av barlastvatten som anges i avsnitt B i konventionen får en part, enskilt eller tillsammans med andra, besluta om tilläggsåtgärder som är nödvändiga för att förebygga, begränsa och slutligen eliminera överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener (regel C-1). Vid beslut om sådana åtgärder ska IMO:s riktlinjer i detta avseende beaktas (G13).

Utredningen har undersökt behovet av att införa tilläggsåtgärder i framför allt Mälaren, Vänern, Göta Älv och Södertälje kanal. Utsläpp av obehandlat barlastvatten från internationell sjöfart i dessa vattenområden kan innebära särskilt stora risker för miljön. Introduktionen av skadliga vattenlevande organismer och patogener i dessa vattensystem skulle kunna få allvarliga och kostsamma konsekvenser för samhället. Mälaren, Vänern och Göta Älv utgör dricksvattentäkter för ett stort antal av Sveriges största samhällen (Stockholm, Västerås, Uppsala, Göteborg m.fl.) och är också viktiga för sötvattenfiske och människors användning av vattenresurserna för försörjning och rekreation. Mälarens och Vänerns värde för biologisk mångfald är mycket stort.

Den trafik till Mälaren och Vänern som innebär hög risk för utsläpp av skadliga vattenlevande organismer och patogener är fartyg som har tagit upp barlastvatten i andra sötvattenshamnar

²¹ Enligt denna instruktion skulle ett barlastvattenprov som används för att räkna levande organismer som är mindre än 50 mikrometer placeras i ett utrymme för att vila över natt innan organismerna räknas.

eller i utsötade hamnområden (som t.ex. S:t Petersburg eller Hamburg) eller fartyg som trafikerar de ryska eller östeuropeiska kanalsystemen och inte har möjlighet att skifta barlastvatten på väg till svensk hamn. Utbyggnaden och förbättringar av Östra Europas kanalsystem innebär att trafiken från Svarta havet, Aralsjön och de centraleuropeiska flodsystemen troligen kommer att öka i framtiden.

För att skydda framför allt Mälaren och Vänern från utsläpp av skadliga vattenlevande organismer och patogener, bör föreskrifter om förbud mot utsläpp av barlastvatten gällande viss trafik i dessa sjöar kunna meddelas, i varje fall fram till att system för behandling av barlastvatten blir obligatoriskt för alla fartyg. Sådana förbud bör kunna få meddelas om det är nödvändigt för att förebygga och begränsa överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener. Vid övervägande om beslut om förbud ska fattas, bör därmed hänsyn tas både till sårbarheten av det område och till den trafik som förbudet avses gälla. Förbud bör endast bli aktuellt vid trafik som innebär särskilt hög risk. Det bör vid övervägandena även beaktas att om förbud meddelas, kommer barlastvattnet att i stället släppas ut i ett annat vattenområde (om inte barlastvattnet kan behållas ombord), varför en riskbedömning bör göras även i detta hänseende. Sjöfartsverket bör höra Naturvårdsverket innan föreskrifter om förbud meddelas.

Mälaren och Vänern är belägna på svenskt inre vatten där full jurisdiktion råder. Utredningen har i författningsförslaget inte begränsat förslaget till att gälla dessa vattenområden. Vid ytterligare överväganden kan även andra vattenområden komma att aktualiseras för förbud. En begränsning bör dock gälla till svenskt inre vatten. Undantag från tillämpningen av sådana beslut bör gälla på motsvarande sätt som bestämmelserna om hantering av barlastvatten inte gäller under vissa förhållanden.

Ett bemyndigande att meddela föreskrifter om förbud av detta slag kan, om det skulle anses påkallat, sättas i kraft före konventionens ikraftträdande.

6.7.2 Meddelande av förbud och förelägganden

Förslag: Under vissa förutsättningar ska sådana förbud och förelägganden som är nödvändiga för att säkerställa att fartyg inte släpper ut barlastvatten förrän det kan ske utan att utgöra en risk för miljön, människors hälsa, egendom eller resurser kunna meddelas. Besluten ska innehålla uppgifter om vilka åtgärder som ska vidtas och får förenas med vite. De ska beslutas av Sjöfartsverket.

Om förutsättningar föreligger för en detaljerad inspektion, ska den part som utför inspektionen enligt artikel 9.3 vidta åtgärder för att säkerställa att fartyget inte släpper ut barlastvatten förrän det kan ske utan att utgöra en risk för miljön, människors hälsa, egendom eller resurser. Enligt artikel 10.3 gäller vidare att om en stickprovsundersökning visar att fartyget utgör en sådan risk, ska förbud mot utsläpp av barlastvatten meddelas. Artikel 10.2 anger att en part får vidta åtgärder för att varna ett fartyg, kvarhålla det eller avvisa det, om en överträdelse har begåtts mot konventionens regler.

Dessa regler bör enligt utredningens mening leda till att de förbud och förelägganden som är nödvändiga för att säkerställa att fartyg inte släpper ut barlastvatten förrän det kan ske utan att utgöra en risk för miljön, människors hälsa, egendom eller resurser ska kunna meddelas om förutsättningar föreligger för en detaljerad inspektion eller om det efter en stickprovsundersökning visar sig att barlastvattnet utgör en risk. Sådana förbud och förelägganden kan bestå i förbud mot fartygets avgång, förbud mot utsläpp av fartygets barlastvatten eller förelägganden i fråga om fartygets drift och utrustning. Riktlinjerna för provtagning av barlastvatten, som beräknas vara klara under år 2008, kommer att utgöra ledning för bedömningen av om barlastvattnet ska anses utgöra en risk.

Samma förutsättningar för meddelande av beslut bör gälla både svenska och utländska fartyg. Beträffande svenska fartyg föreligger det inte någon begränsning till inspektion i hamn eller offshore-terminal vilket innebär att besluten kan aktualiseras även när fartygen befinner sig utanför dessa områden, medan de för utländska fartyg endast kan meddelas när fartygen befinner sig i hamn eller offshore-terminal.

Beslut om förbud ska innehålla uppgift om de åtgärder som ska vidtas för rättelse samt inom vilken tid åtgärderna ska vara vidtagna och gälla till dess rättelse har skett. Beslut om föreläggande ska innehålla uppgift om den tid inom vilken åtgärderna ska vara vidtagna. Besluten får förenas med vite och kan allt efter omständigheterna riktas mot fartygets befälhavare eller rederi. Om någon underlåter att vidta förelagd åtgärd, bör åtgärden kunna verkställas på bekostnad av fartygets rederi. Detsamma bör gälla om omedelbar åtgärd krävs, men inte kan väntas bli vidtagen av den som avses med beslutet eller om underrättelse om beslutet inte kan ske utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med det. Mot-svarande reglering finns i 7 kap. LÅFF.

Besluten bör meddelas av Sjöfartsverket.

6.7.3 Varning om barlastvattenintag

Förslag: SMHI ska utfärda varning om barlastvattenintag i vissa områden. Kommuner och vattenmyndigheter åläggs informationsskyldighet till SMHI. SMHI bör bevaka utvecklingen inom HELCOM i denna fråga.

En part ska enligt regel C-2 bemöda sig om att meddela sjöfarande om områden under sin jurisdiktion i vilka fartyg inte bör ta in barlastvatten på grund av kända förhållanden. Parten ska i meddelandet ange de exakta positionerna för området och, då så är möjligt, positionerna för alternativa områden för intag av barlastvatten. Utöver att meddela sjöfarande på sätt som beskrivits, ska en part meddela IMO och de kuststater som kan förmodas bli påverkade om sådana områden och om den tid varningarna kan förväntas gälla. I meddelandena ska ingå råd till fartyg som behöver ta in barlastvatten i området och en beskrivning av arrangemangen för alternativa intag. Parten ska även meddela sjöfarande, IMO och berörda kuststater när en utfärdad varning upphör att gälla. Varningar kan exempelvis utfärdas för områden som är kända för att där kan förekomma utbrott eller populationer av skadliga vattenlevande organismer och patogener, exempelvis giftiga algblomningar, som kan förmodas inverka på intag eller utsläpp av barlastvatten.

För Sveriges vidkommande torde det främst vara aktuellt att varna för giftiga algbloomningar. När växtplankton, mikroskopiskt små alger, finns i stora mängder brukar det kallas algbloomning. Dessa algbloomningar är naturliga och utgör normalt en viktig del av havens ekosystem genom att vara föda åt små vattenlevande djur. Vissa algbloomningar består dock av arter som kan producera gifter och som därmed kan innebära hälsorisker för både människor och djur. I Östersjön trivs exempelvis s.k. cyanobakterier (blågrönalger) som blommar under sommaren. Några av cyanobakterierna producerar gifter som kan vara skadliga för människor. I Västerhavet har en del algbloomningar varit skadliga för fisk och skaldjur och andra har påverkat hela ekosystemet. Det har också dykt upp nya arter som tros ha introducerats genom ballastvatten från fartyg från andra världsdelen. Algbloomningar kan dyka upp i stort sett under hela året, men de potentiellt skadliga bloomningarna är vanligast under juli till augusti och delar av hösten. Bloomningstiden beror bl.a. på väderutveckling, näringstillgång och vilken art det rör sig om. Bloomningar ute till havs brukar som mest vara i cirka en månad.

SMHI bedriver övervakning av algsituationen i haven runt Sverige, bl.a. genom satellitövervakning. Denna påbörjas i juni och pågår fram till slutet av augusti. Vidare utförs provtagningar vid olika provtagningsstationer i Östersjön en gång per månad. SMHI planerar även att under år 2007 och 2008 påbörja försök med algdriftprognoser. Myndigheten bedömer att det genom sådana prognoser kan förutses vart algerna tar vägen i upp till 2–10 dygn.

Enligt förordning (1996:280) med instruktion för Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut är SMHI central förvaltningsmyndighet för meteorologiska, hydrologiska och oceanografiska frågor. Institutet ska inhämta och förmedla kunskap om dessa frågor i Sverige. Oceanografi är läran om havet, dess strömmar, vågor och havsvattnets övriga fysikaliska egenskaper. Även hur biologin påverkas av vattnets fysik och kemi samt människans påverkan på havet studeras.

Att utfärda varningar på sätt konventionen kräver får anses omfattas av SMHI:s myndighetsuppdrag. Myndigheten besitter information om giftiga algbloomningar, vilket torde vara det viktigaste förhållandet att utfärda varningar om i Sverige. Myndigheten har vana vid att utfärda varningar eftersom det görs redan i dag vid vissa väderförhållanden. SMHI skickar ut sina sjövarningar på engelska till sjöfarten via systemet NAVTEX, som är

ett internationellt system för utsändning av navigationsvarningar samt väder- och isinformation. SMHI har dessutom koordineringsansvar för dessa varningar för Östersjön. Vidare har SMHI upparbetade kontakter med myndigheter i andra stater kring Östersjön vad avser marina förhållanden, vilket är en viktig omständighet med tanke på det arbete som HELCOM har påbörjat i syfte att så småningom etablera ett gemensamt varningssystem för Östersjöstaterna (avsnitt 3.2). Utredningen anser därför SMHI vara väl lämpad att utfärda varning om barlastvattenintag. SMHI har till utredningen uppgett att myndigheten kan ansvara för denna uppgift, dock att det behövs kostnadstäckning för att skapa och driva tjänsten i fråga.

Utredningen har även övervägt att ge uppgiften till informationscentralerna för Bottniska viken, Egentliga Östersjön och för Västerhavet. Informationscentralerna är enheter under en länsstyrelse. De informerar bl.a. om algblomningar och om främmande arter i marina miljöer. De tar inte några egna prover utan är en informationskanal om havet som samlar och sammanställer information från andra och förmedlar den till allmänheten och media, myndigheter m.fl. En av de viktigaste samarbetspartnerna i inhämtandet av information är SMHI. Det saknas dock en formell instruktion för informationscentralerna och verksamheten drivs på årsbasis. Utredningen anser mot bakgrund härav och med hänsyn till vad ovan anförts om SMHI, att SMHI skulle vara en bättre lämpad myndighet att utfärda varningar om barlastvattenintag.

SMHI besitter emellertid inte all den information som krävs för att kunna utfärda varningar vid andra utbrott eller populationer av främmande organismer än algblomningar. Sådan information måste därför komma SMHI till del från andra myndigheter. Naturvårdsverket ska enligt 3 § 3 förordningen med instruktion för Naturvårdsverket, särskilt ansvara för genomförandet av miljöövervakning samt beskriva och analysera miljötillståndet och miljöutvecklingen. Verkets miljöövervakning bedrivs dock långsiktigt och den i och för sig relevanta information om främmande organismer som kommer verket till del, förmedlas inte tillräckligt snabbt för att kunna användas i syfte att varna fartyg om barlastvattenintag.

Kommuner är skyldiga att regelbundet kontrollera vattenkvaliteten vid sina strandbad. Det finns ett EG-direktiv som anger

hur denna övervakning ska utföras.²² Naturvårdsverket har enligt 9 c § hälsoskyddsförordningen (1983:616) bemyndigats att utfärda föreskrifter för hur provtagning av badvatten ska utföras i enlighet med detta direktiv.²³ Kontroll ska enligt dessa föreskrifter ske av bl.a. förekomst av bakterier eller alger i vattnet. Om resultaten av sådan provtagning, eller om något annat förhållande föreligger som kan antas föranleda varning om barlastvattenintag, bör kommunerna informera SMHI om detta.

Grundvattnet och allt vatten längs Sveriges kuster som finns innanför baslinjen och inom en nautisk mil bortom denna ingår i s.k. vattendistrikt (avsnitt 3.4). Det finns fem vattendistrikt i Sverige. En länsstyrelse i varje vattendistrikt ska vara ansvarig myndighet (vattenmyndighet) för förvaltningen av kvaliteten på vattenmiljön inom detta område. Varje vattenmyndighet ska se till att program för övervakning av vattnets tillstånd, bl.a. i fråga om den ekologiska och kemiska statusen och den ekologiska potentialen, upprättas och genomförs.²⁴ Vattenmyndigheterna bör informera SMHI om resultatet av dess övervakning kan antas föranleda varning om barlastvattenintag.

SMHI bör i egenskap av ansvarig myndighet på området bevaka utvecklingen inom HELCOM avseende ett gemensamt varningssystem för Östersjöstaterna.

I detta sammanhang bör nämnas artikel 6.1 b) i konventionen enligt vilken parterna ska bemöda sig om att övervaka effekterna av hantering av barlastvatten. Naturvårdsverket utreder för närvarande bl.a. frågan om vilka myndigheter som ska ansvara för beredskap när en ny skadlig främmande art upptäcks. Utredningen sker inom ramen för ett regeringsuppdrag om att utveckla en nationell strategi och handlingsplan för främmande arter.²⁵ Uppdraget ska slutföras under år 2008. Frågan om ansvarig myndighet vad gäller övervakning hänger till stor del samman med denna fråga. Utredningen avstår därför från att lämna förslag om ansvarig myndighet i denna del. I detta sammanhang kan även erinras om Havsmiljöutredningens uppdrag att föreslå en svensk organisation för förvaltningen av havsmiljön (avsnitt 3.4).

²² Rådets direktiv 76/160/EEG av den 8 december 1975 om kvaliteten på badvatten, EGT L 31, 5.2.1976, s. 1, Celex 376L0160.

²³ NFS 1996:6.

²⁴ 7 kap. 1 § första stycket förordningen (2004:660) om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön, jämförd med artikel 8 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område, EGT L 327, 22.12.2000, s. 1, Celex 300L0060.

²⁵ Regeringsbeslut M2005/6430/A.

6.8 Straff och/eller sanktionsavgift

Förslag: En sanktionsavgift, kallad barlastvattenavgift, påförs fartygets rederi vid otillåtet utsläpp av barlastvatten. Avgiften ska bygga på strikt ansvar och beslutas av Sjöfartsverket. En straffrättslig påföljd ska kunna komma i fråga vid sidan av barlastvattenavgiften. Påföljden vid övriga överträdelser ska vara straffrättslig.

Enligt artikel 8.2 ska överträdelser av konventionens bestämmelser inom en parts jurisdiktion förbjudas och påföljder införas i lagstiftningen. Påföljderna ska enligt artikel 8.3 vara tillräckligt stränga för att avskräcka från överträdelser. Fråga uppstår vilket sanktionssystem som lämpar sig bäst vid överträdelser av regelverket. Ett alternativ till straffrättsliga påföljder är sanktionsavgifter.

En sanktionsavgift är en ekonomisk sanktion som åläggs en fysisk eller juridisk person på grund av ett rättsstridigt beteende. För att fastställa sanktionsavgifter används ofta schabloner. Det är antingen tillsynsmyndigheten eller en domstol som beslutar om sanktionsavgift. Ansvaret är vanligtvis strikt, dvs. skyldigheten att betala en avgift uppkommer när ett regelbrott objektivt kan konstateras. Avgiften tillfaller staten, med undantag för straffavgiften för advokater i 8 kap. 7 § tredje stycket rättegångsbalken. Den kan användas vid sidan av eller i stället för skadestånd, vite, straff och förverkande. Det viktigaste skälet till att införa sanktionsavgifter har varit att lagstiftaren velat öka efterlevnaden av reglerna inom särskilda områden. Sanktionsavgifter har ofta förmodats föra med sig en effektivisering, eftersom de anses erbjuda en snabb, enkel och billig lösning på de problem som beivrandet av regelbrott utgör.

Frågan om när sanktionsavgifter bör användas och hur de bör vara utformade för att uppfylla rimliga krav på effektivitet och rättssäkerhet, har behandlats av regeringen. Regeringen har därvid fastställt några riktlinjer som bör följas när ett sådant avgiftssystem övervägs.²⁶ Sanktionsavgifter borde enligt regeringen förekomma endast inom speciella, klart avgränsade rättsområden. Vidare bör det vara möjligt att förutse hur stor avgiften kommer att bli i det

²⁶ Frågan behandlades under förarbetena till bestämmelsen om förverkande i 36 kap. 4 § brottsbalken, prop. 1981/82:142 s. 21 ff. De riktlinjer regeringen uppställde har behandlats av justitieutskottet och antagits av riksdagen, bet. 1981/82:JuU53 och rskr 1981/2:328.

enskilda fallet. Det bör särskilt prövas om uppsåt eller oaktsamhet ska förutsättas för avgiftsskyldighet eller om denna skyldighet ska bygga på strikt ansvar. För att en konstruktion med strikt ansvar ska vara försvarbar ur rättssäkerhetssynpunkt, bör förutsättas att det finns starkt stöd för en presumtion att överträdelser på området inte kan ske på annat sätt än som en följd av uppsåt eller oaktsamhet.

Regeringen menade vidare att det i viss utsträckning kunde överlåtas åt de administrativa myndigheterna som är verksamma på området att besluta om avgift. I vissa fall är det däremot lämpligt att överlåta prövningen till domstol. Det gäller främst när avgiftsskyldigheten görs beroende av om överträdelsen skett av uppsåt eller oaktsamhet och när reglerna är utformade på sådant sätt att det finns utrymme för betydande skönsmässiga bedömningar.

Sanktionsavgifter har införts inom vissa rättsområden. Ett exempel utgörs av vattenföroreningsavgiften i LÅFF, ett annat av miljöbalkens miljöstraffavgifter. Förslag på inrättande av sanktionsavgiftssystem har vidare nyligen lagts inom områdena livsmedel, foder och djurskydd och på yrkesfiskets område. Dessa förslag bereds för närvarande inom regeringskansliet.²⁷

Det råder flera likheter mellan ett otillåtet utsläpp av barlastvatten och ett otillåtet oljeutsläpp. I båda fallen rör det sig om otillåtna utsläpp från fartyg. Medan ett oljeutsläpp i princip alltid torde medföra negativa effekter för den marina miljön, är detta dock inte alltid fallet beträffande ett otillåtet utsläpp av barlastvatten. Ett sådant innebär emellertid alltid en risk för en etablering av skadliga vattenlevande organismer och patogener och utgör därmed en risk för en negativ miljöpåverkan och en rubbning av den ekologiska balansen. Med hänsyn till de likheter som finns mellan otillåtna barlastvatten- och oljeutsläpp, bör en redovisning och utvärdering av vattenföroreningsavgiften göras innan ställning tas till om ett sanktionsavgiftssystem ska införas vid överträdelser på barlastvattenområdet.

²⁷ SOU 2006:58, *Sanktionsavgift i stället för straff – områdena livsmedel, foder och djurskydd* och SOU 2007:20, *Administrativa sanktioner på yrkesfiskets område*.

Vattenföroreningsavgift

I LÅFF infördes år 1984 bestämmelser om en särskild avgift, kallad vattenföroreningsavgift. Avgiften ska påföras vid otillåtna oljeutsläpp från fartyg.²⁸ Vattenföroreningsavgift ska tas ut om någon överträtt förbud mot utsläpp av olja från fartyg och utsläppet inte är obetydligt (8 kap. 1 § LÅFF). Vid en olyckshändelse som innebär att ett fartyg släpper ut olja i strid mot ett förbud föreligger en skyldighet att begränsa utsläppet så långt det är möjligt (2 kap. 4 § LÅFF). Vattenföroreningsavgift ska då tas ut om ett utsläpp inte har begränsats i sådan utsträckning (8 kap. 1 § LÅFF). Avgiften ska påföras den fysiska eller juridiska person som vid överträdelsen var fartygets ägare eller redare (8 kap. 2 § LÅFF). Visar ägaren att han eller hon har saknat inflytande över fartygets drift får avgift dock inte påföras honom eller henne. För vattenföroreningsavgift som delägarna i ett partsrederi ska betala, svarar de solidariskt.

Avgiften ska bestämmas med hänsyn till utsläppets omfattning samt fartygets storlek, angiven i bruttodräktighet. Avgiftsbeloppen finns angivna i en särskild tabell (8 kap. 3 § LÅFF). Det lägsta avgiftsbeloppet är ett prisbasbelopp. Något högsta belopp finns inte. Av tabellen följer exempelvis att ett utsläpp på mellan 50 och 1 000 liter olja av ett fartyg med bruttodräktighetstal på mellan 3 001–15 000 ska medföra en avgift på tre prisbasbelopp, dvs. 120 900 kr (år 2007).

