



REGERINGSKANSLIET

Remiss

Näringsdepartementet

Rättssekretariatet

Ellika Eriksson

Per Håvik

2015-03-05		N2015/1576/RS
Regeringskansliet		
Regeringskansliet		
Ank	2015 -03- 0 9	
Dnr	RE-2015-0112	

### Kompletteringar av barlastvattenlagen (2009:1165)

#### Remissinstanser:

1. Stockholms universitet (Juridiska fakulteten)
2. Chalmers tekniska högskola (avsnitt 3.2 och 5.2)
3. Linnéuniversitetet (Sjöfartshögskolan)
4. Regelrådet
5. Transportstyrelsen
6. Sveriges Redareförening
7. SWEREF – Skärgårdsredarna
8. Sjöbefälsföreningen
9. SEKO Sjöfolk
10. Svenskt Näringsliv (avsnitt 3.2 och 5.2)
11. Svenskt Vatten (avsnitt 3.2 och 5.2)
12. Svenskt Marintekniskt Forum (avsnitt 3.2 och 5.2)

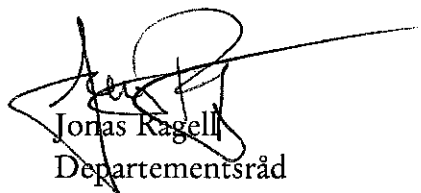
Remissvaren ska ha kommit in till Näringsdepartementet senast den 5 juni 2015. Svaren bör lämnas både på papper och per e-post till [n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se).

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i betänkandet. Om remissen är begränsad till en viss del av betänkandet, anges detta inom parentes efter remissinstansens namn i remisslistan. En sådan begränsning hindrar givetvis inte att remissinstansen lämnar synpunkter också på övriga delar.

**Myndigheter under regeringen** är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria *Svara på remiss – hur och varför* (SB PM 2003:2). Den kan laddas ner från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).



Jonas Ragell  
Departementsråd

Kopia till  
Monika Przedpelska-Öström, N BT MRT

# Promemoria

Kompletteringar i barlastvattenlagen  
(2007:1165)

Dnr  
N2015/1576/RS

---

I denna promemoria, som är framtagen av Näringsdepartementet, lämnas förslag till kompletterande bestämmelser i barlastvattenlagen (2009:1165). Det föreslås att det ska införas ökade möjligheter att inspektera utländska fartyg för att motsvara ökade internationella eller EU-rättsliga krav på inspektion av utländska fartyg. Vidare lämnas förslag till bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för den ärendehandläggning och den tillsyn som föreskrivs i lagen.

Förslagen till lagändringar föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

## Innehållsförteckning

1	Författningsförslag .....	3
1.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2009:1165) om barlastvatten .....	3
2	Allmänt om regelverket .....	5
2.1	Barlastvattenkonventionen .....	5
2.2	De svenska bestämmelserna .....	5
3	Överväganden och förslag .....	6
3.1	Ökade möjligheter att inspektera utländska fartyg .....	6
3.2	Avgifter för ärendehandläggning och tillsyn .....	8
4	Ikraftträdande .....	11
5	Kostnader och konsekvenser .....	11
5.1	Ändrade inspektionsregler .....	11
5.2	Avgifter för ärendehandläggning och tillsyn .....	12
6	Författningskommentar .....	14

# 1 Författningsförslag

## 1.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2009:1165) om barlastvatten

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2009:1165) om barlastvatten dels att 2 kap. 5 § och 5 kap. 14 § ska upphöra att gälla, dels att 5 kap. 7 § ska ha följande lydelse, dels att det i lagen ska införas två nya paragrafer, 5 kap. 7 a § och 9 kap. 7 §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 5 kap.

#### 7 §

Vid en inspektion ska det kontrolleras att fartyget och dess utrustning är i ett sådant skick och att driftförhållandena är sådana som behövs för att förebygga eller begränsa spridning av vattenlevande organismer och patogener som kan vara skadliga. Vid en inspektion får det även kontrolleras om det har skett en överträdelse av denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till 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. stickprovundersökning av fartygets barlastvatten.