Avgiften tas ut enligt principen om strikt ansvar. Om den avgift som ska tas ut i enlighet med den särskilda tabellen med hänsyn till omständigheterna framstår som uppenbart oskälig, får avgiften sättas ned eller efterges (8 kap. 4 § LÅFF). Detta undantag ska tillämpas restriktivt.²⁹

Det är Kustbevakningen som handlägger ärenden och fattar beslut om vattenföroreningsavgift (8 kap. 5 § LÅFF). För att säkra bevis eller betalning av avgiften kan denna myndighet bl.a. meddela nödvändiga förbud och förelägganden beträffande ett fartyg, exempelvis förbud mot fartygets avgång eller vidare resa eller föreläggande att fartyget ska anlöpa viss hamn (8 kap. 6 och 7 §§ LÅFF). Även Sjöfartsverket får under vissa förhållanden meddela beslut om förelägganden och förbud för att säkra bevis (8 kap. 5 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg).

²⁸ Prop. 1982/83:87, bet. 1982/83:JoU29, rskr 1982/83:255.

²⁹ Prop. 1982/83:87 s. 40.

Beslut om vattenföroreningsavgift ska delges fartygets befälhavare och, om det är möjligt, den beslutet avser (8 kap. 6 § förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg).

Kustbevakningens beslut om avgift och därmed sammanhängande beslut om förbud eller förelägganden får överklagas hos den tingsrätt som är sjörättsdomstol i den ort där den enhet vid Kustbevakningen som har meddelat beslutet har sitt säte. I domstolen företräds staten av allmän åklagare. Domstolen har möjlighet att förordna om kvarstad (9 kap. 3 § och 5 § tredje och fjärde stycket LÅFF).

När vattenföroreningsavgiften infördes var syftet att förstärka straffsanktionerna vid otillåtna oljeutsläpp. Avgiften är således ett komplement till och inte en ersättning för en straffpåföljd.³⁰ Detta betyder att de objektiva omständigheter som leder till att vattenföroreningsavgift påförs även kan medföra straffrättsligt ansvar. Det bör nämnas att straffet och avgiften oftast har olika adressater. Straffet åläggs en fysisk person medan avgiften ska påföras den som vid en överträdelse var fartygets ägare eller redare, ofta en juridisk person.

Kustbevakningen har under åren 2000–2006 årligen meddelat mellan 10 och 20 beslut om vattenföroreningsavgift. Avgiftsbeloppen har varierat mellan 500 000 och 1 519 000 kr. Myndigheten anser att systemet med vattenföroreningsavgift fungerar bra, att det finns en stor acceptans för avgiften och att möjligheten att hålla kvar ett fartyg för att säkerställa betalning av avgiften är ett effektivt medel i förfarandet.³¹

Överväganden och förslag

Det finns som tidigare nämnts stora likheter mellan ett otillåtet utsläpp av barlastvatten och ett otillåtet oljeutsläpp. Vattenföroreningsavgiften har visat sig vara ett effektivt verktyg för att förhindra otillåtna oljeutsläpp. Det bör därför övervägas om en sanktionsavgift ska påföras även vid ett otillåtet utsläpp av barlastvatten. Inledningsvis kommer ställning att tas till denna fråga. Därefter kommer lämplig påföljd vid övriga överträdelser att diskuteras.

³⁰ Prop. 1982/83:87 s. 14 ff.

³¹ SOU 2007:20, *Administrativa sanktioner på yrkesfiskets område*, s. 81.

Bestämmelserna om hantering av barlastvatten kommer att gälla fartyg i internationell trafik. De fartyg som kommer att omfattas av regelsystemet kommer därför till stor del att vara utländska. Eftersom dessa fartyg snabbt lämnar svenska farvatten, bör ett sanktionssystem inrymma möjligheter till snabba och effektiva ingripanden. Här får en sanktionsavgift med en liknande utformning som vattenföroreningsavgiften antas bli ett mycket effektivt medel. Att låta den tillsynsmyndighet som upptäcker regelbrottet beivra detsamma, innebär stora effektivitetsvinster jämfört med det sedvanliga straffrättsliga förfarandet som i normalfallet involverar polis, åklagare och domstol. En annan sak är att myndighetens beslut ska kunna överklagas till domstol.

Om en förvaltningsmyndighet ska påföra avgift, bör avgiftsskyldigheten kunna bygga på strikt ansvar. Som angetts inledningsvis bör det för en konstruktion med strikt ansvar ska vara försvarbar ur rättssäkerhetssynpunkt, förutsättas att det finns starkt stöd för en presumtion att överträdelser på området inte kan ske på annat sätt än som en följd av uppsåt eller oaktsamhet. Ett utsläpp av obehandlat barlastvatten torde nästan alltid kunna härledas till ett uppsåtligt eller oaktsamt handlande. Inte heller torde det uppstå bedömningssvårigheter i någon större omfattning av om en överträdelse har skett. Exempelvis kan en stickprovsundersökning av fartygets barlastvatten utvisa om fartyget följer gällande normer för utsläpp. Det bör i detta sammanhang erinras om att den myndighet som har att påföra avgift självfallet ska överväga förutsättningarna härför noggrant. Om det föreligger tveksamhet i fråga om något regelbrott har begåtts, ska någon avgift inte påföras. Utredningen anser därför att en avgiftsskyldighet kan bygga på strikt ansvar.

Sammantaget anser utredningen att en sanktionsavgift, kallad barlastvattenavgift, bör påföras vid otillåtna utsläpp av barlastvatten. Avgiftsskyldigheten bör bygga på strikt ansvar och beslutas av Sjöfartsverket, i dess egenskap av tillsynsmyndighet. I likhet med vattenföroreningsavgiften bör avgiften drabba fartygets rederi. I normalfallet är det rederiet som åtnjuter de eventuella ekonomiska besparingar som görs till följd av otillåtna utsläpp av barlastvatten. Rederiet är därför det som ligger närmast till hands att påföras barlastvattenavgift. Definitionen av rederi finns i konventionens regel A-1.3. Utredningen föreslår att denna definition införs i den svenska författningen (avsnitt 6.1.3). Enligt denna är ett rederi en ”fartygsägare eller annan juridisk eller fysisk person,

såsom operatören eller den som har hyrt ett tomt fartyg, som har övertagit ägarens ansvar för fartygets drift och därmed har övertagit de skyldigheter och det ansvar som föreskrivs i Internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden)". Detta betyder att ett rederi alltid kan sägas vara ansvarig för fartygets drift. Något undantag för det fall att rederiet skulle ha saknat inflytande över fartygets drift, motsvarande det som finns i 8 kap. 2 § LÅFF, behöver således inte införas.

En särskild fråga är om både sanktionsavgift och straff ska kunna utgå vid en överträdelse. Som tidigare angetts är detta förhållandet beträffande vattenföroreningsavgiften. Högsta domstolen har funnit att varken Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna eller nationell svensk rätt innebär något hinder mot att lägga samma objektiva omständigheter till grund för såväl straffrättsligt ansvar som beslut om miljöstraffavgift.³² Skälet till det är bl.a. att det inte anses röra sig om ett och samma brott eftersom den ena påföljden fastställs med strikt ansvar som grund och den andra kräver uppsåt eller oaktsamhet.

Lämpligheten av dubbla sanktioner vid samma överträdelse kan diskuteras. Det kan antas att påföljden i ett straffrättsligt förfarande vid en överträdelse av förbud mot utsläpp av barlastvatten i normalfallet skulle bestämmas till böter. Man kan ifrågasätta om ett bötesstraff, som beloppsmässigt förmodligen skulle bli betydligt lägre än sanktionsavgiften, fyller någon funktion. Barlastvattenavgiften kommer dock som regel att drabba en juridisk person. Det bör därför enligt utredningens uppfattning finnas möjlighet att straffrättsligt ställa den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåtit att följa bestämmelserna om barlastvattenhantering till ansvar. En sådan reglering står också i överensstämmelse med förfarandet i LÅFF. Det bör i sammanhanget nämnas den möjlighet till jämkning eller eftergift som föreslås vid påförande av barlastvattenavgift. Den kan användas bl.a. om den samlade påföljden blir opropotionerligt sträng (avsnitt 6.8.1). Vid bestämmande av straffrättslig påföljd för den enskilde kan också sådan hänsyn tas i straffmätningen enligt reglerna i 29 kap. brottsbalken (BrB).

Som en särskild rättsverkan av brott kan en näringsidkare åläggas en företagsbot (36 kap. 7 § BrB). Brotts är enligt 1 kap. 1 §

³² NJA 2004 s. 840.

BrB en gärning som är beskriven i balken eller annan lag eller författning och för vilken straff är stadgat. Med straff menas påföljderna böter och fängelse. En gärning som är sanktionerad med en administrativ avgift är således inte att anse som brott och kan inte föranleda företagsbot. Utredningens förslag innebär emellertid att ett otillåtet utsläpp av barlastvatten ska kunna leda till både barlastvattenavgift och straff. Företagsbot kan därför komma i fråga. En sådan bot ska fastställas till lägst 5 000 kr och högst 10 000 000 kr (36 kap. 8 § BrB). Om brottet medför annan betalningsskyldighet eller särskild rättsverkan för näringsidkaren och den samlade reaktionen på brottsligheten skulle bli oproportionerligt sträng, får företagsbot emellertid sättas lägre än vad som annars skulle blivit fallet eller helt efterges (36 kap. 10 § BrB). Vidare får ett brott som kan föranleda talan om företagsbot och som har begåtts av oaktsamhet och inte kan antas leda till annan påföljd än böter, åtalas av åklagaren endast om åtal är påkallat från allmän synpunkt (36 kap. 10 a § BrB). Syftet med dessa två sistnämnda bestämmelser är att undvika att den samlade reaktionen på brottet framstår som oproportionerlig.³³

Överträdelser som inte utgör otillåtna utsläpp av barlastvatten bör enligt utredningens mening leda till en straffrättslig påföljd och inte till en administrativ sanktionsavgift. Skälet härtill är bl.a. att det rör sig om ett ännu inte tillämpat regelverk. Det är därför svårt att avgöra om överträdelserna lämpar sig för strikt ansvar, liksom vilka avgiftsbelopp de bör föranleda. Ett flertal bestämmelser kommer även att vara likartade med de som finns i LÅFF, exempelvis rörande fartygs besiktning och dagböcker m.m. Vid sådana överträdelser enligt LÅFF ådöms en vanlig straffrättslig påföljd. Det har diskuterats om det bör påföras en sanktionsavgift för dessa, men det har befunnits inte böra införas för närvarande.³⁴ Överensstämmelse bör enligt utredningens uppfattning gälla mellan de två lagarna i detta hänseende. Om ett sanktionsavgiftssystem ska införas, bör en samlad översyn göras av sanktionssystemet för båda lagarna. Det ligger inte inom ramen för denna utredning att göra. Sammantaget anser utredningen att påföljden vid överträdelse som inte utgör ett otillåtet utsläpp av barlastvatten ska vara straffrättslig.

³³ Prop. 2005/06:59 s. 39 och 44.

³⁴ Prop. 2000/01:139 s. 143 f.

6.8.1 Den närmare utformningen av barlastvattenavgiften

Förslag: Barlastvattenavgift ska påföras med ett belopp som bestäms utifrån fartygets bruttodräktighet. Avgiften ska uppgå till minst ett och högst tio prisbasbelopp. Om en avgift framstår som oskälig, ska den kunna sättas ned eller efterges. Beslutet om avgift ska delges befälhavaren och, om det är möjligt, rederiet. Det ska vara omedelbart verkställbart. Sjöfartsverket ska få möjlighet att meddela förbud och förelägganden för att säkra bevis och betalning av avgiften. Bestämmelser om preskriptionstid ska införas.

Under närmast föregående rubrik föreslår utredningen att en barlastvattenavgift ska påföras vid otillåtna utsläpp av barlastvatten, att påföras fartygets rederi. Avgiften ska enligt förslaget utgå med strikt ansvar och fastställas av Sjöfartsverket.

Beträffande vilka parametrar som ska gälla för storleken på avgiften kan jämföras med vattenföroreningsavgiften som bestäms i förhållande till utsläppets omfattning (dvs. mängden olja) och fartygets storlek, angiven i bruttodräktighet. Vid en första anblick kan en sådan beräkning te sig lämplig även i fråga om ett otillåtet utsläpp av barlastvatten. Det kan emellertid ifrågasättas om mängden utsläppt barlastvatten ska utgöra en parameter vid avgiftsberäkningen. Till att börja med torde det vara förenat med betydande svårigheter att uppskatta hur stor mängd barlastvatten som släppts ut. När ett fartyg är i gång är det i princip omöjligt att se om det släpper ut barlastvatten. Mängden barlastvatten beror också på storleken av den last fartyget för och är alltså inte helt beroende av fartygets storlek. Dessutom föreligger en betydande skillnad gentemot oljeutsläppen som orsakar skada i förhållande till den mängd olja som släpps ut. Exempelvis kan saneringsarbetet för den utsläppta oljan, om sanering är möjlig, ställas i direkt relation till mängden. Vad gäller barlastvatten kan skada i form av en etablering av skadliga vattenlevande organismer uppstå redan vid ett begränsat utsläpp. Skadan är alltså inte direkt relaterad till mängden utsläppt vatten. Avgiftens storlek bör därför inte göras avhängig av denna mängd.

Det är däremot nödvändigt att ha fartygets storlek som en grund för att fastställa avgiftens belopp. Avgifterna ska vara till-

räckligt avskräckande för de stora fartygen utan att de mindre drabbas orimligt hårt.

Ytterligare en tänkbar faktor som grund för avgiftsberäkningen skulle kunna vara platsen för upptaget av barlastvatten. Om fartyget har tagit upp barlastvatten från ett högriskområde för skadliga vattenlevande organismer, skulle man kunna tänka sig en högre avgift vid ett otillåtet utsläpp. Detta skulle dock enligt utredningens uppfattning leda till ett onödigt komplicerat och svårtillämpat system.³⁵ Dessutom tas det inte någon hänsyn till barlastvattnets ursprung vad gäller kraven på barlastvattenhantering i konventionen.

Utredningen föreslår därför att barlastvattenavgiftens belopp enbart görs beroende av storleken på fartyget. Den indelning i fartygsstorlekar som anges i LÅFF bör användas (8 kap. 3 § LÅFF). För att ge preventiv effekt måste avgiften vara ekonomiskt kännbar samtidigt som den inte får drabba de mindre fartygen oskäligt hårt. Den lägsta avgiften bör enligt utredningens uppfattning uppgå till ett prisbasbelopp och den högsta till tio prisbasbelopp. För de mellanstora fartygen bör den uppgå till tre respektive fem prisbasbelopp. Frågan om barlastvattenavgiftens storlek är dock svår att bedöma, varför den särskilt bör bli föremål för remissinstansernas prövning.

Grunderna för beräkning av avgiften bör anges i lag och inte i förordning. Skälet härtill är att fråga rör sig om en så ingripande åtgärd som inte bör beslutas på annat sätt än genom lag.

Om en barlastvattenavgift med hänsyn till omständigheterna framstår som oskälig, bör den kunna sättas ned eller efterges. Även om utredningen är av den uppfattningen att detta undantag ska tillämpas restriktivt, bör det inte som är fallet med vattenföroreningsavgiften uppställas ett rekvisit att avgiften ska framstå som uppenbart oskälig för att den ska jämkas. Skäl för jämkning kan exempelvis föreligga om det för samma överträdelse redan har ådömts en straffrättslig sanktion, eventuellt jämte företagsbot.

Innan Sjöfartsverket beslutar om barlastvattenavgift ska den som anspråket riktas mot ges tillfälle att yttra sig över det material som finns i ärendet. En sådan regel följer, med vissa undantag, av 17 § förvaltningslagen (1986:223). Någon ytterligare författningsreglering i detta avseende behövs alltså inte. Beslutet om avgift bör vidare delges den ålagde. Fristen för överklagande av beslutet bör

³⁵ Jfr prop. 1982/83:87 s. 24 där hypotesen att det skulle leda till en högre sanktionsavgift om oljeutsläppet skett i särskilt miljö känsliga vatten förs fram och avfärdas.

knytas till denna tidpunkt. På samma sätt som gäller beträffande vattenföroreningsavgiften är det befälhavaren som bör delges samt, om det är möjligt, det rederi beslutet avser.

Från effektivitetssynpunkt är det av stor vikt att beslutet kan verkställas så snart som möjligt. Detta gäller särskilt eftersom utländska fartyg kommer att beröras som, om det inte finns tillräckliga verkställighetsmöjligheter, kan avsegla från hamn före fullgjord betalning. Beslutet ska efter delgivning därför kunna verkställas genast, dvs. utan hinder av att det inte vunnit laga kraft. Ärendet kommer hos kronofogdemyndigheten att handläggas som ett allmänt mål (1 kap. 6 § utsökningsbalken (UB)). En förvaltningsmyndighets beslut som enligt särskild föreskrift får verkställas utgör en exekutionstitel, på grundval av vilken verkställighet får ske (3 kap. 1 § 6 UB). Sådan exekutionstitel får verkställas innan den har vunnit laga kraft om det är särskilt föreskrivet. Den verkställs såsom lagakraftätagande dom (3 kap. 23 § andra och tredje stycket UB).

Även om beslutet om barlastvattenavgift i enlighet härmed skulle bli omedelbart verkställbart, bör det finnas möjlighet att säkra betalning för tiden före det att verkställighet kan ske. Sjöfartsverket bör därför kunna meddela de förbud och förelägganden som krävs i detta hänseende, liksom de som krävs för att säkra bevisning. Giltighetstiden för sådana beslut bör begränsas till en tid om fjorton dagar, i likhet med vad som gäller beträffande vattenföroreningsavgiften. Sådana beslut bör beträffande utländska fartyg endast kunna meddelas när fartygen befinner sig i hamn eller offshore-terminal.

Det bör vidare finnas bestämmelser om under hur lång tid ansvar kan utkrävas och beslutad avgift kan inkrävas. Sådana bestämmelser finns beträffande andra sanktionsavgifter. Preskriptionstiden för brott som inte leder till svårare straff än fängelse i ett år uppgår till två år (35 kap. 1 § 1 BrB). Detta får anses vara en rimlig utgångspunkt. Barlastvattenavgift bör därför bara kunna få beslutas om den som anspråket riktas mot har getts tillfälle att yttra sig inom två år från det att förutsättningarna för att besluta om avgift har inträffat. Det bör även finnas en gräns för under hur lång tid ett beslut om barlastvattenavgift ska få verkställas. Ådömda böter bortfaller när fem år förflutit från det att domen vunnit laga kraft (35 kap. 7 § BrB). Tidsfristen för verkställighet av beslutad barlastvattenavgift bör korrespondera med denna frist. En beslutad

barlastvattenavgift bör därför falla bort om verkställighet inte skett inom fem år från det att beslutet har vunnit laga kraft.

Om betalningsansvaret för barlastvattenavgiften upphävs slutligt, dvs. genom ett beslut som vunnit laga kraft, ska erlagd avgift återbetalas. På beloppet bör ränta lämnas enligt 5 § räntelagen (1975:635) för tiden från den dag avgiften betalades till och med den dag avgiften återbetalas. Den närmare ordningen för betalning av barlastvattenavgifter bör regleras i Sjöfartsverkets föreskrifter.

6.8.2 Det straffrättsliga förfarandet

Förslag: Straffskalan bestäms till böter eller fängelse i högst två år vid otillåtna utsläpp av barlastvatten. Vid övriga överträdelser ska straffskalan bestämmas till böter eller fängelse i antingen högst ett år eller högst sex månader. Överträdelser av förvaltningsmyndighets föreskrifter ska enbart föranleda böter. Ansvarig företrädare för ett fartygs rederi kan i vissa fall ådömas ansvar. Om ett förbud har förenats med vite, ska vid överträdelse av förbudet inte straff ådömas. Straff ska inte ådömas om gärningen är belagd med strängare straff i miljöbalken eller brottsbalken.

Enligt utredningens förslag ska ett straffrättsligt förfarande komma till stånd, dels i vissa fall som ett komplement till barlastvattenavgiften, dels vid andra överträdelser som inte utgör otillåtna utsläpp av barlastvatten.

Enligt artikel 230.1 i havsrättskonventionen får endast ekonomiska påföljder ådömas vid överträdelser av nationella lagar och andra författningar för förhindrande, begränsning och kontroll av förorening av den marina miljön, vilka begåtts av utländska fartyg utanför territorialhavet. Detsamma gäller vid överträdelser av utländska fartyg i territorialhavet utom i fall av uppsåtliga och allvarliga gärningar avseende förorening.

Lagen (1996:517) om begränsning av tillämpningen av svensk lag vad gäller vissa brott begångna på utländska fartyg har genomfört denna artikel i svensk rätt. Utsläpp av skadliga vattenlevande organismer kan emellertid inte anses utgöra förorening (avsnitt

5.2.2). Därför gäller inte begränsningen till ekonomiska påföljder enligt dessa bestämmelser.

Däremot kan fängelse inte ådömas vid överträdelse av enbart en förvaltningsmyndighets föreskrift. Reglerna i RF tillåter nämligen inte att den gärning som straffbeläggs med fängelse anges helt eller väsentligen i förvaltningsmyndighets föreskrift. Bestämmelsen måste därför regleras i lag eller förordning om påföljden ska kunna bestämmas till fängelse.³⁶

Vad först gäller otillåtna utsläpp av barlastvatten kan en jämförelse göras med den straffskala som finns gällande otillåtna oljeutsläpp. Straffskalan där är bestämd till böter eller fängelse i högst två år. Detsamma bör gälla otillåtna utsläpp av barlastvatten. Utredningen ser inte något skäl till att, i avsaknad av tvingande regler härom, införa en begränsning till ekonomiska påföljder för brott begångna på utländska fartyg utanför svenskt inre vatten, motsvarande den som gäller för oljeutsläppen. Ett utsläpp av skadliga vattenlevande organismer kan medföra samma skada oberoende av i vilket vattenområde utsläppet görs, vilket talar för att straffskalan bör vara densamma. Samma straffbestämmelser kommer således att gälla för svenska och utländska gärningsmän oberoende av var gärningen är begången.