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

1. fartygets eller dess utrustnings kondition inte väsentligen motsvarar uppgifterna i certifikatet eller
2. befälhavaren eller besättningen inte känner till de viktigaste procedurerna ombord för hantering av barlastvatten eller inte har genomfört dessa

Vid en inspektion ska det kontrolleras att fartyget och dess utrustning är i ett sådant skick och att driftförhållandena är sådana som behövs för att förebygga eller begränsa spridning av vattenlevande organismer och patogener som kan vara skadliga. Vid en inspektion får det även kontrolleras om det har skett en överträdelse av denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till 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. stickprovundersökning av fartygets barlastvatten.

Begränsningarna i andra stycket gäller inte om *annat följer av föreskrifter meddelade med stöd av 7 a §. Begränsningarna gäller inte heller om* fartyget saknar giltigt certifikat eller om det finns grundad anledning att anta att

1. fartygets eller dess utrustnings kondition inte väsentligen motsvarar uppgifterna i certifikatet eller
2. befälhavaren eller besättningen inte känner till de

procedurer.

Begränsningarna i andra stycket gäller inte heller om en behörig myndighet i en främmande stat begär att en utredning ska vidtas i fråga om ett utländskt fartyg, om denna stat visar att det skäligen kan befaras att fartyget används eller har använts i strid med denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

viktigaste procedurerna ombord för hantering av barlastvatten eller inte har genomfört dessa procedurer.

Begränsningarna i andra stycket gäller inte heller om en behörig myndighet i en främmande stat begär att en utredning ska vidtas i fråga om ett utländskt fartyg, om denna stat visar att det skäligen kan befaras att fartyget används eller har använts i strid med denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

#### 7 a§

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att inspektioner av utländska fartyg får göras utan sådan begränsning som avses i 7 § andra stycket.*

### 9 kap.

#### 7 §

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.*

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

## 2 Allmänt om regelverket

### 2.1 Barlastvattenkonventionen

Den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, här efter barlastvattenkonventionen eller enbart konventionen, antogs i februari 2004 vid en diplomatkonferens anordnad av FN:s internationella sjöfartsorganisation, IMO. Barlastvattenkonventionen syftar till att förebygga, begränsa och eliminera spridning av skadliga vattenlevande organismer och patogener genom kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. Barlastvatten används i särskilda tankar som tillfällig last när fartyget går utan ordinarie last, detta för att fartygets stabilitet ska bibehållas. Vattnet kan komma att tas in i tankarna i områden där viss salthalt råder och organismer av varierande slag lever. När barlastvattnet sedan släpps ut på en annan plats, i vatten med annan salthalt och andra arter och organismer, kan det utgöra ett hot mot det akvatiska ekosystemet och dricksvattentäkter. Östersjön har befunnits särskilt känslig för etablering av främmande arter.

Konventionen föreskriver därför att olika åtgärder ska vidtas för att dess syfte ska uppnås. Således ska barlastvattnet hanteras på vissa alternativa sätt, sediment ska omhändertas i särskilda mottagningsanordningar och fartyg bör konstrueras och byggas så att bl.a. oönskade ansamlingar av sediment begränsas. Vidare ska varje fartyg ha en godkänd barlastvattenhanteringsplan och –dagbok. Konventionsstaterna ska utöva tillsyn över bestämmelsernas efterlevnad och utfärda certifikat till de fartyg som uppfyller konventionens krav.

I konventionen föreskrivs däremot inte några krav på att vissa fartyg, t.ex. av viss storlek, ska ha barlastvattentankar. Konventionen omfattar som utgångspunkt alla fartyg, men om fartyget inte är konstruerat att föra barlastvatten eller om fartygets barlastvattentankar är förseglade gäller inte kraven. I praktiken används barlastvattentankar endast av fartyg med en bruttodräktighet över 500.

Konventionen träder i kraft tolv månader efter det att minst 30 stater, vars handelsflottor sammanlagt motsvarar minst 35 procent av världshandelstonnaget, har ratificerat den. Vid tiden för denna promemorias tillkomst är antalet stater för ikraftträdande uppfyllt sedan länge, men endast drygt 32 procent av världshandelstonnaget är representerat. Förutsättningarna för att konventionen ska träda i kraft är således ännu inte uppfyllda.