Vad gäller det straffrättsliga subjektet bör, förutom den som rent faktiskt gjort sig skyldig till utsläppet, även befälhavaren kunna ställas till ansvar om han eller hon har brustit i sitt tillsynsansvar. Utredningen föreslår att 2 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen ska kompletteras med en särskild skyldighet för befälhavaren att känna till reglerna om barlastvattenhantering (avsnitt 5.3.4). Dessutom framgår av 6 kap. 2 § sjölagen (1994:1009) att befälhavaren ska se till att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömanskap och att han ska känna till de påbud och föreskrifter om sjöfarten som gäller för de farvatten som fartyget ska trafikera och på de orter som det ska anlöpa. Befälhavaren har möjlighet att delegera sitt ansvar till annat befäl, exempelvis den omedelbara tillsynen över hanteringen av barlastvatten. Det kan innebära att befälhavaren inte alltid kan göras straffrättsligt ansvarig för ett otillåtet barlastvattenutsläpp utan att ett annat befäl ska ställas till ansvar. Detta bör komma till uttryck i lagtexten, på motsvarande sätt som har gjorts i LÅFF (10 kap. 2 §).

³⁶ NJA 2005 s. 33.

Ansvarig företrädare för fartygets rederi, som har det yttersta ansvaret för verksamheten, ska också kunna åläggas straffrättsligt ansvar om han eller hon inte har ingripit i verksamheten och förhindrat att denna drivs i strid med gällande bestämmelser. Den sålunda ansvarige ska därför kunna dömas som om han eller hon själv hade begått gärningen, om han eller hon underlåtit att göra vad som skäligen kunnat fordras av honom eller henne.

Vad gäller överträdelser av sådana beslut om förbud och förelägganden som avses i avsnitt 6.7.2 bör straffskalan enligt utredningens uppfattning bestämmas till böter eller fängelse i högst ett år. Även i dessa fall ska ansvarig företrädare för ett fartygs rederi kunna ställas till ansvar.

Övriga överträdelser bör föranleda böter eller fängelse i högst sex månader. En jämförelse har här gjorts med den straffrättsliga regleringen i LÅFF som innehåller bestämmelser av liknande karaktär. Överträdelser av förvaltningsmyndighets föreskrifter ska dock enbart föranleda böter, med hänsyn till det fängelseförbud som råder i de fallen.

Om ett förbud har förenats med vite, ska straffrättsligt ansvar inte ådömas. Straff bör inte heller komma i fråga om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller miljöbalken.

6.8.3 Domsrätt

Bedömning: En kompletterande bestämmelse om svensk domsrätt när det gäller brott som begåtts på utländska fartyg i svensk ekonomisk zon behöver inte införas.

Svensk straffrättslig domsrätt regleras i huvudsak i 2 kap. BrB. Enligt 1 § har svenska domstolar alltid domsrätt avseende brott som är begångna här i riket. Med ”här i riket” avses Sveriges land- och sjöterritorium samt lufterummet ovanför. Bestämmelserna i 2 § reglerar svensk straffrättslig jurisdiktion för brott som har begåtts utom riket. Enligt första stycket omfattar svensk domsrätt i princip alla av svenska medborgare begångna brott. Behörigheten kan också sträcka sig till brott som begåtts utom riket av utlänning som finns i Sverige om brottet kan medföra fängelse i mer än sex månader. I 2 § andra stycket föreskrivs att behörighetsreglerna inte gäller om gärningen är fri från ansvar enligt lagen på gärningsorten

eller om den begåtts inom område som inte tillhör någon stat och svårare straff än böter inte kan följa på gärningen. I 3 § kompletteras reglerna med bestämmelser som utsträcker kompetensen i vissa fall. För brott som begåtts utom riket döms exempelvis vid svensk domstol om brottet har förövats på svenskt fartyg (enligt flaggstatsprincipen). I vissa fall krävs vidare ett särskilt åtalsförordnande (2 kap. 5 § BrB).

Vid många överträdelser av regelverket om barlastvattenhantering kommer straffskalan att vara böter, bl.a. på grund av att bestämmelserna till stor del kommer att regleras i myndighetsföreskrifter. Om ett brott begås på ett utländskt fartyg i den ekonomiska zonen, skulle Sverige alltså som regel sakna domsrätt i enlighet med bestämmelserna i 2 kap. BrB. I LÅFF finns en särskild bestämmelse om domsrätt när det gäller brott mot LÅFF som begåtts i Sveriges ekonomiska zon (10 kap. 10 § första stycket). Sådana brott ska dömas vid svensk domstol även om reglerna i brottsbalken inte är tillämpliga. Fråga uppstår om det finns behov av en motsvarande bestämmelse i regelverket om barlastvattenhantering.

Det torde röra sig om förhållandevis få överträdelser som begås enbart i den ekonomiska zonen. Överträdelser som exempelvis att barlastvattendagboken inte ifyllts eller att besiktning inte skett, kan upptäckas när fartyget ligger i hamn och beivras så som begånget på denna plats. Ett otillåtet utsläpp av barlastvatten kan dock ha skett enbart inom den ekonomiska zonen. Enligt utredningens förslag ska en sanktionsavgift påföras vid dessa överträdelser. Reglerna i 2 kap. BrB om begränsningarna i domsrätten blir i detta förfarande inte tillämpliga.³⁷ I normalfallet torde det för dessa fall inte bli aktuellt även med ett straffrättsligt förfarande. Domsrätt föreligger dock, under förutsättning att utlänningen finns i Sverige, eftersom straffskalan föreslås uppgå till fängelse två år. Utredningen anser med hänsyn härtill att en särskild domsrätsregel inte är nödvändig.

6.9 Statens ansvar vid otillbörlig försening

Alla möjliga ansträngningar ska enligt artikel 12 göras för att undvika att fartyg otillbörligen kvarhålls eller försenas med stöd av artikel 7.2 eller artikel 8, 9 eller 10. När ett fartyg otillbörligen

³⁷ Jfr NJA 2004 s. 255.

kvarhålls eller försenas med stöd av dessa artiklar ska det ha rätt till ersättning för liden förlust eller skada.

Staten kan alltså bli skadeståndsskyldig om ett fartyg på detta sätt otillbörligen kvarhålls eller försenas. En eventuell skadeståndstalan mot staten får grundas på fel eller försummelse vid myndighetsutövning enligt reglerna i skadeståndslagen (1972:207).

6.10 Överklagande m.m.

Förslag: Utredningen lämnar med hänsyn till en pågående utredning inte något förslag på beslutsbehörigheten inom Sjöfartsverket. Sjöfartsverkets beslut i frågor om barlastvattenavgift överklagas till sjörättsdomstol som också ska ha möjlighet att förordna om kvarstad. Övriga beslut överklagas till förvaltningsdomstol. Vid brott mot regelverket om barlastvattenhantering ska åtal kunna väckas antingen vid sjörättsdomstol eller vid annan tingsrätt.

Beslut om förbud för fartyg att släppa ut barlastvatten och förelägganden om åtgärder för att ett sådant beslut ska kunna hävas, är ingripande. Ett förbud kan t.ex. vara kombinerat med ett föreläggande att fartyget ska se till att ett giltigt internationellt barlastvattenhanteringscertifikat utfärdas av fartygets flaggstat eller på dess vägnar av ett klassificeringssällskap eller att fartygets system för hantering av barlastvatten sätts i fungerande skick. Sådana beslut är att jämställa med s.k. nyttjandeförbud enligt 6 kap 1 § fartygssäkerhetslagen och beslut enligt 7 kap 5 § LÅFF. Sådana beslut har i lagstiftningen förbehållits chefen för Sjöfartsinspektionen.³⁸ Samma borde gälla beslut enligt regelverket om barlastvattenhantering.

Utredningen avstår emellertid från att lämna förslag i denna del. Skälet till det är att Sjöfartsinspektionens och därmed dess chefs ställning är föremål för utredning av Trafikinspektionsmyndigheten (Dir. 2007:105). Enligt direktiven ska till den nya trafikinspektionsorganisationen föras bl.a. Sjöfartsinspektionen. Den nya myndigheten ska finnas på plats den 1 januari 2009, dvs. med all sannolikhet före barlastvattenkonventionens och därmed den föreslagna svenska lagstiftningens ikraftträdande.

³⁸ 10 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och 8 kap. 2 § förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg.

Sjöfartsverkets beslut i frågor om barlastvattenavgift bör, på samma sätt som gäller för vattenföroreningsavgiften, överklagas till sjörättsdomstol. När ett mål efter överklagande handläggs av domstol bör domstolen ha möjlighet att besluta om kvarstad på motsvarande sätt som gäller för vattenföroreningsavgiften. Motsvarande regler som gäller beträffande denna avgift för förfarandet vid överklagande bör införas.

Övriga beslut bör överklagas till allmän förvaltningsdomstol. För kammarrättens prövning bör det krävas prövningstillstånd. Överklagande ska ske inom tre veckor från det att klaganden fått del av beslutet.

Ett beslut som meddelas enligt barlastvattenhanteringslagen bör bli omedelbart gällande, om inte något annat beslutas. Det kan här erinras om domstolens möjlighet att meddela inhibition.

Vid brott mot regelverket om barlastvattenhantering bör, på motsvarande sätt som gäller mål om ansvar enligt LÅFF, åtal kunna väckas antingen vid sjörättsdomstol eller vid annan tingsrätt. Härigenom har åklagaren möjlighet att välja den domstol han eller hon anser vara bäst lämpad i det enskilda fallet. Om målet är särskilt komplicerat ur sjörättslig vinkel eller om behov föreligger att kumulera målet med t.ex. ett överklagande av ett beslut om barlastvattenavgift, där sjörättsdomstol enligt utredningens förslag är exklusivt behörig, bör åtal väckas vid sjörättsdomstol. I mål där det inte krävs någon särskild sjörättslig kompetens eller där det finns behov av att kumulera målet med ett annat mål om brott som endast kan handläggas vid vanlig tingsrätt, bör åtal väckas vid annan tingsrätt.

6.11 Information och rapportering

Förslag: Överförande av utredning och i förekommande fall lagföring till fartygets flaggstat i fråga om överträdelser mot regelverket om barlastvattenhantering lagregleras. Beslut om flaggstatsrapportering fattas av Riksåklagaren, som också får meddela föreskrifter om förfarandet. Övrig informations- och rapporteringsskyldighet som följer av konventionen ska fullgöras av Sjöfartsverket. I fråga om rapportering som ska fullgöras av annan, får Sjöfartsverket meddela föreskrifter.

Enligt artikel 8.2 ska en part när en överträdelse har begåtts antingen se till att åtgärder vidtas i enlighet med dess lagstiftning eller förse administrationen i det land som fartyget tillhör med uppgifter och bevisning om överträdelsen (flaggstatsrapport).

Syftet med en flaggstatsrapport är att möjliggöra en lagföring i flaggstaten i situationer då den stat där överträdelsen skett inte själv kan eller önskar vidta rättsliga åtgärder. Det kan antas ha en preventiv effekt att lagreglera om flaggstatsrapportering, vilket därmed bör ske.

I fråga om vem som ska vara behörig att fatta beslut om sådan rapportering kan konstateras att denna fråga i många fall fordrar en del komplexa överväganden, bl.a. i fråga om förutsättningar för åtals väckande. Det bör därför enligt utredningens mening ankomma på åklagare att göra bedömningen av om en flaggstatsrapport ska skickas. Beslutsgången bör vara densamma som vid flaggstatsrapportering enligt LÅFF. Det bör därför överlämnas till Riksåklagaren att besluta om sådan framställning samt att utfärda föreskrifter i detta hänseende. Beslutad rapportering ska överlämnas till flaggstaten via Justitiedepartementet.

Vissa åtgärder beträffande utländska fartyg ska rapporteras till fartygets flaggstat. Denna rapporteringsskyldighet, som följer av artikel 11.2, bör också lagregleras. Den kan fullgöras av Sjöfartsverket.

Barlastvattenkonventionen reglerar härutöver ett flertal fall där annan rapportering ska ske eller där information ska ges till IMO eller andra stater. Denna rapporterings- och informationsskyldighet bör åvila Sjöfartsverket. Det gäller t.ex. rapportering till följd av konventionens bestämmelser i artikel 8.1, 10.4, 11 och 14. SMHI bör dock vara den myndighet som fullgör informationsskyldigheten avseende utfärdade varningar.

Sjöfartsverket bör också ges möjlighet att meddela föreskrifter om sådan rapporteringsskyldighet som enligt konventionen åvilar annan, t.ex. den som åvilar rederiet enligt regel E-1.7.

7 Ikraftträdande m.m.

7.1 Ikraftträdande

Bedömning: Sverige bör införliva barlastvattenkonventionens bestämmelser först i samband med att konventionen träder i kraft. Ett bemyndigande för Sjöfartsverket att godkänna system för behandling av barlastvatten bör träda i kraft den 1 januari 2009. De av utredningen föreslagna tilläggsåtgärderna bör kunna bli gällande innan konventionen träder i kraft. Konventionens regel B-3.1 bör tillämpas *från och med* de årtal som anges.

Barlastvattenkonventionen träder i kraft 12 månader efter den dag då minst 30 stater, vilkas handelsflottor sammanlagt motsvarar minst 35 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, har blivit parter till den. Per den 30 november 2007 har endast 11 stater, motsvarande 3,46 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, tillträtt konventionen. Konventionen var ursprungligen tänkt att träda i kraft senast den 1 januari 2009, som är den tidpunkt då de första fartygen enligt konventionen ska ha godkända system för behandling av barlastvatten installerade (se dock avsnitt 4.2.1 för det undantag som följer av den resolution som beslutats inom IMO den 29 november 2007).

Om konventionen ska kunna träda i kraft vid denna tidpunkt, måste tillräckligt många stater ha tillträtt den senast vid årsskiftet 2007/2008. Detta kommer med stor sannolikhet inte att ske. Konventionen kommer således förmodligen att träda i kraft först efter den 1 januari 2009.

I konventionens ingress anges att det, för att syftet med konventionen ska kunna uppnås, fordras åtgärder som grundas på globala regler och riktlinjer för effektivt genomförande och en enhetlig tolkning av reglerna. Detta innebär att det är lämpligt att sätta konventionens bestämmelser i kraft först i samband med dess

internationella ikraftträdande. IMO:s juridiska avdelning har också uttalat att det inte är lämpligt att tillämpa konventionens bestämmelser innan den har trätt i kraft internationellt.¹ Sverige bör därför enligt utredningens mening införliva barlastvattenkonventionens bestämmelser först i samband med att konventionen träder i kraft. Något datum för ikraftträdande av den föreslagna svenska författningsregleringen kan därför inte föreslås.

Huruvida en stat som tillträtt en konvention som ännu inte trätt i kraft, måste iakttas dess bestämmelser behandlas i artikel 18 b) i Wienkonventionen om traktaträtten. Artikeln stadgar att en stat som ratificerat en konvention är förpliktad att avhålla sig från handlingar som skulle omintetgöra konventionens ändamål och syfte även innan konventionen trätt i kraft, förutsatt att ikraftträdandet inte otillbörligt fördröjs. Med andra ord får en stat som bundit sig till en konvention som ännu inte trätt i kraft, inte handla i direkt strid mot dess ändamål och syfte. Staten är dock knappast skyldig att följa dess detaljreglering.

Enligt utredningens mening bör Sjöfartsverket bemyndigas att godkänna system för behandling av barlastvatten innan konventionen träder i kraft (avsnitt 6.3.1). Detta bör kunna ske från den 1 januari 2009. Om det skulle anses påkallat att införa de tilläggsåtgärder som utredningen föreslår i avsnitt 6.7.1, bör även dessa införas tidigare.

Viss diskussion har förts kring frågan om konventionens regel B-3.1 ska tillämpas från eller från och med de angivna årtalen, dvs. antingen från och med den 1 januari 2014 respektive från och med den 1 januari 2016, eller först ett år efter dessa datum. Under MEPC 56 klargjordes att regeln ska läsas tillsammans med regel B-3.2, vilket innebär att fartyg ska uppfylla reglerna senast vid den första mellanliggande besiktningen eller den förnyade besiktningen, beroende på vilken av dessa som först verkställs, efter årsdagen för fartygets leverans under det år som fartyget är skyldigt att uppfylla bestämmelserna, dvs. under år 2014 eller år 2016. Regeln ska således gälla från och med de angivna årtalen, varvid den exakta tidpunkten för respektive fartygs skyldighet att uppfylla bestämmelserna kan variera.

¹ Sjöfartsverkets rapport från det 11:e mötet med IMO:s underkommitté Bulk Liquids and Gases, april 2007, diariennr. 050212-07-15307, s. 6.

7.2 Retroaktivitet

Bedömning: Det uppstår inte någon fråga om retroaktivitet för det fall att konventionen träder i kraft först efter de datum som anges som första tillämpningsdatum i fråga om krav på behandling av barlastvatten.

MEPC har bedömt att det den 1 januari 2009 troligen inte kommer att finnas godkända system för behandling av barlastvatten i tillräcklig omfattning att installera på de fartyg som berörs av dessa krav från detta datum. Med anledning härav har IMO beslutat en resolution som rekommenderar tillträdande stater att skjuta fram detta datum (avsnitt 4.2.1).

Diskussion har förts kring huruvida det uppstår någon fråga om retroaktivitet i fall konventionen träder i kraft först efter de datum som i konventionen anges som första tillämpningsdatum i fråga om krav på behandling av barlastvatten. Om det i sådant fall skulle anses att konventionen får en retroaktiv tillämpning, blir bestämmelserna om förbud häremot i Wienkonventionen om traktaträtten tillämpliga. Under MEPC 56 uttalade kommittén emellertid att det inte uppstår någon fråga om retroaktivitet. Bestämmelserna om retroaktivitet i Wienkonventionen kommer således enligt kommittén inte att bli tillämpliga. Detta innebär att från den dag konventionen träder i kraft, ska fartygen uppfylla konventionens bestämmelser om krav på system för behandling av barlastvatten ombord, oavsett om dessa krav enligt konventionen ska vara uppfyllda från ett tidigare datum.

Utredningen delar kommitténs bedömning i denna fråga. Enligt utredningens mening kan det anses vara fråga om en retroaktiv tillämpning enbart om nya regler görs tillämpliga på redan inträffade förhållanden (jfr 2 kap. 10 § första stycket RF). Detta blir inte fallet om konventionens bestämmelser görs tillämpliga när denna träder i kraft, även om det innebär att krav uppställda från en tidigare tidpunkt också blir gällande. De datum som är angivna i konventionen ska därför införas fullt ut, med det undantag som följer av den tidigare nämnda resolutionen.

8 Konsekvensbedömning

För kommittéers och särskilda utredares arbete gäller bestämmelserna i kommittéförordningen (1998:1474). I 14 § anges att om förslagen i ett betänkande påverkar kostnaderna eller intäkterna för staten, kommunerna, landsting eller företag eller andra enskilda, ska en beräkning av dessa konsekvenser redovisas i betänkandet. Om förslagen innebär samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt, ska dessa redovisas. När det gäller kostnadsökningar och intäktsminskningar för staten, kommuner eller landsting, ska kommittén föreslå en finansiering.

I Barlastvattenutredningens direktiv anges att konsekvensbedömningen ska innehålla de budgetära konsekvenserna för stat, kommuner och privata företag samt vilka principer som bör gälla för att täcka de ökade kostnaderna för stat och kommuner. Om de föreslagna åtgärderna innebär kostnader för privata företag, ska samråd ske med Näringslivets regelnämnd.

Ett effektivt genomförande av konventionens bestämmelser skulle betydligt minska riskerna för överföring av skadliga vattenlevande organismer. Förutom att detta bidrar till en bättre marin miljö, torde de samhällsekonomiska vinsterna härav vara stora. Forskningsprogrammet AquAliens startade år 2002, som ett projekt inom Naturvårdsverket. Inom programmet, som avslutats i december 2007, har forskning utförts i syfte att klarlägga de viktigaste faktorerna för att främmande organismer ska överleva och etablera sig i en ny miljö. AquAliens har också arbetat med frågor om vilka vattenområden som är mest sårbara för att arter ska etablera sig, metoder för riskbedömningar och riskanalyser för artetablering. Inom programmet har därutöver ekonomiska beräkningar utförts, för att uppskatta kostnaderna vid en etablering av skadliga vattenlevande arter. Kostnader har beräknats beträffande fyra sådana arter (laxbakterie, signalkräfta, sjögull och slät havstulpan). Av dessa är det endast slät havstulpan (*Balanus*

improvisus) som kan spridas genom barlastvatten i larvstadiet. Det är dock vanligare att den sprids genom att växa på fartygsskrov. Den totala kostnaden vid etablering av dessa fyra arter har uppskattats till cirka 500 till 1 000 miljoner kronor per år.¹ Kostnaderna utgörs av bl.a. bekämpningskostnader, uteblivna rekreativmöjligheter och minskade intäkter till följd av att inhemska arter slås ut.

Det kan medföra stora negativa konsekvenser för samhället när en ny art introduceras till den marina miljön genom barlastvatten. Introduktionen av den nordamerikanska kammaneten *Mnemiopsis leidyi* till Svarta havet under 1990-talet bidrog till att fisket av ansjovis upphörde helt efter bara några år. Den japanska sargassosnärjan, en tång från Asien, har spritt sig längs den europeiska Atlantkusten och Nordsjökusterna och har helt förändrat ekosystemet, med negativa konsekvenser för fisket på vissa ställen.

Förutom de samhällsekonomiska vinster som mot bakgrund härav kan antas bli följden av ett effektivt genomförande av konventionens bestämmelser, medverkar Sverige, genom att ansluta till konventionen, också till att de internationella organisationer som Sverige är medlem i, uppnår sina syften.

Ett genomförande av konventionens bestämmelser medför vidare administrativa och ekonomiska konsekvenser för framför allt berörda myndigheter och sjöfartsnäringen.

8.1 Konsekvenser för berörda myndigheter

Barlastvattenutredningen föreslår att det huvudsakliga ansvaret för genomförandet av konventionens bestämmelser ska åvila Sjöfartsverket. Betydande resurser kommer att behöva avsättas för detta arbete. Förslaget innebär att Sjöfartsverket får ansvar för att etablera regelverk i form av föreskrifter och att upprätta rutiner för bl.a. tillsyn och kontroll. Det kommer även att behöva utarbetas procedurer för att exempelvis godkänna behandlingssystem och barlastvattenhanteringsplaner och för att bevilja dispens från kraven på hantering av barlastvatten. En viss del av Sjöfartsverkets arbete, framför allt vad gäller tillsyn och kontroll, kan förmodas samordnas med annan sådan verksamhet som verket ansvarar för,

¹ Gren, I-M., Isacs, L., Carlsson, M., *Calculating costs of alien invasive species in Sweden – technical report*, working paper nr. 7, 2007, Institutionen för Ekonomi, SLU, Uppsala.

exempelvis vad gäller den tillsyn som regleras i LÅFF. Sjöfartsverket kommer enligt utredningens förslag att meddela beslut i frågor om barlastvattenavgift. En av utgångspunkterna för förslaget var att sådana ärenden ska kunna avgöras snabbt och utan större resursåtgång. Sjöfartsverkets kostnader i denna del bör därför kunna begränsas.