### 2.2 De svenska bestämmelserna

Efter att barlastvattenkonventionen antagits tillsatte regeringen en kommitté med uppgift att utreda Sveriges förutsättningar för att ratificera konventionen. Utredningen lämnade också förslag till hur konventionen kunde genomföras i svensk rätt (jfr SOU 2008:1). I propositionen 2008/09:229 *Anslutning till och genomförande av*

*Barlastvattenkonventionen* lämnades förslag till bl.a. en lag, barlastvattenlagen, genom vilken konventionens bestämmelser genomfördes till stora delar. Riksdagen beslutade att i enlighet med regeringens förslag godkänna Sveriges anslutning till konventionen och anta föreslagna lagar (bet. 2009/10:TU13, rskr 2009/10:21). Barlastvattenlagen (2009:1165) och övriga lagändringar utfärdades i november 2009 och träder i kraft den dag regeringen bestämmer, vilket bör vara samtidigt som konventionen träder i kraft. En förordning, barlastvattenförordningen, liksom föreskrifter på myndighetsnivå, är planerad att beslutas och träda i kraft samtidigt som lagen.

Under våren 2012 lämnade regeringen förslag till en justering i ett bemyndigade i barlastvattenlagen, se proposition 2011/12:97 *Bemyndiganden i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och barlastvattenlagen (2009:1165)*. Riksdagen beslutade senare att anta förslaget.

### 3 Överväganden och förslag

#### 3.1 Ökade möjligheter att inspektera utländska fartyg

<b>Förslag:</b> Möjligheterna enligt barlastvattenlagen (2009:1165) att inspektera utländska fartyg utökas.
---

##### **Skälen för förslaget**

###### *Inspektion av utländska fartyg enligt nuvarande bestämmelser*

I 5 kap. barlastvattenlagen (2009:1165) finns bestämmelser om bl.a. inspektion av utländska fartyg när de befinner sig i en hamn eller en offshore-terminal i Sverige. Utgångspunkten enligt 7 § andra stycket är att när det gäller utländska fartyg ska en inspektion begränsas till granskning av det internationella certifikatet om hantering av barlastvatten, kontroll av barlastvattendagboken och stickprovsundersökning av fartygets barlastvatten. Enligt 7 § tredje stycket gäller dock vissa undantag från dessa begränsningar. Utgångspunkten är således att när det gäller utländska fartyg ska det endast göras en formell kontroll av föreskrivna dokument samt eventuellt en stickprovsundersökning av barlastvattnet. Bestämmelserna om inspektion av utländska fartyg genomför artikel 9 och 10.4 i barlastvattenkonventionen.

###### *Ökade internationella krav på kontroll av utländska fartyg*

Enligt Parisöverenskommelsen om hamnstatskontroll (det s.k. Paris MoU) åtar sig de hamnstater som är parter till överenskommelsen att kontrollera om fartyg som anlöper deras hamnar uppfyller kraven i



gällande internationella konventioner om sjösäkerhet, miljö, sjömäns utbildning och arbetsvillkor. Sverige är part till Paris MoU. Avgörande för om ett fartyg ska inspekteras är fartygets s.k. riskprofil. Alla fartyg har en individuell riskprofil som beräknas enligt en rad parametrar. Paris MoU anger vidare hur omfattande en inspektion får vara. Vilka krav på fartyg och dess utrustning som i sak ska kontrolleras följer av vilka internationella konventioner som f.n. är i kraft. Paris MoU innehåller således också en lista på de internationella konventioner vars krav ska kontrolleras. Om konventionen har trätt i kraft ska således konventionens krav kontrolleras vid en hamnstatskontroll. Barlastvattenkonventionen finns redan med i listan på konventioner i Paris MoU, trots att den ännu inte har trätt i kraft.

EU har införlivat Paris MoU genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll. Direktivet hänvisar i stora delar till Paris MoU. Sverige har genomfört direktivet genom bestämmelser i framför allt fartygssäkerhetslagen (2003:364) och lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. De lagarna möjliggör hamnstatskontroller på utländska fartyg i enlighet med kraven i Paris MoU och EU-direktivet om hamnstatskontroll.