Utredningen bedömer att det hos Sjöfartsverket kommer att behöva avsättas resurser motsvarande ungefär 3 årsarbetskrafter för arbetet med att genomföra och följa upp konventionens bestämmelser. Sjöfartsverket, som i dag är avgiftsfinansierat, kommer att kunna erhålla viss kostnadstäckning genom uttagande av avgifter för bl.a. tillsyn och godkännande av system för behandling av barlastvatten.

Vidare föreslås Kemikalieinspektionen vara delaktig i fråga om godkännande av behandlingssystem. Utredningen bedömer att detta inte bör medföra några beaktansvärda kostnader för myndigheten. Sjöfartsverket ska enligt förslaget ha det huvudsakliga ansvaret i denna fråga. Naturvårdsverket kommer enligt utredningens förslag att vara delaktig när vissa föreskrifter och beslut meddelas. Detta bör inte heller leda till några större kostnader. Naturvårdsverket kommer att behöva utveckla övervakning av hamn- och kustområden som påverkas av sjöfart och även genomföra biologiska inventeringar av dessa områden.

Utredningens förslag om upprättande av ett varningssystem kommer att medföra kostnader för SMHI. SMHI har angett att myndigheten behöver kostnadstäckning för att skapa och driva denna tjänst. Det är emellertid för närvarande svårt att uppskatta dessa kostnader, som är beroende av bl.a. SMHI:s möjligheter av att samordna tjänsten med befintliga varningssystem, men även av en eventuell etablering av ett gemensamt varningssystem inom HELCOM. Det förutsätts att finansiering av denna verksamhet kan ske genom anslag.

Vattenmyndigheterna och kommunerna åläggs enligt utredningens förslag viss informationsskyldighet. Detta kommer inte att medföra några nämnvärda kostnader.

8.2 Konsekvenser för sjöfartsnäringen m.fl.

Sverige kommer vid en anslutning av konventionen att införa dess bestämmelser, att börja gälla vid den tidpunkt konventionen träder i kraft internationellt. Kraven kommer att gälla de fartyg som omfattas av konventionen, dvs. fartyg i internationell trafik. Samma krav kommer att gälla i övriga länder som tillträtt konventionen. Konkurrensneutralitet föreligger således i detta hänseende.

Samtliga berörda fartyg ska ha godkända system för behandling av barlastvatten ombord från och med år 2016. Installationskostnaden för sådana system kommer att vara beroende av flera faktorer såsom kapacitet på barlastvattenpumparna, vilken skiljer sig åt mycket mellan fartygstyp och fartygsstorlek, den installerade kapaciteten, typ av system och om det rör sig om ett existerande eller ett nybyggt fartyg.

En genomgång av de system som snart beräknas vara marknads-
mässigt tillgängliga har gjorts av Lloyd's Register.² I samband med denna genomgång gjordes en kostnadsanalys. Enligt denna varierar kostnaderna för installation kraftigt beroende bl.a. på storlek och kapacitet på systemet. För ett system som behandlar 200 kubikmeter vatten per timme skulle medelvärdet på installationskostnaden uppgå till cirka 340 000 amerikanska dollar (2,2 miljoner svenska kronor). För ett system som behandlar 2 000 kubikmeter vatten per timme skulle medelvärdet uppgå till cirka 800 000 dollar (5,2 miljoner svenska kronor). Enligt uppgifter till utredningen från en tillverkare av system kommer installationskostnaden att vara väsentligt lägre för nybyggda fartyg, uppskattningsvis mellan 10–30 procent av de ovan beräknade medelvärdena.

Driftskostnaderna varierar mycket mellan olika fartyg. Enligt den kostnadsberäkning som utförts av Lloyd's Register kommer de att ligga mellan 5 och 320 dollar (32–2 090 svenska kronor) per 1 000 kubikmeter behandlat vatten.

Att notera är att angivna uppgifter är högst preliminära och dessutom förhållandevis osäkra eftersom inte något av systemen ännu är i bruk.

Bestämmelserna om skifte av barlastvatten kommer att gälla för vissa fartyg fram till år 2016, varefter behandlingssystem blir ett obligatoriskt krav för samtliga fartyg. Kostnaderna för skifte av barlastvatten är kraftigt varierande, beroende på bl.a. typ av fartyg och dess storlek. Enligt en uppskattning gjord i samband med

² Lloyd's Register, *Ballast Water Treatment Technology, Current Status*, 2007.

Norges ratifikation av konventionen har kostnaderna för ett skifte av barlastvatten beräknats till 8 200–82 300 norska kronor (9 600 – 97 000 svenska kronor) för en oljetanker och till 2 000 –20 000 norska kronor (2 300–23 600 svenska kronor) för containerfartyg.³

Av artikel 5 i konventionen följer att det ska finnas lämpliga anordningar för mottagande av sediment. Enligt utredningens förslag kommer vissa reparationsvarv att bli skyldiga att upprätta sådana anordningar (avsnitt 6.4). Driftskostnaderna för dessa torde komma att belasta sjöfartsnäringen i form av generella avgifter. Detta medför en ökning av driftskostnaderna för näringen.

Krav kommer vidare att införas för berörda fartyg att upprätta barlastvattenhanteringsplaner. En sådan ska vara specifik för varje fartyg och ska innehålla en plan för fartygets hantering av barlastvatten. Den ska förvaras ombord och enligt utredningens förslag godkännas av Sjöfartsverket. Kostnaden för detta utgör en engångssumma. Fartygen ska vidare föra barlastvattendagbok i vilken ska antecknas de åtgärder i fråga om barlastvattenhantering som fartyget utför. Detta torde inte vara förenat med några större kostnader.

Om någon önskar få dispens från kraven på barlastvattenhantering, ska en ansökan härom ske hos Sjöfartsverket, enligt utredningens förslag. En riskanalys ska då utföras enligt riktlinjerna G7. Föreskrifter om vad en sådan analys ska omfatta och på vilket sätt den ska göras, kommer att meddelas av Sjöfartsverket. Riskanalysen kan antingen utföras av myndighet eller av den som ansöker om dispens. Det är inte meningsfullt att för närvarande uppskatta kostnaden för detta. Kostnader kommer också att uppstå i samband med att fartygen måste besiktigas av behörig myndighet för att tillse att konventionens bestämmelser följs.

Utredningen har haft erforderligt samråd med Näringslivets regelnämnd (NNR) om de ekonomiska konsekvenserna för sjöfartsnäringen. NNR har ansett att utredningen även bör redovisa hur många och vilka typer av företag som berörs, hur efterlevnaden ska kontrolleras och hur informationen ska ske till berörda samt att en analys bör ske av om de föreslagna åtgärderna är relevanta och kostnadseffektiva.

Som tidigare angetts kommer kraven att gälla för de fartyg som omfattas av konventionen, dvs. fartyg i internationell trafik. Efterlevnaden av reglerna kommer att kontrolleras genom tillsyn

³ St.prp.nr.5 2006-2007, *Om samtykke til tiltredelse av Internasjonal konvensjon om kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip av 13 februar 2004.*

på det sätt som konventionen föreskriver och information till berörda rederier kommer att på sedvanligt sätt ske i form av möten och skrivelser. Vidare har frågan om åtgärderna är relevanta och kostnadseffektiva bedömts av IMO genom att konventionen har antagits. De tekniska lösningarna av problemet med överföring av skadliga vattenlevande organismer har därigenom godtagits av denna organisation. Det saknas enligt utredningens mening, skäl för utredningen att göra en egen utvärdering av åtgärdernas relevans och kostnadseffektivitet. Alternativet till att inte införa åtgärderna är att Sverige inte ansluter till konventionen utan inför egna regler för att komma till rätta med problemet med skadliga vattenlevande organismer som överförs genom ballastvatten. Detta alternativ kan inte förespråkas.

9 Författningskommentar

I detta kapitel kommenteras förslaget till en ny lag om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. Den föreslagna tillhörande förordningen kommenteras inte särskilt. Kapitlet innehåller vidare en kommentar till föreslagna ändringar i gällande författningar, dock inte till ändringar som föreslås i gällande förordningar (se för dessa avsnitt 5.3.2 och 5.3.3 samt 6.4). Slutligen återfinns i detta kapitel en s.k. parallelluppställning av konventionens bestämmelser med dess motsvarighet i den föreslagna svenska författningstexten.

9.1 Förslag till lag om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment

Denna kommentar innehåller ett flertal hänvisningar till den tillhörande förordningen. I kommentaren anges inte denna med dess fullständiga föreslagna namn, utan benämns enbart med beteckningen förordning.

1 kap.

1 §

I denna bestämmelse anges lagens syfte.

2 §

Bestämmelsen anger lagens tillämpningsområde.

Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 6.1.1.

3 §

I denna bestämmelse regleras undantagen från tillämpningsområdet. Andra stycket innebär att lagen som huvudregel inte ska tillämpas på fartyg som trafikerar endast Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon. Sjöfartsverket ges möjlighet att, efter att ha hört Naturvårdsverket, utvidga tillämpningsområdet att omfatta även sådana fartyg (25 § förordningen). Detta bör göras om utsläpp av barlastvatten från sådana fartyg bedöms störa eller skada Sveriges eller angränsande staters eller andra staters miljö, människors hälsa, egendom eller resurser. Som huvudregel omfattas inte heller svenska fartyg som trafikerar endast annan stats inre vatten, territorialhav och ekonomiska zon, liksom sådant vatten och eventuellt angränsande fritt hav. Sjöfartsverket ges även i dessa fall möjlighet att utvidga tillämpningsområdet. Det bör göras om den berörda staten bestämmer att barlastvattenkonventionens regler ska gälla även dessa fartyg.

I tredje stycket bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter om tillämpningsområdet beträffande svenska statsfartyg. Motsvarande bestämmelse finns i 1 kap. 4 § andra stycket LÅFF. Några sådana föreskrifter är för närvarande inte föreslagna i förordningen.

Sådana föreskrifter som avses i fjärde stycket bemyndigas Sjöfartsverket att meddela genom 25 § förordningen.

Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 6.1.2.

4 §

Bestämmelsen utgör en erinran om att bindande internationella överenskommelser ska beaktas när föreskrifter och beslut meddelas med stöd av lagen. Motsvarande bestämmelse beträffande meddelande av föreskrifter finns i 1 kap. 5 § första stycket första meningen LÅFF.

5 §

I paragrafen definieras vissa begrepp som har betydelse för innebörden och omfattningen av lagens bestämmelser.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 6.1.3.

2 kap.

1 §

I bestämmelsen anges att barlastvatten måste ha hanterats på föreskrivet sätt innan det får släppas ut. I 2–5 §§ och i förordningen anges på vilket sätt barlastvatten ska hanteras. Kompletterande bestämmelser kommer att ges i Sjöfartsverkets föreskrifter.

Bestämmelserna om hantering av barlastvatten har behandlats i avsnitt 6.3.

2 §

Bestämmelsen reglerar att fartyg ska följa de normer för utsläpp som föreskrivs i förordningen (8–9 §§). Normerna ska uppfyllas genom att fartygen ska ha godkända system för behandling av barlastvatten ombord. Sjöfartsverket ska godkänna sådana system på svenska fartyg efter att vid behov ha hört Kemikalieinspektionen. System som innehåller aktiva substanser ska dessutom godkännas av IMO (11 § förordningen).

3 §

I paragrafen anges att fartyg ska uppfylla normerna för utsläpp av barlastvatten från de tidpunkter som regeringen bestämmer. Dessa tidpunkter finns angivna i 10 § förordningen. Tidpunkterna är beroende på fartygets byggnadsår och barlastvattenkapacitet och varierar därför för respektive fartyg.

4 §

Bestämmelsen innehåller regler om skifte av barlastvatten. Den närmare regleringen finns i 3–7 §§ förordningen. Bestämmelsen anger att reglerna om skifte endast ska gälla fram till den tidpunkt som gäller för respektive fartyg att inneha behandlingssystem ombord.

Andra stycket innebär att reglerna om skifte inte gäller fartyg som införskaffar godkända behandlingssystem före den tidpunkt som gäller enligt 3 §.

5 §

Bestämmelsen anger att reglerna om hantering av barlastvatten inte gäller fartyg som hanterar barlastvattnet med någon annan, av behörig myndighet godkänd, metod. Sjöfartsverket ska godkänna sådana metoder på svenska fartyg (12 § förordningen). Bestämmelsen i andra meningen blir tillämplig i de fall ett svenskt fartyg släpper ut barlastvatten i en mottagningsanordning inrättad av annan stat.

6 §

I denna paragraf anges att regeringen får föreskriva undantag från reglerna om hantering av barlastvatten. Dessa undantag har införts i 13 § förordningen.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 6.3.2.

7 §

Paragrafen anger att fartyg kan beviljas dispens från bestämmelserna om hantering av barlastvatten. I förordningen regleras att Sjöfartsverket ska meddela sådan dispens efter att ha hört Naturvårdsverket och SMHI (14 §). Sjöfartsverket bemyndigas också att meddela föreskrifter om förutsättningarna för dispens och om ansökningsförfarandet.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 6.3.2.

8 §

I 14 § förordningen bemyndigas Sjöfartsverket att föreskriva särskilda regler om barlastvattenhantering för fartyg som deltar i prototypprogram. Reglerna kommer att gälla fartyg som deltar i eventuella sådana program som behörig myndighet i annan stat har godkänt.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 6.3.2.

3 kap.

1 §

Bestämmelsen anger var mottagningsanordningar för sediment ska finnas och vem som svarar för dess drift och utformning. Närmare föreskrifter härom ska meddelas av Sjöfartsverket (16 § förordningen).

Bestämmelserna om mottagningsanordningar har behandlats i avsnitt 6.4.

2 §

Bestämmelsen innebär att någon särskild avgift inte får tas ut vid mottagning av sediment. Sjöfartsverket bemyndigas att föreskriva och medge undantag i enskilda fall till detta förbud (17 § förordningen).

3 §

I paragrafen anges hur en mottagningsanordning ska vara placerad och utformad. Sjöfartsverket bemyndigas att meddela ytterligare föreskrifter härom (25 § förordningen).

4 §

Bestämmelsen innebär att en myndighet kan meddela behövliga förelägganden för att en mottagningsanordning ska utformas och drivas i enlighet med 1 och 3 §§. I 25 § förordningen bemyndigas Sjöfartsverket att göra detta.

5 §

Paragrafen innebär en skyldighet för Sjöfartsverket att samråda med den myndighet som har det operativa tillsynsansvaret över den verksamhet som ett föreläggande enligt 4 § avser innan ett sådant föreläggande beslutas.

6 §

I denna bestämmelse regleras möjligheten att förena ett föreläggande enligt 4 § med vite.

4 kap.

1 §

Bestämmelsen innehåller regler om fartygs barlastvattenhanteringsplaner. I 18 § förordningen anges att Sjöfartsverket ska godkänna sådana planer på svenska fartyg.

Bestämmelserna om barlastvattenhanteringsplaner och barlastvattendagböcker har behandlats i avsnitt 6.5.

2 §

Paragrafen anger att en barlastvattendagbok ska föras på fartyg.

3 §

Paragrafen innehåller regler om kontroll av barlastvattendagböcker. Bestämmelsen innebär en begränsning av rätten att utföra sådan kontroll på utländska fartyg. Detta får endast ske när dessa fartyg befinner sig i en hamn eller vid en offshore-terminal.

4 §

I 25 § förordningen bemyndigas Sjöfartsverket att meddela ytterligare föreskrifter om barlastvattenhanteringsplaner och barlastvattendagböcker.

5 kap.

1 §

I 25 § förordningen har Sjöfartsverket getts bemyndigande att meddela föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning, drift och

underhåll. Sådana föreskrifter ska omfatta även eventuella konstruktionskrav med avseende på att minimera fartygs upptagande av sediment.

Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 6.6.1.

2 §

Denna bestämmelse innehåller regler om besiktning av fartyg. Svenska fartyg som har en bruttodräktighet av minst 400 ska enligt första stycket med vissa undantag alltid genomgå föreskrivna besiktningar.

Andra stycket innebär att svenska fartyg som inte omfattas av första stycket ska genomgå besiktningar endast i den mån Sjöfartsverket föreskriver det (25 § förordningen).

Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 6.6.1.

3 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om fartygs certifikat.

För de svenska fartyg som omfattas av 2 § första stycket ska ett internationellt barlastvattenhanteringscertifikat utfärdas om fartyget uppfyller föreskrivna krav.

Enligt andra stycket kan även de svenska fartyg som omfattas av 2 § andra stycket komma att omfattas av bestämmelser om certifikat.

Tredje stycket innebär att ett internationellt barlastvattenhanteringscertifikat utfärdat för ett utländskt fartyg av behörig utländsk myndighet eller på dess uppdrag av en erkänd organisation ska äga samma giltighet som ett svenskt.

Sjöfartsverket har i 18 och 25 §§ förordningen bemyndigats att utfärda certifikat som avses i denna bestämmelse för svenska fartyg samt att meddela ytterligare föreskrifter om dessa. Sjöfartsverket har rätt att träffa avtal med en sådan organisation som avses i 1 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen i fråga om att utföra besiktningar och utfärda certifikat (18 § förordningen).

Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 6.6.1.

4 §

Bestämmelsen anger under vilka förutsättningar ett utfärdat certifikat ska återkallas.

Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 6.6.1.

5 §

I paragrafen regleras att beslut får meddelas om förbud mot ett fartygs användning till sjöfart om fartyget saknar gällande certifikat. Sådana beslut meddelas av Sjöfartsverket (26 § förordningen).

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 6.6.1.

6 §

Bestämmelsen reglerar när fartyg ska inspekteras. Den begränsning som föranleds av att utländska fartyg enbart ska få inspekteras i en hamn eller vid en offshore-terminal har här införts. Detsamma gäller svenska fartyg i främmande stats hamn eller offshore-terminal.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 6.6.2.

7 §

I bestämmelsen anges vad en inspektion ska omfatta. I fråga om utländska fartyg ska inspektionen begränsas till de åtgärder som anges i andra stycket. I tredje och fjärde stycket regleras under vilka förutsättningar dessa begränsningar inte gäller.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 6.6.2.

8 §

I 25 § förordningen bemyndigas Sjöfartsverket att meddela ytterligare föreskrifter om besiktning och inspektion.

9 §

Sjöfartsverket utses till tillsynsmyndighet i 18 § förordningen.

10 §

Bestämmelsen reglerar polismyndigheters, Tullverkets och Kustbevakningens skyldighet att bistå tillsynsmyndigheten med upplysningar. Bestämmelsen har en motsvarighet i 18 § fartygssäkerhetslagen.

11 §

Skyldigheten att tillse att fartyget genomgår föreskrivna besiktningar åvilar fartygets rederi vilket regleras i denna bestämmelse.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 6.6.1.

12 §

Paragrafen innebär att vissa uppgifter till skydd för enskilda affärs- eller driftförhållanden som framkommer vid tillsyn eller vid godkännande av system för behandling av barlastvatten ska vara belagda med sekretess.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 5.3.3.

13 §

Bestämmelsen reglerar tillsynsmyndighetens skyldighet att anmäla brott respektive att bistå vid förundersökningen. Bestämmelsen har en motsvarighet i 6 kap. 11 § LÅFF.

6 kap.

1 §

Denna bestämmelse reglerar en möjlighet att meddela föreskrifter om förbud mot utsläpp av barlastvatten att gälla viss trafik inom vissa områden på svenskt inre vatten. Sådana föreskrifter om förbud får endast meddelas om det är nödvändigt för att förebygga och begränsa överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener. Vid övervägande om beslut om förbud ska fattas, bör hänsyn tas både till sårbarheten av det område och till den trafik som förbudet avses gälla. Förbud bör endast bli aktuellt vid trafik

som innebär särskilt hög risk. Dessa föreskrifter får meddelas av Sjöfartsverket efter att ha hört Naturvårdsverket (25 § förordningen).

Bestämmelsen i andra stycket medför att motsvarande undantag som gäller vid tillämpningen av bestämmelserna om hantering av barlastvatten ska gälla även dessa beslut, i tillämpliga delar. Undantagen anges i 13 § förordningen.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 6.7.1.

2 §

Paragrafen anger under vilka förutsättningar beslut om sådana förbud och förelägganden som är nödvändiga för att säkerställa att fartyg inte släpper ut barlastvatten förrän det kan ske utan att utgöra en risk för miljön, människors hälsa, egendom eller resurser får meddelas. Sådana beslut får meddelas om förutsättningar för en detaljerad inspektion föreligger eller om en stickprovsundersökning visar att barlastvattnet utgör en risk. För utländska fartyg kan sådana beslut aktualiseras endast när de befinner sig i en hamn eller vid en offshore-terminal, medan de för svenska fartyg kan meddelas även när de befinner sig utanför dessa områden. Detta följer av att utländska fartyg endast kan inspekteras när de befinner sig i en hamn eller vid en offshore-terminal. Beträffande svenska fartyg finns inte motsvarande begränsning.

Paragrafen exemplifierar i andra stycket vilka förbud och förelägganden som kan komma i fråga.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 6.7.2.

3 §

Bestämmelsen anger att beslut om förbud som meddelas med stöd av 2 § ska innehålla uppgift om de åtgärder som ska vidtas för rättelse och inom vilken tid åtgärderna ska vara vidtagna samt att förbudet ska gälla till dess rättelse har skett. Beslut om föreläggande ska innehålla uppgift om den tid inom vilken åtgärderna ska vara vidtagna.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 6.7.2.

4 §

I denna bestämmelse regleras möjligheten att förena ett beslut enligt 2 § med vite.

5 §

Bestämmelsen reglerar under vilka förutsättningar en förelagd åtgärd får verkställas på bekostnad av fartygets rederi.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 6.7.2.

6 §

I denna bestämmelse regleras myndighets skyldighet att utfärda varning om barlastvattenintag. I 22 § förordningen anges att SMHI ska svara för detta. I 23 § förordningen åläggs kommuner och vattenmyndigheter informationsskyldighet till SMHI i detta hänseende.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 6.7.3.

7 kap.

1 §

I denna paragraf anges att en barlastvattenavgift ska tas ut vid otillåtna utsläpp av barlastvatten. Det kan röra sig både om överträdelser av bestämmelserna i 2 kap. och överträdelser av meddelade föreskrifter om förbud enligt 6 kap. 1 § första stycket om utsläpp av barlastvatten. Däremot omfattas inte överträdelser av förbud att släppa ut barlastvatten som beslutats enligt 6 kap. 2 §.

Bestämmelsens andra stycke innebär att avgift ska fastställas med strikt ansvar som grund, dvs. påföras oberoende av om överträdelsen skett med uppsåt eller av oaktsamhet.

Bestämmelserna om barlastvattenavgift har behandlats i avsnitt 6.8. Den närmare utformningen har behandlats i avsnitt 6.8.1.

2 §

Bestämmelsen anger att barlastvattenavgiften ska påföras fartygets rederi. Definitionen av rederi anges i 1 kap. 5 § 4.

Andra stycket motsvaras av 8 kap. 2 § andra stycket LÅFF.

3 §

I paragrafen regleras barlastvattenavgiftens storlek. Den är beroende av fartygets bruttodräktighet och anges i prisbasbelopp.

4 §

Paragrafen, som är avsedd att tillämpas restriktivt, ger möjlighet att sätta ned eller efterge en barlastvattenavgift. Den kan t.ex. tillämpas för det fall en och samma överträdelse skulle leda till flera påföljder och den samlade reaktionen skulle bli oproportionerlig.

5 §

I bestämmelsen anges att den tillsynsmyndighet som avses i 5 kap. 9 § ska besluta om barlastvattenavgift. Enligt 18 § förordningen är det Sjöfartsverket som är tillsynsmyndighet.

Bestämmelsen innehåller också regler om underrättelse och delgivning av besluten.

6 §

Bestämmelsen ger Sjöfartsverket möjlighet att ingripa med nödvändiga förbud och förelägganden i syfte att säkra bevisning, med de begränsningar som följer av att sådana åtgärder får vidtas beträffande utländska fartyg enbart när de befinner sig i en hamn eller vid en offshore-terminal.

7 §

Bestämmelsen ger Sjöfartsverket möjlighet att ingripa med motsvarande förbud och förelägganden som avses i 6 §, i syfte att säkra betalning av avgiften. Sådana beslut kan endast meddelas den som är ägare av fartyget eller av fartyget och lasten. Det föreligger ett lägre krav för ingripande enligt 6 § än enligt 7 §.

8 §

Motsvarande tidsbegränsning gäller enligt 8 kap. 8 § LÅFF.

9 §

Hänvisningen till 6 kap. 3 och 5 §§ innebär att besluten ska innehålla uppgift om bl.a. vilka åtgärder som krävs för rättelse samt inom vilken tid åtgärderna ska vara vidtagna samt innebär att vissa åtgärder kan vidtas på bekostnad av fartygets rederi. Det finns dock inte någon möjlighet att förena ett beslut med vite i dessa fall.

10 §

Bestämmelsen innebär att ett beslut om barlastvattenavgift kan verkställas omedelbart, dvs. utan hinder av att det inte vunnit laga kraft. Bestämmelserna i utskökningsbalken om allmänna mål blir då tillämpliga.

11 §

Bestämmelsen innebär att möjligheten att påföra avgift försvinner om den som anspråket riktas mot inte har getts tillfälle att yttra sig inom två år från det att överträdelsen skedde.

12 §

Bestämmelsen innebär att betalning av beslutad avgift inte kan krävas efter det att fem år gått sedan beslutet vann laga kraft.

13 §

Beslutet om barlastvattenavgift är verkställbart innan det vunnit laga kraft. Av första stycket framgår att om betalningsansvaret upphävs slutligt, dvs. genom ett beslut som vunnit laga kraft, ska avgiften återbetalas.

Enligt andra stycket ska ränta lämnas på det belopp som återbetalas.

14 §

Genom paragrafen bemyndigas regeringen att föreskriva om sättet för betalning av barlastvattenavgifter. I 24 § förordningen ges Sjöfartsverket detta bemyndigande.

8 kap.

1 §

Denna bestämmelse anger straffskalan vid otillåtna utsläpp av barlastvatten. Sådana utsläpp kan föranleda både barlastvattenavgift och straff. Den angivna straffskalan korresponderar med den i 10 kap. 1 § LÅFF. Någon begränsning till bötesstraff gäller inte för det fall överträdelsen har begåtts på ett utländskt fartyg.

Straffbestämmelserna har behandlats i avsnitt 6.8.2.

2 §

Denna paragraf stadgar att befälhavaren, eller vid delegering annat befäl, vid bristande tillsyn över hanteringen av barlastvatten ska kunna ådömas straff. Bestämmelsen har en motsvarighet i 10 kap. 2 § LÅFF.

3 §

Paragrafen reglerar straffskalan vid överträdelse av beslut om förbud eller förelägganden meddelade med stöd av 6 kap. 2 §. Samma straffskala gäller som vid överträdelse av liknande beslut enligt LÅFF (10 kap. 3 § 2).

4 §

Bestämmelsen anger straffskalan vid vissa brott mot regelverket. Motsvarande straffskala gäller vid överträdelser av samma karaktär enligt LÅFF (10 kap. 4 §).

5 §

Bestämmelsen anger när straffet ska bestämmas till böter. Bestämmelsen är föranledd bl.a. av det fängelseförbud som råder vid överträdelse av förvaltningsmyndighets föreskrift.

6 §

Paragrafen innebär att ansvarig företrädare för ett fartygs rederi i vissa fall kan ådömas straffrättsligt ansvar.

7 §

Bestämmelsen innebär att om ett beslut om förbud eller föreläggande meddelat enligt 6 kap. 2 § överträds, och detta förbud är förenat med vite, ska inte även straff ådömas.

8 §

Bestämmelsen innebär att straff inte ska ådömas om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller miljöbalken.

9 kap.

1 §

I paragrafen anges att beslut om barlastvattenavgift liksom beslut om förbud och förelägganden enligt 7 kap. 6 eller 7 § får överklagas hos sjörättsdomstol närmast tillsynsmyndighetens, dvs. Sjöfartsverkets, säte.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 6.10.

2 §

I denna paragraf stadgas vilka regler som ska gälla vid överklagande enligt 1 §. Bestämmelsen ger också möjlighet för domstolen att förordna om kvarstad.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 6.10.

3 §

Genom denna bestämmelse ges åklagaren möjlighet att välja om han eller hon vill väcka åtal vid sjörättsdomstol eller vid annan tingsrätt. Valet bör göras efter vilken domstol som i det enskilda fallet kan antas vara bäst lämpad att pröva målet. Motsvarande valmöjlighet finns beträffande mål om ersättning för åtgärder som verkställts enligt 6 kap. 5 §.

Reglerna i sjölagen hänvisar till rättegångsbalkens forumregler för brottmål och tvistemål.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 6.10.

4 §

Denna bestämmelse reglerar att övriga beslut enligt lagen får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 6.10.

5 §

Paragrafen stadgar att ett beslut enligt lagen gäller omedelbart, om inte annat beslutas.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 6.10.

10 kap.

1 §

I bestämmelsen regleras skyldigheten att skicka en s.k. flaggstatsrapport. En sådan bör skickas om en bedömning görs av att rättsliga åtgärder inte kan eller bör vidtas i Sverige. Riksåklagaren

beslutar om en sådan rapport ska skickas och meddelar också föreskrifter om förfarandet (27 § förordningen). Beslutad rapportering ska överlämnas till flaggstaten via Justitiedepartementet (28 § förordningen).

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 6.11.

2 §

Bestämmelsen reglerar underrättelseskyldighet till ett utländskt fartygs flaggstat när vissa åtgärder vidtagits avseende fartyget. Enligt 29 § första stycket förordningen svarar Sjöfartsverket för att sådana underrättelser sker.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 6.11.

3 §

I denna paragraf regleras skyldigheten att rapportera olycksfall och andra brister som i något väsentligt avseende påverkar fartygets möjlighet att utföra barlastvattenhantering. I 29 § andra stycket anges att Sjöfartsverket får meddela föreskrifter i detta hänseende.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 6.11.

4 §

Genom paragrafen bemyndigas myndighet att meddela föreskrifter om sådan ytterligare rapportering och information som ska fullgöras enligt barlastvattenkonventionen. Det kan avse information eller rapportering till IMO eller till andra konventionsparter. I 30 § förordningen ges detta bemyndigande till Sjöfartsverket.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 6.11.

9.2 Förslag till lag om ändring i miljöbalken

15 kap.

32 §

I bestämmelsen undantas utsläpp av sediment från förbudet mot dumpning. Regleringen av sådant utsläpp sker i stället genom bestämmelserna i lagen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment eller i föreskrifter meddelade med stöd av denna.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 5.3.1.

9.3 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen

2 kap.

6 §

Genom paragrafen regleras att en befälhavare ska ha kännedom om reglerna om hantering av fartygs barlastvatten och sediment och informera anställda ombord härom.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 5.3.4.

9.4 Förslag till lag om ändring i lagen om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning

2 a §

I paragrafen anges att 2 § ska tillämpas med de begränsningar som följer av bestämmelserna i lagen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. Härigenom begränsas Kustbevakningens möjligheter att vidta de åtgärder som anges i denna bestämmelse. Bestämmelsen är föranledd av att verkställande åtgärder avseende ett utländskt fartyg ska få företas enbart när fartyget befinner sig i hamn eller offshore-terminal.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 5.3.4.

9.5 Parallelluppställning

Nedan anges de bestämmelser i barlastvattenkonventionen som föranleder ny svensk författningsreglering med en hänvisning till denna.

Med lagen avses lagen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. Med förordningen avses förordningen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment.

Artikel/regel i barlastvattenkonventionen	Svensk författningsreglering
1	1 kap. 5 § lagen
2.1	1 kap. 1 § lagen
3.1	1 kap. 2 § lagen
3.2	1 kap. 3 § lagen
5.1	3 kap. lagen
	16 och 17 §§ förordningen
8.1 och 8.2a)	7 och 8 kap. samt 10 kap. 4 § lagen
8.2b)	10 kap. 1 § lagen
9.1–2	5 kap. 6–8 §§ lagen
9.3	6 kap. 2 § lagen
10.3	6 kap. 2 § lagen
10.4	5 kap. 7 § och 10 kap. 4 § lagen
11.1	10 kap. 4 § lagen
11.2	10 kap. 2 § lagen
11.3	10 kap. 4 § lagen
14.1	10 kap. 4 § lagen
A-1	1 kap. 5 § lagen
	2 § förordningen
A-3	2 kap. 6 § och 6 kap. 1 § andra stycket lagen
	13 § förordningen
A-4	2 kap. 7 § lagen
	14 § förordningen
A-5	1 kap. 3 § lagen
B-1	4 kap. 1 och 4 §§ lagen
B-2	4 kap. 2–4 §§ lagen
B-3	2 kap. 1–5 §§ lagen
	10 och 12 §§ förordningen
B-4	3–5 och 7 §§ förordningen
B-5.1	4 kap. 1 och 4 §§ lagen
B-5.2	5 kap. 1 § lagen
B-6	2 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen

C-1	6 kap. 1 § lagen
C-2	6 kap. 6 § lagen
	21–23 §§ förordningen
D-1.1	6 § förordningen
D-1.2	7 § förordningen
D-2	8–9 §§ förordningen
D-3	2 kap. 2 § lagen
	11 § förordningen
D-4.1–2	2 kap. 8 § lagen
	15 § förordningen
E-1.1	5 kap. 1–2 och 8 §§ lagen
E-1.2	5 kap. 1–2 och 8 §§ lagen
E-1.3	18 § förordningen
E-1.5	10 kap. 4 § lagen
E-1.6	5 kap. 4–5 §§ och 10 kap. 4 § lagen
E-1.7	10 kap. 3 § lagen
E-1.9	5 kap. 1 § lagen
E-2	5 kap. 3 § lagen
	18 § förordningen
E-3	19 § förordningen
E-4	5 kap. 3 § lagen
E-5.1–8	5 kap. 3 § lagen
E-5.9	5 kap. 4–5 §§ lagen

Kommittédirektiv



Utredning om ratificering av den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment

**Dir.
2007:14**

Beslut vid regeringssammanträde den 15 februari 2007

Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare skall granska förutsättningarna för Sverige att ratificera den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment som antogs 2004 av den internationella sjöfartsorganisationen, IMO.

Sjöfartsverkets rapport av den 25 februari 2005 till regeringen skall ligga till grund för utredningen. Utredaren skall klargöra såväl de utestående frågor som tas upp i Sjöfartsverkets rapport som eventuella frågeställningar som framkommit efter rapportens överlämnande. Utredaren skall mot bakgrund av ovanstående också föreslå lämpliga författningstexter.

Utredaren skall redovisa sitt uppdrag senast den 2 januari 2008.

Bakgrund

Världshandelsflottan uppskattas årligen transportera 3–4 miljarder ton barlastvatten över hav, sjöar och vattendrag. Med fartygs barlastvatten transporteras marina växter och djur samt bakterier och virus till områden som de inte kan sprida sig till naturligt. Introduktion av främmande arter är en av de främsta orsakerna till minskad biologisk mångfald genom att inhemska arter slås ut. Det är nästan omöjligt att bekämpa och utrota en art som introducerats i havsmiljön.

Främmande organismer som sprits genom barlastvatten kan orsaka stor ekologisk och ekonomisk skada i den nya miljön

genom att sprida infektioner i dricksvattentäkter, slå ut inhemska arter, ersätta arter som har ett högt ekonomiskt värde, förstöra fisk- och musselodlingar, täppa igen vattenintag till industrier, förstöra rekreativmiljöer m.m. I Sveriges närområde är Östersjön särskilt känslig för etablering av främmande arter. Detta innanhav är dels en förhållandevis ung miljö med få inhemska arter, dels utsatt för stora miljöstörningar samt föremål för en omfattande internationell sjöfart. Sårbara vattensystem är också Mälaren och Väneren, som båda är viktiga dricksvattentäkter samtidigt som där bedrivs internationell sjöfart.

Problematiken med främmande organismer som sprids med barlastvatten är skälet till att IMO den 13 februari 2004 antog en ny internationell konvention om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. Konventionen omfattar juridiskt bindande regler för hantering av barlastvatten och stöds av en rad riktlinjer för hur reglerna skall genomföras på ett effektivt sätt. Av de fjorton tilltänkta riktlinjerna har för närvarande elva antagits av IMO.

Den dag då konventionen träder i kraft skall alla fartyg som omfattas av konventionen antingen 1) skifta barlastvatten i vattenområden med ett djup på minst 200 meter och minst 50 nautiska mil från närmaste land, 2) behandla barlastvattnet med godkända system så att koncentrationen av skadliga vattenlevande organismer och patogener inte överstiger angivna gränsvärden, 3) lämna barlastvattnet till mottagningsanordning i land eller 4) använda någon annan godkänd metod för hantering av barlastvatten. Under en övergångsperiod 2009–15 skall fartygen successivt upphöra med att skifta barlastvatten till havs. Från och med 2016 skall det inte längre vara möjligt att skifta barlastvatten till havs.

Konventionen träder i kraft tolv månader efter den dag då minst 30 stater, vars handelsflottor sammanlagt motsvarar minst 35 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, har ratificerat konventionen.

Ett effektivt genomförande av konventionen skulle betydligt minska riskerna för att främmande arter introduceras, etablerar sig och orsakar problem. Bland annat skulle man öka möjligheterna att i framtiden använda vattenresurser utan ökade kostnader för bekämpning av skadliga främmande organismer och rening av vatten.

Sverige har, genom att ratificera konventionen om biologisk mångfald, förbundit sig att hindra introduktionen av främmande

arter som kan hota den biologiska mångfalden och människors hälsa. Sverige har också åtaganden inom bl.a. Helsingforskommissionen och Nordsjökonferensen. En ratificering av den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment skulle bidra till uppfyllandet av dessa mellanstatliga åtaganden.

Sjöfartsverkets utredning och utestående frågeställningar

Sjöfartsverket fick den 7 oktober 2004 i uppdrag av regeringen att i samråd med Naturvårdsverket utreda och redovisa vilka författningsändringar som krävs för att Sverige skall kunna ratificera den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. Sjöfartsverket skulle vidare föreslå andra åtgärder för att underlätta genomförandet av konventionens bestämmelser samt analysera konsekvenserna av konventionens bestämmelser och av eventuella föreslagna åtgärder. Verket skulle också belysa vilka övriga internationella arbeten som pågår i syfte att begränsa utsläppen av främmande organismer till de hav som omger Sverige.

I en rapport den 25 februari 2005 redovisade Sjöfartsverket sitt uppdrag. Sjöfartsverket framhåller i sin rapport en rad utestående frågeställningar som skulle behöva klargöras inför en ratificering av konventionen, bl.a. följande:

- vilken ansvarsfördelning som bör gälla mellan de myndigheter som kommer att beröras av det nya regelverket,
- vilka de budgetära konsekvenserna blir för stat, kommuner och privata företag,
- vilka principer som bör gälla för att täcka de ökade kostnaderna för stat och kommuner,
- om det behövs en ny lag eller om befintlig lagstiftning kan utvidgas med de regler som krävs för att införliva konventionens krav,
- om havsrättskonventionen ger jurisdiktion i den ekonomiska zonen och vilken verkställande jurisdiktion som i så fall gäller,
- om nationell lagstiftning – såsom miljöbalken (1998:808), lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg och nationell lagstiftning om industrisekretess – är förenlig med konventionens regler,

- vilka konsekvenser som ett försenat ikraftträdande av konventionen skulle leda till,
- om Sverige, i avvaktan på att system för behandling av barlastvatten skall bli tillgängliga, kan utfärda dispenser från kravet på skifte av barlastvatten.

I Sjöfartsverkets rapport redovisas också en rad frågeställningar av mer teknisk karaktär som behöver klargöras inför ratificeringen, bl.a. följande:

- vilka de biologiska konsekvenserna kan bli om man inrättar områden för barlastvattensskifte i svensk ekonomisk zon,
- om det är möjligt att begränsa ett område för skifte av barlastvatten till att enbart gälla för fartyg som under sin färd inte passerat områden där skifte kan ske,
- hur övriga Östersjöstater ser på inrättande av särskilda barlastvattensskiftesområden alternativt ett allmänt förbud mot sådana områden i Östersjön,
- om Sverige – antingen själv eller tillsammans med sina grannländer – bör införa tilläggsåtgärder för att förebygga, minska och eliminera överföring av främmande organismer,
- om Sverige bör ta fram program för att testa och bedöma ny teknik för behandling av barlastvatten i enlighet med konventionens regler samt vilken myndighet som i så fall bör ansvara för detta,
- om det är praktiskt möjligt att inom sex timmar efter provtagningstillfället analysera barlastvatten,
- om hamnar och varv bör installera mottagningsanordningar för barlastvatten och sediment, hur detta bör ske samt hur de inlämnade substanserna bör hanteras.

Uppdraget

Utredaren skall redovisa förutsättningarna för att Sverige skall kunna ratificera den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment.

Utgångspunkt för utredningen är de utestående frågeställningar som lyfts fram i Sjöfartsverkets rapport av den 25 februari 2005. De viktigaste av dessa frågeställningar återges i ovanstående avsnitt. Vidare skall såväl IMO:s hantering av regelverket efter kon-

ventionens antagande som den tekniska utveckling som skett inom området efter denna tidpunkt beaktas i redovisningen.

Utredaren skall i sitt arbete samråda med berörda myndigheter och organisationer. I utredningen skall särskild vikt läggas vid regelförenkling. Utredaren skall lämna en konsekvensbedömning av föreslagna åtgärder. Om de föreslagna åtgärderna innebär kostnader för stat eller kommuner skall finansieringsförslag lämnas. Om de föreslagna åtgärderna innebär kostnader för privata företag skall samråd ske med Näringslivets regelnämnd.

Utredaren skall mot bakgrund av ovanstående redovisning föreslå lämpliga författningstexter.

Redovisning av uppdraget

Utredaren skall redovisa sitt uppdrag senast den 2 januari 2008.

(Näringsdepartementet)

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

The parties of 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, habitat 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

Internationell konvention om kontroll och hantering av fartygs ballastvatten och sediment 2004

Parterna i denna konvention, som erinrar om artikel 196.1 i Förenta nationernas havsrättskonvention av 1982 (UNCLOS), som stadgar att "staterna skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att förhindra, begränsa och kontrollera sådana föroreningar av den marina miljön som härrör från bruk av teknik under deras jurisdiktion eller kontroll eller avsiktligt eller oavsiktligt införande till någon viss del av den marina miljön av främmande eller nya arter som kan medföra betydande och skadliga förändringar hos denna",

som beaktar målen i 1992 års konvention om biologisk mångfald (CBD) och att överföring och införande av skadliga vattenlevande organismer och patogener via fartygs ballastvatten hotar bevarande och hållbar användning av biologisk mångfald liksom beslut IV/5 av den konventionens partskonferens 1998 (COP 4) om bevarande och hållbar användning av marina och kustbelägna ekosystem samt beslut VI/23 av 2002 års partskonferens (COP 6) till den konventionen om främmande arter som hotar ekosystem, habitat eller arter, inklusive riktlinjerna om invaderande arter,

som vidare beaktar att Förenta nationernas konferens om miljö och utveckling (UNCED) 1992 uppmanade Internationella sjöfartsorganisationen att överväga att anta lämpliga regler om utsläpp av ballastvatten,

som är medvetna om försiktighetsprincipen som anges i princip 15 i Riodeklarationen om miljö och utveckling, till vilken hänvisas i resolution MEPC.67(37), antagen av Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön den 15 september 1995,

som också är medvetna om att 2002 års världstoppmöte om hållbar utveckling i punkt 34 b i sin genomförandeplan upp-

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

manar till åtgärder på alla plan för att påskynda framtagande av åtgärder för att bekämpa invaderande främmande arter i barlastvatten,

som är medvetna om att okontrollerade utsläpp av barlastvatten och sediment från fartyg har föranlett överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener, som förorsakar skada på miljö, människors hälsa, egendom och resurser,

som beaktar den betydelse som organisationen tillmäter denna fråga i församlingens resolutioner A.774(18) från 1993 och A.868(20) från 1997, som antogs för att bekämpa överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener,

som även beaktar att flera stater har vidtagit individuella åtgärder som syftar till att förhindra, begränsa och slutgiltigt eliminera riskerna för införande av skadliga vattenlevande organismer och patogener via fartyg som kommer in i deras hamnar och även att denna fråga, som är angelägen i hela världen, fordrar åtgärder som grundas på globala regler och riktlinjer för effektivt genomförande och enhetlig tolkning av dessa regler,

som önskar fortsätta att utveckla säkrare och effektivare valmöjligheter för hantering av barlastvatten, som kommer att utmynna i fortsatt förhindande, begränsning och slutgiltig eliminering av överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener,

som är beslutna att förhindra, begränsa och slutgiltigt eliminera riskerna för miljön, människors hälsa, egendom och resurser som härrör från överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener genom kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, liksom att undvika oönskade biverkningar av denna kontroll och att främja utvecklingen av kunskap och teknologi inom området,

som anser att dessa ändamål bäst kan uppnås genom slutande av en internationell konvention om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment,

Sediments,

have agreed as follows:

har kommit överens om följande.