Artikel 2 i direktivet innehåller en lista med de konventioner som ska kontrolleras. Barlastvattenkonventionen finns i direktivets nuvarande lydelse inte uppräknad i artikeln. Det kan dock antas att kommissionen kommer att föreslå att artikel 2 ska ändras så snart det står klart att barlastvattenkonventionen kommer att träda i kraft. Även ändringar av vissa bilagor till direktivet kan antas behöva göras med anledning av ett eventuellt ikraftträdande av konventionen. När barlastvattenkonventionen har förts in i direktivets tillämpningsområde ska således hamnstatskontroller ske även av frågor som omfattas av barlastvattenkonventionen. Hamnstatskontrolldirektivets system innebär att det redan vid en inledande inspektion, utan särskild anledning, kan göras relativt omfattande kontroller. Det kan därför inte uteslutas att när barlastvattenkonventionen inlemmas i hamnstatskontrollsystemet kommer kraven på kontroll av utländska fartyg att bli strängare än vad som följer av konventionen samt de svenska regler som genomför konventionen.

Det ska också nämnas att inom den Internationella sjöfartsorganisationen IMO har det inom Miljöskyddskommittén MEPC tagits fram rekommendationer om hur hamnstatskontroller av barlastvattenfrågor ska göras, jfr resolution MEPC.252(67). Resolutionens rekommendationer innebär att kontrollerna kan göras mer långtgående än vad som följer av artikel 9 i barlastvattenkonventionen, bl.a. anger punkt 2.2.1 i riktlinjerna att vid en s.k. inledande inspektion ska det kontrolleras om barlastvattenplanen finns ombord. Enligt artikel 9 i konventionen kan inte en sådan kontroll göras utan särskild anledning. Om rekommendationerna följs görs således mer omfattande kontroller än vad som följer av konventionen och de svenska motsvarande reglerna. Det kan nämnas att konventionen enligt artikel 2.3 tillåter att stater ensamma eller tillsammans vidtar mer långtgående åtgärder, så länge åtgärderna är i överensstämmelse med internationell rätt.

### *Barlastvattenlagen behöver medge ökade möjligheter att inspektera utländska fartyg*

Barlastvattenlagens bestämmelser om inspektion av utländska fartyg medger inte att utländska fartyg inspekteras i samma omfattning som hamnstatskontrolldirektivet kan antas komma att kräva, eller som följer av ovan nämnda riktlinjer. Det bör därför införas bestämmelser som tillåter att inspektioner av utländska fartyg görs i större utsträckning än vad som följer av barlastvattenlagens nuvarande lydelse. Barlastvattenkonventionen hindrar som nämnts inte sådana nationella regler, jfr artikel 2.3 i konventionen.

I fartygssäkerhetslagen och lagen om åtgärder mot förorening från fartyg är möjligheten att utföra hamnstatskontroller delegerad till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om. En motsvarande ordning förefaller mest lämplig även när det gäller att möjliggöra bl.a. hamnstatskontroller av barlastvattenfrågor. En hamnstatskontroll enligt det system som regleras i Paris MoU och EU-direktivet är ett mycket komplext system med en stor detaljnivå. Dessutom finns vissa möjligheter för kommissionen att genom genomförandeakter justera inspektionssystemet i direktivet, t.ex. de parametrar som styr fartygens riskprofil. Sådana ändringar av direktivet kan komma att göras med en sådan genomförandetid att ett genomförande av ändringarna av direktivet i svensk lagstiftning svårligen kan göras på lagnivå. Den närmare regleringen av inspektion av utländska fartyg när det gäller barlastvattenfrågor bör således göras på lägre författningsnivå än lag. Det bör därför införas ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i frågan. En sådan lösning kräver vidare en justering av den befintliga regleringen av inspektion av utländska fartyg i lagen.

## 3.2 Avgifter för ärendehandläggning och tillsyn

**Förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

### **Skälen för förslaget**

Barlastvattenlagen innehåller redan i dag bemyndiganden att meddela föreskrifter om avgifter för prövning av vissa ansökningar och viss tillsyn. Befintliga bemyndiganden täcker dock inte samtliga åtgärder som bör vara avgiftsbelagda i enlighet med den ordning som råder i tillsynsmyndigheten Transportstyrelsen. Komplettering och justering av bemyndigandena är därför nödvändig.

### *Transportstyrelsens avgifter*

Transportstyrelsen tar sedan år 2010 ut avgifter för den ärendehandläggning, tillsyn och registerhållning som myndigheten ansvarar för med stöd i olika författningar. Avgifter för sådana verksamheter togs ut på flera områden redan före myndighetens tillkomst, framför allt inom sjöfart och vägtrafik och då avseende ärendehandläggning. Efter Transportstyrelsens bildande är verksamheterna samlade i en och samma myndighet som tillämpar samma finansieringssystem inom samtliga transportslag, se prop. 2010/11:30 *Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet*. Vissa avvikelser förekommer dock.

Ärendehandläggningen består av myndighetens prövning av ansökningar om olika tillstånd och dispenser, t.ex. en ansökan om körkortstillstånd enligt körkortslagen (1998:488), om godkännande av spåranläggning enligt lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg eller om undantag enligt lagen (1989:532) om tillstånd för anställning på fartyg. Tillsyn är det begrepp som används för myndighetens granskning av om tillsynsobjektet uppfyller de krav som följer av bindande föreskrifter. Tillsynsförfarandet är i de flesta fall knutet till granskningen efter det att tillstånd eller motsvarande beviljats, men inom t.ex. sjöfarten sker viss tillsyn redan innan ett certifikat utfärdas. Den tillsynen är i sådana fall en förutsättning för att certifikatet ska kunna utfärdas.

### *Ärendehandläggning enligt barlastvattenreglerna*

Enligt barlastvattenkonventionen ska barlastvatten hanteras och sediment tas emot på särskilt angivna sätt och varje fartyg ha bl.a. en barlastvattenhanteringsplan, se avsnitt 2.1. I barlastvattenlagen föreskrivs att den myndighet som regeringen bestämmer ska ha hand om den s.k. ärendehandläggning som de olika åtgärderna föranleder. Enligt den ännu inte beslutade barlastvattenförordningen är det Transportstyrelsen som kommer att vara denna myndighet. Transportstyrelsen kommer även att vara tillsyns- och föreskrivande myndighet.

De ärenden som Transportstyrelsen enligt lagen och förordningen kommer att handlägga är prövning av ansökningar om

- godkännande av system och metoder för behandling av barlastvatten enligt 2 kap. 1 § barlastvattenlagen,
- godkännande av program för att bedöma teknologi för behandling av barlastvatten enligt 2 kap. 6 § barlastvattenlagen,
- dispens från vissa bestämmelser om hantering av barlastvatten enligt 2 kap. 4 § barlastvattenlagen samt
- godkännande av barlastvattenhanteringsplaner enligt 4 kap. 1 § barlastvattenlagen.

De två förstnämnda ansökningarna kommer från tillverkare av sådana system, metoder och program medan det i de två sistnämnda fallen är rederier som ansöker.

### *Tillsyn inom barlastvattnet*

När det gäller tillsyn finns förhållandevis omfattande bestämmelser om besiktning och certifiering i konventionen varav de centrala har införts i barlastvattenlagen och –förordningen. Således ska fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 genomgå en första besiktning innan fartyget tas i bruk eller innan certifikat utfärdas första gången. Vid besiktningen ska kontrolleras dels barlastvattenhanteringsplanen, dels strukturer, utrustning, system, anordningar, arrangemang och material eller processer. Efter godkänd besiktning ska ett internationellt barlastvattenhanteringscertifikat utfärdas. Certifikatet gäller högst fem år. Det finns vidare krav på förnyad, mellanliggande, årlig samt extra besiktning.