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.

Artikel 1

Definitioner

Om inte annat uttryckligen anges, används följande definitioner för de syften som avses i denna konvention.

1. administration: regeringen i den stat under vars myndighet fartyget lyder. I fråga om ett fartyg som är berättigat att föra en viss stats flagg är administrationen denna stats regering. I fråga om flytande plattformar som används för undersökning och utvinning från den del av havsbotten och dess underlag som gränsar till den kust över vilken en kuststat utövar suveräna rättigheter med avseende på undersökning och utvinning av dess naturtillgångar, inbegripet flytande lagringsenheter (FSU) och flytande enheter för produktion, lagring och avlastning (FPSO), är administrationen denna kuststats regering.

2. barlastvatten: vatten och däri flytande materia som tas in i ett fartyg för att reglera fartygets trim, krängning, djupgående, stabilitet eller skrovspänning.

3. hantering av barlastvatten: mekanisk, fysisk, kemisk och biologisk process, som genomförs antingen separat eller kombinerat för att avlägsna, oskadliggöra eller undvika intag eller utsläpp av skadliga vattenlevande organismer och patogener i barlastvatten och sediment.

4. certifikat: internationellt barlastvattenhanteringscertifikat.

5. kommittén: organisationens kommitté för skydd av den marina miljön (MEPC).

6. konventionen: internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment.

- 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.
7. bruttodräktighet: bruttodräktighet beräknat i enlighet med bestämmelserna för tonnagemätning i bilaga I till 1969 års internationella konvention om skeppsmätning eller annan konvention som kan komma att ersätta den.
- 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.
8. skadliga vattenlevande organismer och patogener: vattenlevande organismer och patogener, som, om de släpps ut i havet inklusive i flodmynningar eller i sötvatten, kan förorsaka skada för miljö, människors hälsa, egendom eller resurser, störa den biologiska mångfalden eller inverka på annan tillåten användning av dessa områden.
- 9 "Organization" means the International Maritime Organization.
9. organisationen: Internationella sjöfartsorganisationen.
- 10 "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.
10. generalsekreteraren: organisationens generalsekreterare.
- 11 "Sediments" means matter settled out of Ballast Water within a ship.
11. sediment: materia som sedimenterats från ballastvatten i ett fartyg.
- 12 "Ship" means a vessel of any type whatsoever operating in the aquatic environment and includes submersibles, floating craft, floating platforms, FSUs and FPSOs.
12. fartyg: fartyg av alla slag som används i den marina miljön, däri inbegripet undervattensfartyg, flytande farkoster, flytande plattformar, flytande lagringsenheter (FSU) samt flytande enheter för produktion, lagring och avlastning (FPSO).

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

Artikel 2

Allmänna åtaganden

1. Parterna åtar sig att fullständigt tillämpa bestämmelserna i denna konvention och i dess bilaga för att förhindra, begränsa och slutgiltigt eliminera överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener genom kontroll och hantering av fartygs ballastvatten och sediment.

2. Bilagan utgör en integrerande del av konventionen. Om inte annat uttryckligen anges, är en hänvisning till konventionen samtidigt en hänvisning till dess bilaga.

3. Ingen bestämmelse i denna konvention

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.

skall tolkas som ett hinder för en part att, individuellt eller tillsammans med andra parter, vidta sådana mer långtgående åtgärder i fråga om att förhindra, begränsa och eliminera överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener genom kontroll och hantering av fartygs ballastvatten och sediment som är förenliga med internationell rätt.

4. Parterna skall bemöda sig om att samarbeta i syfte att effektivt genomföra och följa denna konvention samt tillse att den respekteras.

5. Parterna åtar sig att främja fortsatt utveckling av hantering av ballastvatten och normer för att förhindra, begränsa och slutgiltigt eliminera överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener genom kontroll och hantering av fartygs ballastvatten och sediment.

6. Parter som vidtar åtgärder i enlighet med denna konvention skall sträva efter att inte störa eller förstöra sin egen eller andra staters miljö, människors hälsa, egendom eller resurser.

7. Parterna bör se till att de åtgärder som vidtas för hantering av ballastvatten för att uppfylla denna konvention inte orsakar större skada än de förhindrar på deras eller andra staters miljö, människors hälsa, egendom eller resurser.

8. Parterna skall uppmana fartyg som har rätt att föra deras flagg och för vilka konventionen gäller att, så långt som möjligt, undvika att ta in ballastvatten som innehåller potentiellt skadliga vattenlevande organismer och patogener och sediment som kan innehålla sådana organismer inklusive att främja vederbörlig tillämpning av organisationens rekommendationer.

9. Parterna skall sträva efter att samarbeta under organisationens beskydd för att bekämpa hot mot och risker för känsliga, sårbara eller hotade marina ekosystem och biologisk mångfald inom områden som ligger utanför deras nationella jurisdiktion med avseende på ballastvattenhantering.

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

Artikel 3*Tillämpningsområde*

1. Om inte annat uttryckligen anges i konventionen, skall den tillämpas på

- a) fartyg som har rätt att föra en parts flagg, och
- b) fartyg som inte har rätt att föra en parts flagg men som lyder under en parts myndighet.

2. Konventionen skall inte tillämpas på följande:

- a) Fartyg som inte är konstruerade eller byggda för att föra ballastvatten.
- b) En parts fartyg som endast trafikerar vatten under den parts jurisdiktion, om inte parten bestämmer att utsläpp av ballastvatten från sådana fartyg skulle störa eller skada dess eller angränsande staters eller andra staters miljö, människors hälsa, egendom eller resurser.
- c) En parts fartyg som endast trafikerar vatten under en annan parts jurisdiktion, om denna andra part har godkänt att fartyget omfattas av detta undantag. Ingen part får bevilja sådant tillstånd, om det skulle störa eller skada dess egen eller angränsande staters eller andra staters miljö, människors hälsa, egendom eller resurser. En part som inte lämnar sådant tillstånd skall meddela det berörda fartygets administration att konventionen gäller för sådant fartyg.
- d) Fartyg som endast trafikerar vatten under en parts jurisdiktion och det fria havet, utom fartyg som inte får tillstånd enligt c ovan, om inte parten bestämmer att utsläpp av ballastvatten skulle störa eller skada dess egen eller angränsande eller andra staters miljö, människors hälsa, egendom eller resurser.
- e) Krigsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller används av en stat när de används uteslutande för statliga, icke-kommersiella ändamål. En part skall emellertid, genom vidtagande av lämpliga åtgärder som inte förhindrar användningen av eller driftförmågan hos fartyg av denna kategori som ägs eller drivs av parten, tillse att dessa fartyg handlar på ett sätt som, så långt det är skäligt och praktiskt genomförbart, är

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

f) Permanent barlastvatten i förseglade tankar i fartyg som inte släpps ut.

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.

3. Parterna skall med avseende på fartyg som tillhör länder som står utanför denna konvention tillämpa de bestämmelser i konventionen som erfordras för att trygga att sådana fartyg inte ges en förmånligare behandling.

Article 4

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

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

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

Article 5

Sediment Reception Facilities

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

Artikel 4

Kontroll av överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener med fartygs barlastvatten och sediment

1. Varje part skall kräva att fartyg för vilka denna konvention gäller och som är berättigade att föra dess flagg eller lyder under dess myndighet uppfyller konventionens bestämmelser, däribland tillämpliga normer och bestämmelser i bilagan, samt vidta effektiva åtgärder för att tillse att sådana fartyg följer dessa bestämmelser.

2. Varje part skall, med vederbörlig hänsyn till sina särskilda förhållanden och sin särskilda förmåga, utforma en nationell politik eller nationella strategier eller program för hantering av barlastvatten i sina hamnar och i vatten under sin jurisdiktion, som är förenliga med och främjar uppnåendet av denna konventions syften.

Artikel 5

Anordningar för mottagande av sediment

1. Varje part åtar sig att se till att det i de hamnar och terminaler som anvisats av parten, där rengöring eller reparation av barlasttankar förekommer, finns lämpliga anordningar för mottagande av sediment, med beaktande av organisationens riktlinjer. Dessa anordningar skall drivas utan att förorsaka otillbörlig försening för fartyg och säkerställa säkert omhändertagande av sådana sediment som inte stör eller skadar deras eller andra staters miljö, människors

property or resources or those of other States. hälsa, egendom eller resurser.

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.

2. Varje part skall meddela organisationen, som i sin tur skall meddela andra berörda parter, om alla fall där de anordningar som avses i punkt 1 uppges vara otillräckliga.

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.

Artikel 6

Vetenskaplig och teknisk forskning och övervakning

1. Parterna skall bemöda sig om att, enskilt eller tillsammans,

- a) främja och underlätta vetenskaplig och teknisk forskning om hantering av barlastvatten, och
- b) övervaka effekterna av hantering av barlastvatten i vatten under deras jurisdiktion. I sådan forskning och övervakning bör ingå observation, mätning, provtagning, utvärdering och analys av effektiviteten och de skadliga verkningarna av all slags teknologi eller metoder samt av skadliga verkningar som förorsakas av sådana organismer och patogener som har konstaterats ha blivit överförda med barlastvatten från fartyg.

2. För att främja denna konventions syften, skall varje part på begäran av en part främja tillgång till relevant information avseende

- a) vetenskapliga och tekniska program och tekniska åtgärder som vidtagits i fråga om hantering av barlastvatten, och
- b) effektiviteten av hantering av barlastvatten som konstaterats genom övervaknings- och bedömningsprogram.

Artikel 7

Besiktning och certifiering

1. Varje part skall tillse att fartyg som för dess flagg eller lyder under dess myndighet och är underkastade krav på besiktning och certifiering besiktigas och certifieras i enlighet med bestämmelserna i bilagan.

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

2. En part som vidtar åtgärder enligt artikel 2.3 och avsnitt C i bilagan får inte kräva ytterligare besiktning och certifiering av ett fartyg från en annan part, och inte heller skall fartygets administration vara skyldig att besiktiga och certifiera ytterligare åtgärder som ålagts av en annan part. Kontroll av sådana ytterligare åtgärder skall vara den parts ansvarighet som inför sådana åtgärder och får inte försäkra fartyget otillbörlig försening.

Artikel 8

Överträdelser

1. Alla överträdelser av konventionens bestämmelser skall förbjudas och påföljder skall införas enligt lagstiftningen i administrationen för ifrågavarande fartyg, oberoende av var överträdelsen görs. Om administrationen får uppgift om en sådan överträdelse, skall den göra en utredning och får begära att den anmälade parten tillhandahåller ytterligare bevisning om den påstådda överträdelsen. Om administrationen har förvärvat sig om att tillräcklig bevisning är tillgänglig för att möjliggöra att åtgärder vidtas i fråga om den påstådda överträdelsen, skall den se till att ett sådant förfarande sätts igång så snart som möjligt i enlighet med sin lagstiftning. Administrationen skall ofördröjligen informera den part som har anmält den uppgivna överträdelsen och organisationen om vilka åtgärder som vidtagits. Om administrationen inte har vidtagit någon åtgärd inom ett år från informationens mottagande, skall den informera den part som har anmält den påstådda överträdelsen om detta.

2. Överträdelser av konventionens bestämmelser inom en parts jurisdiktion skall förbjudas och påföljder skall införas i den partens lagstiftning. När en sådan överträdelse inträffar, skall parten antingen

- a) se till att åtgärder vidtas i enlighet med dess lagstiftning, eller
- b) förse administrationen i det land som fartyget tillhör med sådana uppgifter och

be in its possession that a violation has occurred.

sådan bevisning som den kan ha i sin besittning om att en överträdelse har förekommit.

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.

3. Påföljderna i en parts lagstiftning enligt denna artikel skall vara tillräckligt stränga för att avskräcka från överträdelser av konventionen var de än förekommer.

Article 9

Inspection of Ships

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

- (a) verifying that there is onboard a valid Certificate, which, if valid shall be accepted; and
- (b) inspection of the Ballast Water record book, and/or
- (c) a sampling of the ship's Ballast Water, carried out in accordance with the guidelines to be developed by the Organization. However, the time required to analyse the samples shall not be used as a basis for unduly delaying the operation, movement or departure of the ship.

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

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

Artikel 9

Inspektion av fartyg

1. Ett fartyg på vilket denna konvention är tillämplig får i en annan parts hamn eller offshore-terminal inspekteras av befattningshavare som är vederbörligen bemyndigade av den parten att avgöra om fartyget följer konventionen. Med undantag för vad som stadgas i punkt 2 i denna artikel, skall en sådan inspektion begränsas till följande:

- a) Kontroll av att det finns ett giltigt certifikat ombord, som skall godtas om det är giltigt
- b) Inspektion av barlastvattendagboken.
- c) Stickprovsundersökning av fartygets barlastvatten utförd i enlighet med de riktlinjer som skall tas fram av organisationen. Den tid som åtgår för analys av stickproven får dock inte tas som förevändning att otillbörligt försena fartygets verksamhet, förflyttning eller avfärd.

2. En detaljerad inspektion får utföras om ett fartyg saknar gällande certifikat eller det finns klara skäl att anta att

- a) fartygets eller dess utrustnings kondition inte väsentligen motsvarar uppgifterna i certifikatet, eller
- b) befälhavaren eller besättningen inte har kännedom om de viktigaste procedurerna ombord för hantering av barlastvatten eller inte har genomfört dessa procedurer.

3. Under de omständigheter som anges i punkt 2 skall den part som utför inspektionen vidta åtgärder för att säkerställa att fartyget inte släpper ut barlastvatten förrän det kan ske utan att utgöra en risk för miljö,

presenting a threat of harm to the environment, human health, property or resources.

människors hälsa, egendom eller resurser.

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.

Artikel 10

Uppdagande av överträdelser och kontroll av fartyg

1. Parterna skall samarbeta med att uppdaga överträdelser av denna konvention och se till att den tillämpas.

2. Om det uppdagas att ett fartyg har brutit mot konventionen, får den part vars flagg fartyget har rätt att föra och/eller den part vars hamn eller offshore-terminal fartyget trafikerar, utöver de påföljder som anges i artikel 8 eller någon åtgärd som avses i artikel 9, vidta åtgärder för att varna fartyget, kvarhålla det eller avvisa det. Den part vars hamn eller offshore-terminal fartyget trafikerar får dock ge ett sådant fartyg tillstånd att lämna hamnen eller offshore-terminalen för att släppa ut barlastvatten eller fortsätta till närmaste lämpliga reparationsvarv eller tillgängliga mottagningsanordning under förutsättning att detta inte utgör en risk för miljö, människors hälsa, egendom eller resurser.

3. Om en stickprovsundersökning som avses i artikel 9.1 c leder till slutsatsen att eller bekräftar uppgifter från en annan hamn eller offshore-terminal om att fartyget utgör en risk för miljö, människors hälsa, egendom eller resurser, skall den part vars vatten fartyget trafikerar förbjuda fartyget att släppa ut barlastvatten till dess att hotet är avlägsnat.

4. En part får också inspektera ett fartyg när det anlöper en hamn eller en offshore-terminal under dess jurisdiktion, om en framställning om utredning mottas från någon part, med tillräcklig bevisning att fartyget används eller har använts i strid med någon bestämmelse i denna konvention. Rapport om en sådan utredning skall överlämnas till den part som begärt densamma och till den behöriga myndigheten i det berörda fartygets administration så att lämpliga åtgärder skall kunna vidtas.

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,

Artikel 11*Meddelande om kontrollåtgärder*

1. Om en inspektion enligt artikel 9 eller 10 påvisar en överträdelse av denna konvention, skall fartyget underrättas. En rapport skall avges till administrationen med bevis om överträdelsen.

2. Om en åtgärd vidtas enligt artikel 9.3, 10.2 eller 10.3 skall den befattningshavare som vidtar åtgärden omedelbart skriftligen underrätta det berörda fartygets administration eller, om detta inte är möjligt, fartygets konsulära eller diplomatiska företrädare om alla omständigheter som har gjort att åtgärden har bedömts vara nödvändig. Dessutom skall den erkända organisation som är ansvarig för utfärdande av certifikat underrättas.

3. Den berörda hamnstatsmyndigheten skall, utöver de parter som nämns i punkt 2, meddela påföljande anlöpningshamn alla relevanta uppgifter om överträdelsen, om den inte kan vidta de åtgärder som anges i artikel 9.3, 10.2 eller 10.3 eller om fartyget har fått tillstånd att fortsätta till nästa anlöpshamn.

Artikel 12*Otillbörlig försening av fartyg*

1. Alla möjliga ansträngningar skall göras för att undvika att fartyg otillbörligen kvarhålls eller försenas med stöd av artikel 7.2 eller artikel 8, 9 eller 10.

2. När ett fartyg otillbörligen kvarhålls eller försenas med stöd av artikel 7.2 eller artikel 8, 9 eller 10, skall det ha rätt till ersättning för liden förlust eller skada.

Artikel 13*Tekniskt bistånd, samarbete och regionalt samarbete*

1. Parterna åtar sig att, direkt eller genom organisationen eller genom andra veder-

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

börliga internationella organ, lämna stöd till parter som begär tekniskt bistånd med avseende på kontroll och hantering av fartygs ballastvatten och sediment enligt följande:

- a) Utbilda personal.
- b) Se till att lämplig teknik, utrustning och anordningar är tillgängliga.
- c) Initiera gemensamma forsknings- och utvecklingsprogram.
- d) Vidta andra åtgärder med sikte på effektivt genomförande av denna konvention med tillhörande riktlinjer som tagits fram av organisationen.

2. Parterna åtar sig att samarbeta aktivt i enlighet med sina nationella lagar, bestämmelser och praxis med tekniköverföring avseende kontroll och hantering av fartygs ballastvatten och sediment.

3. För att främja konventionens syften skall parter som har ett gemensamt intresse i att skydda miljö, människors hälsa, egendom och resurser i ett visst geografiskt område, särskilt parter som ligger intill slutna eller halvslutna hav, sträva efter att, med beaktande av karakteristiska regionala särdrag, främja regionalt samarbete, bl.a. genom att ingå regionala avtal som är förenliga med denna konvention. Parterna skall söka samarbeta med parter i regionala avtal för att utveckla harmoniserade förfaranden.

Artikel 14

Förmedling av information

1. Varje part skall meddela organisationen och där så är lämpligt för andra parter göra följande information tillgänglig.

- a) Bestämmelser och förfaranden för hantering av ballastvatten, inklusive sina lagar, bestämmelser och riktlinjer för genomförande av denna konvention.
- b) Tillgång till och lokalisering av mottagningsanordningar för miljömässigt säkert omhändertagande av ballastvatten och sediment.
- c) Bestämmelser med krav på information

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.

från ett fartyg som inte är i stånd att uppfylla konventionens bestämmelser av de skäl som anges i regel A-3 och B-4 i bilagan.

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.

2. Organisationen skall underrätta parterna om mottagande av meddelanden enligt denna artikel och delge alla parter information som den mottagit enligt punkt 1 b och 1 c i denna artikel.

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.

Artikel 15

Twistlösning

Parterna skall lösa uppkommande tvister dem emellan om tolkningen eller tillämpningen av denna konvention genom förhandling, undersökning, medling, förlikning, skiljedom, rättsligt biläggande, hänvändelse till regionala organisationer eller arrangemang eller med andra fredliga medel enligt deras eget val.

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.

Artikel 16

Förhållande till internationell rätt och andra avtal

Ingenting i denna konvention skall inverka på en stats rättigheter och skyldigheter enligt internationell sedvanerätt så som den kommer till uttryck i Förenta nationernas havsrättskonvention.

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:

Artikel 17

Undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande och anslutning

1. Denna konvention skall stå öppen för undertecknande av alla stater i organisationens högkvarter från och med den 1 juni 2004 till och med den 31 maj 2005 och därefter stå öppen för anslutning av alla stater.

2. En stat kan bli part i denna konvention genom

(a) signature not subject to ratification, acceptance, or approval; or

(b) signature subject to ratification, acceptance, or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

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

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

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

Article 18

Entry into Force

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

2 For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Convention after the requirements for entry into force thereof have been met, but prior to the date of entry in force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take

a) undertecknande utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande, eller

b) undertecknande med förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande, följt av ratifikation, godtagande eller godkännande, eller

c) anslutning.

3. Ratifikation, godtagande, godkännande och anslutning skall göras genom deponering av ett vederbörligt instrument hos generalsekreteraren.

4. En stat som omfattar två eller flera territoriella enheter i vilka olika rättssystem tillämpas med avseende på frågor som berörs av denna konvention får vid under-tecknandet, ratifikationen, godtagandet, godkännandet eller anslutningen förklara att konventionen skall omfatta alla dess territoriella enheter eller endast en eller flera av dem och får när som helst ändra en sådan förklaring med en annan förklaring.

5. Förklaringen skall delges depositarien skriftligen med uttryckligt angivande av de territoriella enheter på vilka konventionen skall tillämpas.

Artikel 18

Ikraftträdande

1. Denna konvention träder i kraft tolv månader efter den dag då minst 30 stater, vilkas handelsflottor sammanlagt motsvarar minst 35 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, antingen har under-tecknat den utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande eller har deponerat vederbörliga instrument avseende ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning i enlighet med artikel 17.

2. För stater som har deponerat ett instrument avseende ratifikation, godtagande eller godkännande av eller anslutning till denna konvention efter det att kraven för dess ikraftträdande har uppfyllts, men före dagen för ikraftträdandet, skall ratifikationen, godtagandet, godkännandet eller

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

anslutningen börja gälla dagen för denna konventions ikraftträdande eller tre månader efter dagen för deponeringen av instrumentet, beroende på vilken händelse som inträffar senast.

3. Instrument avseende ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning som deponeras efter den dag då denna konvention träder i kraft skall börja gälla tre månader efter dagen för deponeringen.