### *Behovet av kompletterande avgiftsbemyndiganden*

I barlastvattenlagen finns ett antal bemyndiganden avseende möjligheten för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela avgifter för tillsyn och viss ärendehandläggning. Det handlar om avgifter för ansökan om godkännande av system för behandling av barlastvatten och för tillsyn av fartyg. Däremot saknas avgiftsbemyndiganden avseende prövning av ansökan om godkännande av metoder för behandling av barlastvatten, om godkännande av program för att bedöma teknologi för behandling av barlastvatten och om godkännande av barlastvattenhanteringsplaner. Detsamma gäller de dispens- och undantagsprövningar som kan komma att aktualiseras.

Vid tiden för barlastvattenlagens tillkomst hade Transportstyrelsens nya finansieringssystem ännu inte trätt i kraft och vederbörliga avgiftsbemyndiganden därför ännu inte införts. Förutom att bemyndiganden för avgifter för prövning av vissa ärenden saknas kan även konstateras att de befintliga bemyndigandena inte är formulerade på samma sätt som de som ingick bland förslagen i prop. 2010/11:30. Det är önskvärt att alla bemyndiganden som rör Transportstyrelsens verksamhet är likadant formulerade oavsett vilken författning som berörs. En korrigerande av avgiftsbemyndigandena i barlastvattenlagen bör därför ske för att möjliggöra för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om avgifter för all s.k. ärendehandläggning som myndigheten åläggs att handlägga i regelverket om barlastvatten.

När det gäller bemyndiganden avseende avgifter för tillsyn finns det visserligen, som tidigare angetts, redan ett sådant i lagen. Detta bör emellertid också vara formulerat på samma sätt som övriga avgiftsbemyndiganden i de författningar som Transportstyrelsen tillämpar.

Bemyndiganden bör således formuleras så att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Härmed infattas all den verksamhet som avses vara föremål för avgiftsuttag enligt barlastvattenregelverket.

Det är värt att uppmärksamma att det inte är fråga om nya avgifter i den bemärkelsen att nya områden med ärendehandläggning införts i regelverket. Det är i stället, som tidigare beskrivits, huvudsakligen en

fråga om anpassning av avgiftsbemyndiganden för att stämma överens med den finansieringsprincip som riksdagen beslutat ska gälla för Transportstyrelsen. Som en följd härav avser regeringen att i förordning delegera föreskrifträtten till Transportstyrelsen.

I enlighet med det föreslagna bör befintliga avgiftsbemyndiganden i lagen upphöra att gälla.

## 4 Ikraftträdande

**Förslag:** Ändringarna i barlastvattenlagen ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

**Skälen för förslaget:** Barlastvattenkonventionen har våren 2015 ännu inte ratificerats av så många stater att kravet på tillräckligt stor del av världshandelstonnaget uppnåtts, dvs. minst 35 procent. När så väl sker träder konventionen ikraft tolv månader senare. Konventionen kommer därför att träda i kraft tidigast under våren 2016. Mot bakgrund av osäkerheten kring den exakta dagen för ikraftträdande har riksdagen i samband med beslutet att godkänna Sveriges anslutning till konventionen överlåtit till regeringen att bestämma vilken dag barlastvattenlagen ska träda i kraft, jfr prop. 2008/09:229, s. 80. Detta bör vara den dag som konventionen träder i kraft.

De ändringar som i denna promemoria föreslås i barlastvattenlagen bör följaktligen träda ikraft samtidigt.

## 5 Kostnader och konsekvenser

### 5.1 Ändrade inspektionsregler

För Transportstyrelsen innebär förslaget att inspektion av utländska fartyg ska kunna ske i större utsträckning än vad som följer av nuvarande regler. Detta torde kunna innebära en viss ökning av myndighetens uppgifter och därmed motsvarande ökning av kostnaderna. Den ökning av inspektionerna som förutses tas om hand med förslaget innebär dock inte att det ska göras fler inspektioner utan att de inspektioner som redan ska göras får utökas till omfånget. En inspektion kan således förutses ta något mer tid än enligt nuvarande regler. Eftersom det för närvarande inte har skett någon förändring av de EU-relaterade reglerna om hamnstatskontroll är det dock inte möjligt att närmare konkretisera i vilken omfattning inspektionerna ska utökas. De riktlinjer som har beslutats inom IMO och som rör hamnstatskontroll av barlastvattenkonventionen och som också utgör en anledning till

förslaget i denna promemoria innebär i och för sig en konkret utökning av inspektionens omfattning om Transportstyrelsen väljer att följa dessa riktlinjer, men ökningen är jämfört med dagens regler ytterst marginell. Jämfört med nuvarande regler innebär riktlinjerna att ytterligare en typ av dokument ska kontrolleras vid en inspektion. Tidsmässigt torde denna tillkommande uppgift i så fall motsvara någon procent av den totala tillsynstiden för ett fartyg. Eventuella öknningar av kostnader med anledning av förslaget ska tas inom nuvarande ramar.

Även för rederinäringen får förslaget vissa konsekvenser. Som angetts ovan innebär förslaget att inspektioner i svenska hamnar av utländska fartyg kan komma att öka något i omfattning. Förslaget påverkar således alla rederier med fartyg registrerade i andra länder än Sverige men vars fartyg anlöper svensk hamn. Några samlade uppgifter om hur många utländska rederier som berörs finns inte. Däremot har Näringsdepartementet i januari 2015 erhållit följande uppgifter från Sveriges Redareförening. Antalet fartyg med en bruttodräktighet över 500 som är kontrollerade av svenska intressen är ungefär 450 stycken. Av dessa är ca 350 fartyg registrerade i andra register än det svenska och berörs således i teorin av förslaget. Av de fartygen är det dock endast ca 100 stycken som enligt nuvarande trafikmönster någon gång anlöper svensk hamn och därmed blir föremål för en svensk hamnstatskontroll. Dessa fartyg kontrolleras av ungefär ett femtiotal rederier, varav de allra flesta utgörs av små eller medelstora företag. Förslaget om ändrade inspektionsregler påverkar således ett femtiotal svenska rederier. De konsekvenser som uppstår för dessa rederier är att en inspektion kan ta marginellt något mer tid eftersom ytterligare dokument ska kontrolleras, se närmare under redogörelsen ovan i detta avsnitt.

## 5.2 Avgifter för ärendehandläggning och tillsyn

Det ändrade avgiftsbemyndigandet innebär att Transportstyrelsen får möjlighet att meddela föreskrifter om avgifter för all den ärendehandläggning och tillsyn som ingår i myndighetens verksamhet avseende barlastvatten. Eftersom myndigheten är avgiftsfinansierad i dessa delar är det givetvis av vikt för myndigheten att det finns bemyndiganden som tillåter den att ta ut avgifter.

För de företag inom sjöfartsbranschen som ansöker om olika prövningar och genomgår tillsyn har givetvis det föreslagna avgiftsbemyndigandet en ekonomisk konsekvens. Samtidigt är det värt att komma ihåg att det befintliga regelverket ännu inte har tillämpats varför företagen inte kan sägas ha vant sig vid en viss nivå eller omfattning på avgifterna. Att Transportstyrelsen tar ut avgifter för sitt arbete med att pröva ansökningar och utöva tillsyn är numera välkänt hos i vart fall svenska rederier.

När det gäller ansökningar om godkännande av system och metoder samt av program för att bedöma teknologi för behandling av barlastvatten är det emellertid tillverkarna av desamma som ansöker. Ett godkännande i ett land gäller generellt även i andra länder – om inte dessa av någon anledning inte vill acceptera ett godkännande utan vill

göra en egen prövning. Hittills har cirka 50 system godkänts i världen. Hur många ytterligare system, metoder och program som tillverkare kommer att ansöka om godkännande för i Sverige är mycket svårt att uppskatta, liksom hur många av tillverkarna som är svenska företag.

När det i stället gäller godkännande av fartygs barlastvattenhanteringsplan är det rederierna som ansöker om sådant för varje fartyg. Likaså är det rederierna som ansöker om dispenser för enskilda fartyg för bestämda rutter. Dispensansökningarna kan även komma att avse utländska fartyg. I det svenska fartygsregistret finns det drygt 100 fartyg registrerade som berörs av barlastvattenregelverket och därmed av det föreslagna avgiftsbemyndigandet i dessa delar. Av dessa fartyg kontrolleras den större delen – cirka 100 fartyg - av ungefär 50 svenska rederier och ett mindre antal fartyg av utländska rederier. Det är inte osannolikt att de 50 svenska rederierna till viss del sammanfaller med det femtiotal som redovisas i avsnitt 5.1.