4. Efter den dag då en ändring av konventionen anses ha blivit godtagen enligt artikel 19, skall instrument avseende ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning som deponeras gälla den ändrade konventionen.

Artikel 19

Ändringar

1. Denna konvention får ändras genom något av de förfaranden som anges nedan.

2. Ändringar efter behandling inom organisationen:

a) En part får föreslå ändringar i denna konvention. Ändringsförslag skall framföras till generalsekreteraren, som skall delge parterna och organisationens medlemmar förslaget senast sex månader före dess behandling.

b) Ett ändringsförslag som framförts och delgivits enligt ovan skall hänskjutas till kommittén för behandling. Parterna i denna konvention skall ha rätt att delta i kommitténs arbete med behandling och antagande av förslaget, oavsett om de är medlemmar i organisationen.

c) Ändringar skall antas med två tredjedels majoritet av närvarande och röstande parter i kommittén, på villkor att minst en tredjedel av parterna är närvarande vid röstningen.

d) Ändringar som antagits i enlighet med c ovan skall av generalsekreteraren meddelas parterna för godtagande.

e) En ändring skall anses vara godtagen om

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

följande villkor är uppfyllda:

i) En ändring i en artikel i denna konvention skall anses vara godtagen den dag då två tredjedelar av parterna har meddelat generalsekreteraren att de har godtagit den.

ii) En ändring i bilagan skall anses vara godtagen vid utgången av tolv månader efter dagen för godtagandet eller sådan annan dag som bestäms av kommittén. Om emellertid mer än en tredjedel av parterna till den dagen har meddelat generalsekreteraren att de invänder mot ändringen, skall den inte anses vara godtagen.

f) En ändring skall träda i kraft under följande förutsättningar:

i) En ändring i en artikel i denna konvention skall träda i kraft för de parter som har förklarat att de har godtagit den sex månader efter den dag då den anses ha blivit godtagen i enlighet med e i ovan.

ii) En ändring i bilagan skall träda i kraft för alla parter sex månader efter den dag då den anses ha blivit godtagen, utom för en part som har

1) meddelat sin invändning mot ändringen i enlighet med e ii ovan och inte har återkallat invändningen, eller

2) meddelat generalsekreteraren före ändringens ikraftträdande att den skall träda i kraft för parten först sedan den har lämnat meddelande om sitt godtagande.

g) i) En part som har meddelat en invändning enligt f ii.1 får vid ett senare tillfälle meddela generalsekreteraren att den godtar ändringen. En sådan ändring skall träda i kraft för parten sex månader efter dagen för dess meddelande av godtagandet eller den dag då ändringen träder i kraft, beroende på vilken av dessa händelser som inträffar senast.

ii) Om en part, som har lämnat ett meddelande som avses i f ii.2, meddelar generalsekreteraren att den godtar en ändring, skall ändringen träda i kraft för parten sex månader efter dagen för dess meddelande om godtagande eller den dag då

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.

ändringen träder i kraft, beroende på vilken av dessa händelser som inträffar senast.

3. Ändring som görs av en konferens

a) På begäran av en part i vilken minst en tredjedel av parterna instämmer, skall organisationen sammankalla parterna till en konferens för att behandla ändringar i denna konvention.

b) En ändring som antagits av en sådan konferens med två tredjedels majoritet av närvarande och röstande parter skall av generalsekreteraren delges alla parter för godtagande.

c) Om konferensen inte bestämmer annat, skall en ändring anses vara godtagen och träda i kraft i enlighet med de förfaranden som anges i 2 e respektive 2 f ovan.

4. En part som inte har godtagit en ändring i bilagan skall betraktas som icke-part endast med avseende på tillämpningen av ändringen i fråga.

5. Meddelanden enligt denna artikel skall framföras skriftligen till generalsekreteraren.

6. Generalsekreteraren skall underrätta parterna och medlemmarna i organisationen om följande:

a) Ändringar som träder i kraft och dag för deras ikraftträdande generellt och för varje part.

b) Meddelanden som gjorts med stöd av denna artikel.

Artikel 20

Frånträde

1. Denna konvention får när som helst frånträdas av en part när två år har förflutit från den dag då konventionen trädde i kraft för parten.

2. Frånträde skall ske genom deponering av ett skriftligt meddelande hos depositarien och träda i kraft ett år efter mottagandet av meddelandet eller den längre tid som anges däri.

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.

Artikel 21*Depositarie*

1. Denna konvention skall deponeras hos generalsekreteraren, som skall överlämna bestyrkta kopior av den till alla stater som har undertecknat konventionen eller anslutit sig till den.

2. Utöver de åligganden som anges på annan plats i denna konvention, skall generalsekreteraren göra följande:

a) Meddela alla stater som har undertecknat konventionen eller anslutit sig till den

i) varje ny underskrift eller deponering av instrument om ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning med angivande av dag för deponeringen,

ii) dag för konventionens ikraftträdande och

iii) deponering av instrument om frånträde av konventionen, åtföljd av uppgift om dag för dess mottagande och dag då frånträdet träder i kraft.

b) Så snart konventionen träder i kraft, förmedla texten till Förenta nationernas sekretariat för registrering och offentliggörande i enlighet med artikel 102 i Förenta nationernas stadga.

Artikel 22*Språk*

Denna konvention upprättas i ett enda original på arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska språken, vilka alla texter är lika giltiga.

Upprättad i London den 13 februari 2004.

Till bekräftelse härav har undertecknade, vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat denna konvention.

Annex

Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments

Section A

General provisions

Regulation A-1

Definitions

For the purposes of this Annex:

1 "Anniversary date" means the day and the month of each year corresponding to the date of expiry of the Certificate.

2 "Ballast Water Capacity" means the total volumetric capacity of any tanks, spaces or compartments on a ship used for carrying, loading or discharging Ballast Water, including any multi-use tank, space or compartment designed to allow carriage of Ballast Water.

3 "Company" means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the International Safety Management Code¹.

4 "Constructed" in respect of a ship means a stage of construction where:

- .1 the keel is laid; or
- .2 construction identifiable with the specific ship begins;
- .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. Refer to the ISM Code adopted by the Organization by resolution A.741 (18), as amended.

Bilaga

Regler för kontroll och hantering av fartygs ballastvatten och sediment

Avsnitt A

Allmänna bestämmelser

Regel A-1

Definitioner

För de syften som avses i denna bilaga används följande definitioner.

1. årsdag: det datum varje år som motsvaras av det datum när certifikatets giltighetstid upphör.

2. ballastvattenkapacitet: den totala volymen i kubikmeter i tankar, utrymmen och sektioner i ett fartyg som används för att forslas in eller släppa ut ballastvatten, inbegripet tankar, utrymmen och sektioner som kan användas på flera sätt, som är avsedda för att möjliggöra forslande av ballastvatten.

3. redare: fartygsägare eller annan juridisk eller fysisk person, såsom operatören eller den som har hyrt ett tomt fartyg, som har övertagit ägarens ansvar för fartygets drift och därmed har övertagit de skyldigheter och det ansvar som föreskrivs i Internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden)¹.

4. Termen byggt betyder med avseende på ett fartyg det byggnadsstadium

- 4.1 då kölsträckningen görs,
- 4.2 då byggandet av ett visst fartyg som kan identifieras påbörjas.
- 4.3 då monteringen av fartyget påbörjas och omfattar minst 50 ton eller 1 procent av den beräknade massan av allt byggnadsmaterial, beroende på vilkendera av dessa massor som är minst, eller
- 4.4 då fartyget genomgår en väsentlig förändring.

5. Med termen väsentlig förändring menas en förändring av ett fartyg som

1. Härmed avses den ISM-kod som antogs av organisationen i resolution A.741 (18) med senare ändringar.

.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,

5.1 ändrar fartygets barlastvattenkapacitet med minst 15 procent,

5.2 ändrar fartygets typ,

5.3 enligt administrationens bedömning görs i syfte att förlänga fartygets livslängd med minst 10 år, eller

5.4 resulterar i annan ändring av fartygets barlastvattensystem än utbyte av komponenter av samma slag.

För de syften som avses i denna bilaga skall förändring av ett fartyg för att uppfylla bestämmelserna i regel D-1 inte anses utgöra en väsentlig förändring.

6. Termen från närmaste land betyder från den baslinje från vilken territorialhavet för en stats territorium räknas enligt internationell rätt, med undantag för att, för de syften som avses i denna konvention, "från närmaste land" avseende Australiens nordostkust skall räknas från en linje dragen från en punkt på Australiens kust latitud 11°00'S, longitud 142°08'E till en punkt latitud 10°35'S, longitud 141°55'E och därifrån genom följande punkter: latitud 10°00'S, longitud 142°00'E, latitud 9°10'S, longitud 143°52'E, latitud 9°00'S, longitud 144°30'E, latitud 10°41'S, longitud 145°00'E, latitud 13°00'S, longitud 145°00'E, latitud 15°00'S, longitud 146°00'E, latitud 17°30'S, longitud 147°00'E, latitud 21°00'S, longitud 152°55'E, latitud 24°30'S, longitud 154°00'E, och därifrån till en punkt på Australiens kust latitud 24°42'S, longitud 153°15'E.

7. Med termen aktiv substans avses en substans eller en organism, inbegripet ett virus eller en svamp, som har en allmän eller bestämd inverkan på eller mot skadliga vattenlevande organismer och patogener.

Regel A-2

Allmän tillämplighet

Utsläpp av barlastvatten får endast göras

the discharge of Ballast Water shall only be conducted through Ballast Water Management in accordance with the provisions of this Annex.

med barlastvattenhantering enligt bestämmelserna i denna bilaga, om inte annat uttryckligen föreskrivs.

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.

Regel A-3

Undantag

Kraven i regel B-3 och andra åtgärder som en part vidtagit med stöd av artikel 2.3 och avsnitt C skall inte gälla i följande fall:

1. Vid intag eller utsläpp av barlastvatten och sediment som är nödvändiga för att trygga ett fartygs säkerhet i nödsituationer eller för att rädda människoliv till sjöss.

2. Vid ofrivilligt utsläpp eller intag av barlastvatten och sediment till följd av skada på ett fartyg eller dess utrustning,

2.1 under förutsättning att alla skäliga försiktighetsåtgärder har vidtagits före och efter det att skadan skedde eller upptäcktes eller utsläppet har gjorts i syfte att förebygga eller begränsa utsläppet,

2.2 såvida inte ägaren, redaren eller den ansvarige befattningshavaren avsiktligt eller av vårdslöshet har vållat skadan.

3. Vid intag och utsläpp av barlastvatten och sediment för att undvika eller begränsa föroreningsolyckor från fartyget.

4. Vid intag och efterföljande utsläpp på det fria havet av samma barlastvatten och sediment.

5. Vid utsläpp av barlastvatten och sediment från ett fartyg på samma plats varifrån allt barlastvattnet och sedimentet härrör och om ingen blandning med obehandlat barlastvatten eller sediment från andra områden har förekommit. Om blandning har förekommit, skall barlastvatten som tagits in från andra områden genomgå barlastvattenhantering i enlighet med denna bilaga.

*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.

*Regel A-4**Dispens*

1. En eller flera parter får i vatten under sin jurisdiktion bevilja dispens från kraven på att tillämpa regel B-3 eller C-1 utöver sådana undantag som nämns på annan plats i denna konvention, men endast om dispensen

1.1 beviljas fartyg på en eller flera resor mellan angivna hamnar eller platser eller fartyg som uteslutande trafikerar särskilt angivna hamnar eller platser,

1.2 gäller för en tid om högst fem år med mellanliggande besiktning,

1.3 beviljas fartyg som inte blandar ballastvatten och sediment annat än mellan hamnar eller platser som avses i punkt 1.1 ovan, och

1.4 beviljas med stöd av organisationens riktlinjer om riskbedömning.

2. Dispens som beviljas enligt punkt 1 skall inte gälla förrän organisationen har fått del av aktuell information och meddelat parterna.

3. Dispens som beviljas med stöd av denna regel får inte störa eller skada angränsande staters eller andra staters miljö, människors hälsa, egendom eller resurser. En stat som parten anser kan komma att bli tillfogad skada skall konsulteras för att lösa eventuella identifierade problem.

4. Dispens som beviljas med stöd av denna regel skall införas i ballastvattendagboken.

*Regel A-5**Motsvarande tillämpning*

För fartyg som har en längd överallt under 50 meter och en största ballastvattenkapacitet på 8 m³ samt uteslutande används för nöje eller tävling och för farkoster som i första hand används för räddningstjänst skall administrationen med beaktande av organisationens riktlinjer bestämma motsvarande tillämpning av denna bilaga.

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."

Avsnitt B**Krav om hantering och kontroll för fartyg***Regel B-1**Barlastvattenhanteringsplan*

Varje fartyg skall ombord förvara och tillämpa en plan för hantering av barlastvatten. Planen skall godkännas av administrationen med beaktande av organisationens riktlinjer. Varje fartyg skall ha en särskild plan som skall omfatta minst följande:

1. Detaljerade säkerhetsbestämmelser för fartyget och den del av dess besättning som berörs av barlastvattenhanteringen enligt kraven i denna konvention.
2. En detaljerad beskrivning av åtgärder som skall vidtas för att uppfylla barlastvattenhanteringskraven och av kompletterande praxis i fråga om barlastvattenhantering enligt denna konvention.
3. En närmare beskrivning av förfarandena för avlägsnande av sediment
 - 3.1. på det fria havet, och
 - 3.2 i land.
4. En redogörelse för metoder för att koordinera barlastvattenhantering ombord som innebär utsläpp i havet med myndigheterna i den stat i vars vatten utsläppet skall göras.
5. Uppgift om befattningshavare ombord som ansvarar för att planen tillämpas på ett riktigt sätt.
6. Bestämmelserna om rapportering gällande fartyg enligt denna konvention.
7. Barlastvattenhanteringsplanen skall vara avfattad på fartygets arbetspråk. Om det inte är engelska, franska eller spanska, skall en översättning till något av dessa språk bifogas.

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

Regel B-2**Barlastvattendagbok**

1. Varje fartyg skall ombord ha en barlastvattendagbok. Den får vara i form av upptagning på elektronisk väg eller ingå i en annan dagbok eller ett annat system, som minst skall innehålla de uppgifter som anges i bihang II.

2. Anteckningarna i barlastvattendagboken skall bevaras ombord i minst två år efter det att den sista anteckningen har införts och därefter i redarens förvar i minst tre år.

3. När det förekommer utsläpp av barlastvatten enligt reglerna A-3, A-4 eller B-3.6 eller vid annat ofrivilligt eller exceptionellt utsläpp av barlastvatten som inte på annat sätt är undantaget enligt denna konvention, skall en anteckning införas i barlastvattendagboken med en beskrivning av omständigheterna vid och anledningen till utsläppet.

4. Barlastvattendagboken skall hållas tillgänglig för inspektion vid alla rimliga tider och får, med avseende på ett obemannat fartyg under bogsering, förvaras ombord på det bogserande fartyget.

5. Alla åtgärder i fråga om barlastvatten skall fullständigt och omedelbart antecknas i barlastvattendagboken. Alla anteckningar skall signeras av den befattningshavare som är ansvarig för åtgärden, och varje fullskrivna sida skall signeras av befälhavaren. Anteckningarna i barlastvattendagboken skall vara på fartygets arbetsspråk. Om det inte är engelska, franska eller spanska, skall anteckningarna innehålla en översättning till något av dessa språk. När anteckningar på ett officiellt språk i den stat vars flagg fartyget har rätt att föra också används, skall de ha företräde i fall av tvist eller meningskiljaktighet.

6. Personer som är vederbörligen bemyndigade av en part får inspektera barlastvattendagboken ombord på ett fartyg för vilket denna regel gäller när fartyget befin-

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.

ner sig i dess hamn eller offshore-terminal och får göra en avskrift av anteckningarna och begära att befälhavaren bestyrker att avskriften är autentisk. En sådan bestyrkt avskrift skall godtas i alla rättsliga förfaranden som bevis för de omständigheter som anges i anteckningen. Inspektion av en barlastvattendagbok och tagande av en bestyrkt avskrift skall göras så snart som möjligt utan att förorsaka fartyget otillbörlig försening.

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

Regel B-3

Barlastvattenhantering för fartyg

1. Fartyg byggda före 2009

1.1 med en barlastvattenkapacitet på 1 500 – 5 000 m³, skall utföra barlastvattenhantering som minst uppfyller normerna i regel D-1 eller D-2 fram till 2014, efter vilket datum fartyget minst skall uppfylla normerna i regel D-2,

1.2 med en barlastvattenkapacitet på mindre än 1 500 m³ eller mer än 5 000 m³, skall utföra barlastvattenhantering som minst uppfyller normerna i regel D-1 eller D-2 fram till 2016, efter vilket datum fartyget minst skall uppfylla normerna i regel D-2.

2. Fartyg för vilka bestämmelserna i punkt 1 gäller skall uppfylla dessa bestämmelser senast vid den första mellanliggande besiktningen eller den förnyade besiktningen, beroende på vilken av dessa besiktningar som först verkställs, efter årsdagen för fartygets leverans under det år som fartyget är skyldigt att uppfylla de normer som gäller för det.

3. Fartyg byggda 2009 och senare med en barlastvattenkapacitet under 5 000 m³ skall utföra barlastvattenhantering som minst uppfyller normerna i regel D-2.

4. Fartyg byggda mellan 2009 och utgången av 2011 med en barlastvattenkapacitet på minst 5 000 m³ skall utföra barlastvattenhantering enligt punkt 1.2.

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.

5. Fartyg byggda 2012 och senare med en barlastvattenkapacitet på minst 5 000 m³ skall utföra barlastvattenhantering som minst uppfyller normerna i regel D-2.

6. Kraven i denna regel gäller inte fartyg som släpper ut barlastvatten i en mottagningsanordning som är konstruerad med beaktande av organisationens riktlinjer för sådana anordningar.

7. Även andra metoder för hantering av barlastvatten får godkännas som alternativ till de krav som anges i punkterna 1-5, om dessa metoder säkerställer minst samma skyddsnivå för miljö, människors hälsa, egendom och resurser och har principgodkänts av kommittén.

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

Regel B-4

Skifte av barlastvatten

1. Fartyg som utför skifte av barlastvatten för att uppfylla normerna i regel D-1 skall,

1.1 när så är möjligt utföra skiftet minst 200 nautiska mil från närmaste land och i vatten av minst 200 meters djup med beaktande av organisationens riktlinjer,

1.2 när fartyget inte kan utföra skiftet enligt punkt 1.1, utföra det med beaktande av de riktlinjer som anges i punkt 1.1 och så långt från närmaste land som möjligt och under alla omständigheter minst 50 nautiska mil från närmaste land och i vatten av minst 200 meters djup.

2. I havsområden där avståndet till närmaste land eller djupet inte motsvarar punkt 1.1 eller 1.2 ovan, får hamnstaten anvisa områden, i samråd med angränsande eller andra stater, där så är lämpligt, där fartyget kan utföra barlastvattensifte med beaktande av de riktlinjer som anges i punkt 1.1.

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.

3. Ett fartyg får inte tvingas att avvika från sin avsedda rutt eller försena sin resa för att uppfylla ett krav som anges i punkt 1.

4. Ett fartyg som utför ballastvattensskifte får inte tvingas att uppfylla en bestämmelse i punkt 1 eller 2 om befälhavaren på skäliga grunder avgör att skiftet skulle kunna äventyra fartygets, dess besättnings eller dess passagerares säkerhet eller stabilitet på grund av ogynnsamt väder, fartygets konstruktion eller skrovspänning, haveri av dess utrustning eller någon annan exceptionell omständighet.

5. När ett fartyg skall utföra skifte av ballastvatten och inte gör det i enlighet med denna regel, skall skälen antecknas i ballastvattendagboken.

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

Regel B-5

Sedimenthantering för fartyg

1. Fartyg skall avlägsna och bortföra sediment från utrymmen som är avsedda för ballastvatten enligt bestämmelserna i fartygets ballastvattenhanteringsplan.

2. Fartyg som avses i regel B-3.3 - B.3.5 bör, utan att äventyra säkerheten eller drifteffektiviteten, konstrueras och byggas i syfte att begränsa intag och oönskade ansamlingar av sediment, underlätta avlägsnande av sediment och tillförsäkra säkert tillträde för att möjliggöra avlägsnande av sediment och provtagning, med beaktande av organisationens riktlinjer. Fartyg som avses i regel B-3.1 bör så långt som möjligt följa bestämmelserna i denna punkt.

Regel B-6

Befällets och besättningens skyldigheter

Befäl och besättning skall sätta sig in i sina

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.

skyldigheter i fråga om hantering av barlastvatten med avseende på det fartyg där de tjänstgör och skall i enlighet med sina uppgifter vara insatta i fartygets barlastvattenhanteringsplan.

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

Avsnitt C

Särskilda krav inom vissa områden

Regel C-1

Tilläggsåtgärder

1. En part som enskilt eller tillsammans med andra parter bestämmer att tilläggsåtgärder utöver de som avses i avsnitt B är nödvändiga för att förhindra, minska eller eliminera överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener via fartygs barlastvatten och sediment, får under respekterande av folkrätten kräva att fartyg uppfyller angivna normer eller krav.

2. Innan normer eller bestämmelser enligt punkt 1 införs, bör parten eller parterna samråda med angränsande eller andra stater som kan påverkas av dessa normer eller bestämmelser.

3. Den part eller de parter som avser vidta tilläggsåtgärder i enlighet med punkt 1 skall göra följande:

3.1 Beakta organisationens riktlinjer.

3.2 Minst sex månader före den avsedda dagen för åtgärdernas införande till organisationen meddela sin avsikt att vidta tilläggsåtgärder, utom i nödfall eller vid epidemier. Meddelandet skall innehålla följande uppgifter:

3.2.1 Den exakta positionen där tilläggsåtgärderna gäller.

3.2.2 Behovet av och motiven för tilläggsåtgärderna och, när så är möjligt, nyttan med dem.

3.2.3 En beskrivning av tilläggsåtgärderna.

3.2.4 Arrangemang för att underlätta fartygs efterlevnad av tilläggsåtgärderna.

3.3 Inhämta organisationens godkän-

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.

nande i den mån det krävs av den internationella sedvanerätten som den gestaltas i Förenta nationernas havsrättskonvention.

4. När en eller flera parter inför tilläggsåtgärder, skall de bemöda sig om att erbjuda alla lämpliga tjänster, vilket kan innefatta, men inte är begränsat till, meddelande till sjöfarande i det berörda området, och så långt som möjligt anvisa alternativa leder till hamnar för att underlätta för fartyg.

5. Tilläggsåtgärder som införs av en eller flera parter får inte äventyra fartygs säkerhet och trygghet och inte under några omständigheter strida mot andra konventioner som fartyget är skyldigt att följa.

6. En eller flera parter som inför tilläggsåtgärder får upphäva dem för en viss tid eller under särskilda omständigheter som de bedömer lämpligt.

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.

Regel C-2

Varning om barlastvattenintag i vissa områden och därtill relaterade åtgärder av flaggstaterna

1. En part skall bemöda sig om att meddela sjöfarande om områden under sin jurisdiktion i vilka fartyg inte bör ta in barlastvatten på grund av kända förhållanden. Parten skall i meddelandet ange de exakta positionerna för området eller områdena och, då så är möjligt, positionerna för alternativa områden för intag av barlastvatten. Varningar kan utfärdas för

1.1 områden som är kända för att där kan förekomma utbrott, härjningar eller populationer av skadliga vattenlevande organismer och patogener (exempelvis giftiga algbloomingar), som kan förmodas inverka på intag eller utsläpp av barlastvatten,

1.2 områden i närheten av utsläpp av avloppsvatten, och

1.3 områden där tidvattenströmningen är svag eller vid tidpunkter då tidvattenströmningen är känd för att vara särskilt grumlig.

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.

2. Utöver att meddela sjöfarande om områden i enlighet med bestämmelserna i punkt 1, skall en part meddela organisationen och de kuststater som kan förmodas bli påverkade om områden som avses i punkt 1 och om den tid varningarna kan förmodas gälla. Meddelanden till organisationen och till kuststater som kan förmodas bli påverkade skall innehålla de exakta positionerna för det eller de berörda områdena och, där så är möjligt, positionerna för alternativa områden för intag av ballastvatten. I meddelandena skall ingå råd till fartyg som behöver ta in ballastvatten i området och en beskrivning av arrangemangen för alternativa intag. Parten skall även meddela sjöfarande, organisationen och de kuststater som kan förmodas bli påverkade när en given varning upphör att gälla.

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.

Regel C-3

Meddelande av upplysningar

Organisationen skall med lämpliga medel tillkännage upplysningar som den mottagit enligt reglerna C-1 och C-2.

Section D

Standards for Ballast Sater Manegement

Regulation D-1

Ballast Water Exchange Standard

1 Ships performing Ballast Water exchange in accordance with this regulation shall do sowith 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.

Avsnitt D

Normer för hantering av ballastvatten

Regel D-1

Normer för skifte av ballastvatten

1. Fartyg som skiftar ballastvatten i enlighet med denna regel skall göra det med en effektivitet av minst 95 procent av volymen ballastvatten.

2. För fartyg som skiftar ballastvatten med genomflödesmetoden skall normerna i punkt 1 anses ha uppfyllts när genom-pumpning av tre gånger volymen i varje ballastvattentank har genomförts. Genom-pumpning av mindre än tre gånger volymen kan godtas om fartyget kan visa att skifte av minst 95 procent av volymen har skett.

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

Regel D-2**Normer för kvaliteten på barlastvatten**

1. Fartyg som utför hantering av barlastvatten i enlighet med denna regel får släppa ut mindre än 10 livsdugliga organismer per kubikmeter som har en minsta dimension som är större än eller lika med 50 mikrometer som minst och mindre än 10 livsdugliga organismer per milliliter med en minsta dimension som är mindre än 50 mikrometer som minst och större än eller lika med 10 mikrometer som minst; utsläpp av indikatororganismer får inte överstiga de i punkt 2 angivna koncentrationerna.

2. Indikatororganismer som norm för människors hälsa skall omfatta

2.1 toxikogena *Vibrio cholerae* (O1 och O139) med mindre än 1 kolonibildande enhet (kbe) per 100 milliliter eller mindre än 1 kbe per gram (våtvikt) av djurplanktonprov,

2.2 kolibakterien *Escherichia coli* mindre än 250 kbe per 100 milliliter,

2.3 intestinala enterokocker mindre än 100 kbe per 100 milliliter.

Regel D-3**Bestämmelser om godkännande av system för hantering av barlastvatten**

1. Utöver vad som anges i punkt 2, måste system för hantering av barlastvatten som används för att följa denna konvention godkännas av administrationen med beaktande av de riktlinjer som tagits fram av organisationen.

2. System för hantering av barlastvatten där aktiva substanser eller beredningar som innehåller en eller flera aktiva substanser används för att uppfylla denna konvention skall godkännas av organisationen på grundval av ett förfarande som tagits fram av organisationen. Detta förfarande skall beskriva godkännande och återkallande av godkännande av aktiva substanser och deras föreslagna sätt att användas. Vid återkallande av ett godkännande skall användningen av den eller de aktiva substanserna i fråga förbjudas inom ett år efter dagen för

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.

återkallandet av godkännandet.

3. System för hantering av ballastvatten som används för att följa denna konvention måste vara säkra med avseende på fartyget, dess utrustning och dess besättning.

Regel D-4

Prototyper för teknologier för behandling av ballastvatten

1. För ett fartyg som, före den dag då normerna i regel D-2 annars skulle ha börjat gälla för fartyget, deltar i ett program godkänt av administrationen för att testa och bedöma lovande teknologier för behandling av ballastvatten, skall normerna i regel D-2 inte tillämpas förrän efter fem år räknat från den dag då fartyget annars skulle ha varit skyldigt att uppfylla normerna i fråga.

2. För ett fartyg som, efter den dag då normerna i regel D-2 har börjat gälla för det, deltar i ett program godkänt av administrationen som tar hänsyn till organisationens riktlinjer för test och bedömning av lovande teknologier för behandling av ballastvatten som skulle kunna resultera i en teknologi för behandling som uppnår en högre norm än den som avses i regel D-2, skall normerna i regel D-2 upphöra att gälla för fartyget fem år räknat från dagen för installationen av teknologin i fråga.

3. Vid upprättande och genomförande av program för att testa och bedöma lovande ballastvattenteknologier, skall parterna

- 3.1 beakta organisationens riktlinjer, och
- 3.2 tillåta deltagande endast av det minsta antal fartyg som behövs för att effektivt testa dessa teknologier.

4. Under testnings- och bedömningstiden måste behandlingssystemet vara igång konsekvent och på avsett sätt.

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 reater 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

Regel D-5**Organisationens prövning av normerna**

1. Vid ett möte i kommittén, som skall hållas senast tre år före tidigaste datum för ikraftträdande av normerna i regel D-2, skall kommittén genomföra en prövning som innefattar fastställande av huruvida lämpliga teknologier är tillgängliga för att uppfylla normerna, en bedömning av kriterierna i punkt 2 och en bedömning av de socio-ekonomiska effekterna, särskilt med avseende på utvecklingsländernas utvecklingsbehov, särskilt i små ö-stater som är utvecklingsländer. Kommittén skall också periodiskt genomföra prövning när så är lämpligt för att granska de bestämmelser som är tillämpliga på fartyg som avses i regel B-3.1 liksom andra aspekter av hantering av ballastvatten som avses i denna bilaga, inklusive riktlinjer som utarbetas av organisationen.

2. Vid prövningen av dessa teknologier skall även beaktas

- 2.1 säkerhetsaspekter för fartyget och besättningen,
- 2.2 miljömässig godtagbarhet, dvs. att teknologierna inte förorsakar större inverkan på miljön än de förhindrar,
- 2.3 genomförbarhet, dvs. förenlighet med fartygets konstruktion och drift,
- 2.4 kostnadseffektivitet, dvs. ekonomi, samt

2.5 biologisk effektivitet med avseende på avlägsnande eller på annat sätt oskadliggörande av skadliga vattenlevande organismer och patogener i ballastvatten.

3. Kommittén kan bilda en eller flera grupper för att genomföra en prövning som avses i punkt 1. Kommittén skall bestämma dessa grupper sammansättning och uppdrag samt vilka särskilda frågor de skall ägna sig åt. Grupperna får formulera och framlägga förslag till ändring i denna bilaga, vilka skall underställas parterna. Endast parter får delta i utformning av rekommendationer och ändringsbeslut som fattas av kommittén.

4. Om parterna, på grundval av de olika former av prövning som anges i denna regel,

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.

beslutar att anta ändringar i denna bilaga, skall ändringarna antas och träda i kraft i enlighet med förfarandena i artikel 19 i konventionen.

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

Avsnitt E

Bestämmelser om besiktning och certifiering vid hantering av ballastvatten

Regel E-1

Besiktning

1. Fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 för vilka denna konvention gäller, utom flytande plattformar, flytande lagringsenheter (FSU) och flytande enheter för produktion, lagring och avlastning (FPSO), skall genomgå besiktning enligt följande bestämmelser.

1.1 En första besiktning innan fartyget tas i bruk eller innan det certifikat som krävs enligt regel E-2 eller E-3 utfärdas för första gången. Vid denna besiktning skall kontrolleras att ballastvattenhanteringsplanen enligt regel B-1 och strukturer, utrustning, system, anordningar, arrangemang och material eller processer som har samband med planen fullständigt uppfyller konventionens bestämmelser.

1.2 En förnyad besiktning efter tidsintervall som anges av administrationen, vilka dock inte får överstiga fem år, utom i det fall reglerna E-5.2, E-5.5, E-5.6 eller E-5.7 är tillämpliga. Vid denna besiktning skall kontrolleras att ballastvattenhanteringsplanen enligt regel B-1 och tillhörande strukturer, utrustning, system, anordningar, arrangemang och material eller processer fullständigt uppfyller tillämpliga bestämmelser i denna konvention.

1.3 En mellanliggande besiktning inom tre månader före eller efter den andra årsdagen eller inom tre månader före eller efter den tredje årsdagen för certifikatet, som skall ersätta en av de årliga besiktningar som anges i punkt 1.4. Den mellanliggande besiktningen är till för att utrustning, tillhörande system och processer för hantering av ballastvatten fullständigt uppfyller de tillämpliga kraven i denna bilaga och fungerar tillfredsställande. Mellanliggande

working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation E-2 or E-3.

.4 An annual survey within three months before or after each Anniversary date, including a general inspection of the structure, any equipment, systems, fittings, arrangements and material or processes associated with the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph 9 and remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation E-2 or E-3.

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

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

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

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

.1 require a ship that they survey to comply with the provisions of this

besiktningar skall påtecknas i certifikat som utfärdas enligt regel E-2 eller E-3.

1.4 En årlig besiktning inom tre månader före eller efter varje årsdag som omfattar en allmän inspektion av strukturer, utrustning, system, anordningar, arrangemang och material eller processer som ingår i den ballastvattenhanteringsplan som fordras enligt regel B-1 för att kontrollera att de har underhållits i enlighet med punkt 9 och fungerar tillfredsställande för sådan verksamhet som fartyget är avsett för. Påteckning av certifikat skall ske efter utförd årlig besiktning enligt regel E-2 eller E-3.

1.5 En extra besiktning, som kan vara antingen full eller partiell beroende på omständigheterna, skall göras efter ändring, ersättning eller väsentlig reparation av strukturer, utrustning, system, anordningar, arrangemang eller material som behövs för att fullständigt uppfylla bestämmelserna i denna konvention. Besiktningen skall säkerställa att ändringen, ersättningen eller den väsentliga reparationen har utförts effektivt, så att fartyget uppfyller konventionens bestämmelser. Påteckning av certifikat skall ske efter utförd extra besiktning enligt regel E-2 eller E-3.

2. Administrationen skall fastställa lämpliga åtgärder för fartyg som inte berörs av bestämmelserna i punkt 1 för att tillse att de tillämpliga bestämmelserna i denna konvention är uppfyllda.

3. Besiktning av fartyg för att tillse att bestämmelserna i denna konvention efterlevs skall utföras av administrationens befattningshavare. Administrationen kan dock överlåta besiktningen till inspektörer som utsetts för ändamålet eller till organisationer som den har erkänt.

4. En administration som utser inspektörer eller erkänner organisationer för att verkställa besiktning enligt punkt 3 skall som minst bemyndiga dem att²

4.1 kräva att det fartyg de besiktigar uppfyller konventionens bestämmelser, och

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

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

4.2 verkställa besiktningar och inspektioner som begärs av de behöriga myndigheterna i en hamnstat som är part i konventionen.

5. Administrationen skall meddela organisationen vilka uppgifter och vilken behörighet som har delegerats till dessa inspektörer eller organisationer för vidare befordran till parterna som upplysning för deras befattningshavare.

6. När administrationen, en utsedd inspektör eller en erkänd organisation bestämmer att ett fartygs hantering av ballastvatten inte motsvarar uppgifterna i ett certifikat enligt regel E-2 eller E-3 eller är sådan att fartyget inte är lämpligt att fortsätta till sjöss utan att utgöra en risk för miljön, människors hälsa, egendom eller resurser, skall inspektören respektive organisationen omedelbart se till att alla nödvändiga åtgärder vidtas för att fartyget skall uppfylla kraven. En inspektör eller en erkänd organisation skall omedelbart underrättas och se till att certifikatet inte utfärdas respektive att det dras in. Om fartyget befinner sig i en annan parts hamn, skall de behöriga myndigheterna i hamnstaten omedelbart underrättas. När en befattningshavare från administrationen, en inspektör eller en organisation har underrättat de behöriga myndigheterna i hamnstaten, skall denna stats regering ge befattningshavaren respektive inspektören eller organisationen all hjälp som behövs för att de skall kunna fullgöra sina skyldigheter enligt denna regel, inklusive att vidta sådana åtgärder som avses i artikel 9.

7. När en olyckshändelse inträffar för ett fartyg eller en brist upptäcks som väsentligen påverkar fartygets förmåga att utföra hantering av ballastvatten i enlighet med denna konvention, skall ägaren, operatören eller annan person som är ansvarig för fartyget så snart som möjligt rapportera till administrationen respektive den organisation eller inspektör som ansvarar för att

² Avser de riktlinjer som organisationen antagit i resolution A.739(18) som kan ändras av organisationen och specifikationer antagna av organisationen i resolution A.789(19) som kan ändras av organisationen.

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

utfärda certifikatet i fråga, som skall tillse att en utredning verkställs för att bestämma om en besiktning enligt punkt 1 är nödvändig. Om fartyget befinner sig i en annan parts hamn, skall ägaren, operatören eller annan person som är ansvarig för fartyget också omedelbart avge rapport till de behöriga myndigheterna i hamnstaten, och inspektören eller organisationen skall se till att en sådan rapport har avgivits.

8. I vart fall skall den berörda administrationen fullt garantera besiktningens fullständighet och effektivitet och åta sig att se till att nödvändiga åtgärder vidtas för att uppfylla denna skyldighet.

9. Fartyget och dess utrustning, system och processer skall underhållas för att uppfylla konventionens bestämmelser för att säkerställa att fartyget är i sådan kondition att det i alla hänseenden är lämpat att gå ut till sjöss utan att utgöra ett hot mot miljö, människors hälsa, egendom eller resurser.

10. När en besiktning av fartyget enligt punkt 1 har verkställts, får ingen ändring göras av strukturer, utrustning, anordningar, arrangemang eller material som är en del av den ballastvattenhanteringsplan som erfordras enligt regel B-1 och som ingår i besiktningen utan administrationens godkännande med undantag för direkt utbyte av utrustningen eller anordningarna.

Regel E-2

Utfärdande eller påtecknande av certifikat

1. Administrationen skall se till att det för ett fartyg på vilket regel E-1 är tillämplig utfärdas ett certifikat efter företagen godkänd besiktning enligt regel E-1. Ett certifikat som utfärdats av en parts myndighet skall godtas av varje annan part och anses ha samma giltighet som ett certifikat utfärdat av den själv för alla syften som denna konvention gäller.

2. Certifikat skall utfärdas eller påtecknas av

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.

administrationen eller av en person eller ett organ som vederbörligen har auktoriserats av administrationen. I samtliga fall har administrationen det fulla ansvaret för certifikatet.

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.

Regel E-3

Utfärdande och påtecknande av certifikat av annan part

1. En annan part får på begäran av administrationen låta ett fartyg besiktigas och, om den har förvässat sig om att bestämmelserna i denna konvention är uppfyllda, utfärda eller tillåta att ett certifikat utfärdas för fartyget samt, i förekommande fall, påteckna respektive bemyndiga påtecknande av certifikatet ombord på fartyget i överensstämmelse med denna bilaga.

2. En kopia av certifikatet och besiktningssrapporten skall så snart som möjligt överlämnas till den begärande administrationen.

3. Ett certifikat som utfärdas på detta sätt skall förses med en anteckning om att det har utfärdats på begäran av administrationen och ha samma verkan och få samma erkännande som ett certifikat utfärdat av administrationen.

4. Certifikat får inte utfärdas till fartyg som har rätt att föra en stats flagg som inte är part i denna konvention.

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.

Regel E-4

Formulär för certifikat

Certifikat skall utfärdas på den utfärdande statens officiella språk enligt formuläret i bihang I. Om det använda språket inte är engelska, franska eller spanska, skall det finnas en översättning till något av dessa språk.

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

Regel E-5**Certifikats giltighet**

1. Certifikat skall gälla för det tidsintervall som anges av administrationen, dock högst fem år.

2. För förnyade besiktningar gäller följande:

2.1 Utan hinder av bestämmelserna i punkt 1, skall det nya certifikatet – när en förnyad besiktning har verkställts inom tre månader före det gällande certifikatets upphörandedag – gälla från dagen för den förnyade besiktningen för en tid på högst fem år räknat från dagen för det gällande certifikatets upphörandedag.

2.2 När den förnyade besiktningen har verkställts efter det gällande certifikatets upphörandedag, skall det nya certifikatet gälla från dagen för den förnyade besiktningen för en tid på högst fem år räknat från dagen för det gällande certifikatets upphörandedag.

2.3 När den förnyade besiktningen har verkställts mer än tre månader före det gällande certifikatets upphörandedag, skall det nya certifikatet gälla från dagen för den förnyade besiktningen för en tid på högst fem år räknat från dagen för den förnyade besiktningen.

3. När ett certifikat utfärdas för kortare tid än fem år, kan administrationen förlänga dess giltighetstid bortom upphörandedagen till den längsta tid som anges i punkt 1, om de besiktningar verkställs som avses i regel E-1.1.3 och som är tillämpliga när certifikatet utfärdas för en tid på fem år om så behövs.

4. När en förnyad besiktning har verkställts och ett nytt certifikat inte kan utfärdas eller sändas till fartyget innan det gällande certifikatet upphör att gälla, får den av administrationen auktoriserade personen eller organisationen påteckna det gällande certifikatet, som då skall godtas som giltigt för en ytterligare tid på högst fem månader räknat från den dag då det skulle ha upphört att gälla.

5. Om ett fartyg på ett certifikats upp-

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

hörandedag inte befinner sig i en hamn där det skall besiktigas, kan administrationen förlänga certifikatets giltighetstid, men förlängningen skall endast beviljas så att fartyget skall kunna fortsätta sin resa till den hamn där det skall besiktigas och endast i de fall där det verkar vara riktigt och skäligen att göra detta. Ett certifikat får inte förlängas mer än tre månader, och ett fartyg som beviljas en sådan förlängning skall inte vid ankomsten till den hamn där det skall besiktigas ha rätt att med stöd av en sådan förlängning lämna den hamnen utan att ha ett nytt certifikat. När den förnyade besiktningen har verkställts, skall det nya certifikatet gälla till en dag som får vara högst fem år senare än det gällande certifikatets upphörandedag innan förlängningen beviljades.

6. Ett certifikat utfärdat för ett fartyg som gör korta resor och som inte har förlängts enligt ovanstående bestämmelser i denna regel får av administrationen förlängas för en tid av högst en månad räknat från den upphörandedag som anges i certifikatet. När den förnyade besiktningen har verkställts, skall det nya certifikatet gälla till en dag som får vara högst fem år senare än det gällande certifikatets upphörandedag innan förlängningen beviljades.

7. I särskilda fall som administrationen bestämmer, behöver ett nytt certifikat inte dateras från det gällande certifikatets upphörandedag enligt bestämmelserna i punkt 2.2, punkt 5 eller punkt 6 i denna regel. I dessa särskilda fall skall det nya certifikatet gälla till en dag som får vara högst fem år senare än dagen för den förnyade besiktningen.

8. Om en årlig besiktning verkställs före den tid som anges i regel E-1,

8.1 skall den årsdag som anges i certifikatet ändras genom påteckning till ett datum som inte får vara mer än tre månader senare än det datum då besiktningen verkställdes,

8.2 skall nästkommande årliga besiktning eller mellanliggande besiktning enligt regel E-1 vara verkställd under det tidsintervall som anges i den regeln med

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.

användning av den nya årsdagen,

8.3 kan certifikatets upphörandedag förbli oförändrad, om en respektive flera årliga besiktningar verkställs så att de längsta tidsintervallen mellan besiktningarna som avses i regel E-1 inte överskrids.

9. Ett certifikat utfärdat med stöd av regel E-2 eller E-3 skall upphöra att gälla i följande fall:

9.1 När strukturer, utrustning, system, anordningar, arrangemang eller material som behövs för att till fullo följa denna konvention har ändrats, ersatts eller väsentligen reparerats och certifikatet inte har påtecknats i enlighet med denna bilaga.

9.2 När fartyget har övergått till en annan stats flagg. Ett nytt certifikat skall endast utfärdas när den part som skall utfärda det har förvissat sig om att fartyget uppfyller kraven i regel E-1. Vid överlåtelse mellan parter skall, om framställning har gjorts om det inom tre månader efter överlåtelsen, den part vars flagg fartyget tidigare hade rätt att föra så snart som möjligt till administrationen överlämna kopior av de certifikat som fartyget hade före överlåtelsen och, om sådana finns, kopior av tillämpliga besiktningssrapporter.

9.3 Om tillämpliga besiktningar inte har verkställts inom de tidsperioder som anges i regel E-1.1.

9.4 Om certifikatet inte har påtecknats i enlighet med regel E-1.1.

Statens offentliga utredningar 2008

Kronologisk förteckning

1. Barlastvattenkonventionen – om Sveriges anslutning. N.

Statens offentliga utredningar 2008

Systematisk förteckning

Näringsdepartementet

Barlastvattenkonventionen – om Sveriges
anslutning. [1]