De dryga 100 fartygen i det svenska fartygsregistret är även underkastade tillsyn varför också skyldigheten att betala avgift för tillsynen aktualiseras för dessa fartyg. I sistnämnda del är avgiftsbemyndigandet dock, som tidigare beskrivits, inte ändrat i sak.

## 6 Författningskommentar

### Förslaget till lag om ändring i barlastvattenlagen (2009:1165)

#### 5 kap.

##### 7 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om inspektion av fartyg. I första stycket finns bestämmelser om vad som ska kontrolleras vid en inspektion. Bestämmelserna gäller vid inspektion av såväl svenska som utländska fartyg. Enligt andra stycket gäller vissa begränsningar i rätten att inspektera utländska fartyg. Enligt tredje stycket gäller vidare vissa undantag från begränsningarna. Bestämmelserna om inspektion motsvarar vad som gäller enligt barlastvattenkonventionen. Det har nu i *tredje stycket* införts ytterligare ett undantag från begränsningarna, vilket innebär att utländska fartyg kan inspekteras utan hinder av begränsningarna i andra stycket, för det fall det följer av föreskrifter meddelade med stöd av 7 a §, se även kommentaren för den paragrafen.

##### 7 a §

Paragrafen är ny. Avsikten med bemyndigandet är att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska kunna meddela föreskrifter i första hand för att beakta ändringar av EU-direktivet 2009/16/EG om hamnstatskontroll eller anslutande delegerade akter eller genomförandeakter till följd av ett ikraftträdande av barlastvattenkonventionen. Även andra internationellt baserade ändringar av regelverket kring barlastvattenkonventionen, t.ex. de inom IMO beslutade riktlinjerna om hamnstatskontroll under barlastvattenkonventionen, kan utgöra grund för att meddela föreskrifter med stöd av bemyndigandet.

#### 9 kap.

##### 7 §

I en ny paragraf införs ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Den ärendehandläggning som avses är de prövningar av olika ansökningar som är reglerade i lagen. Det handlar om ansökan om

- godkännande av system och metoder för behandlingen av barlastvatten enligt 2 kap. 1 § barlastvattenlagen,
- godkännande av program för att bedöma teknologi för behandling av barlastvatten enligt 2 kap. 6 § barlastvattenlagen,
  - dispens enligt 2 kap. 4 § barlastvattenlagen, och
  - godkännande av barlastvattenhanteringsplaner enligt 4 kap. 1 § barlastvattenlagen.



Den tillsyn som avses är den som fartygen är skyldiga att genomgå med stöd av 5 kap. barlastvattenlagen.



**ANNEX 1**

**RESOLUTION MEPC.252(67)**

**Adopted on 17 October 2014**

**GUIDELINES FOR PORT STATE CONTROL UNDER THE BWM CONVENTION**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

RECALLING ALSO that the International Conference on Ballast Water Management for Ships held in February 2004 adopted the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 (the Ballast Water Management Convention) together with four conference resolutions,

RECALLING FURTHER that article 9 of the Ballast Water Management Convention prescribes that ships to which the 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 the Convention,

NOTING that article 3.3 of the Ballast Water Management Convention prescribes that Parties to the Convention shall apply its requirements as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to ships of non-Parties to the Convention,

HAVING CONSIDERED, at its sixty-seventh session, *Guidelines for port State control under the BWM Convention*, developed by the Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments, at its first session,

- 1 ADOPTS the *Guidelines for port State control under the BWM Convention*, as set out in the annex to this resolution;
- 2 INVITES Governments to apply the guidelines when exercising port State control inspections;
- 3 AGREES to keep the guidelines under review, following the trial period associated with the *Guidance on ballast water sampling and analysis for trial use in accordance with the BWM Convention and Guidelines (G2)* (BWM.2/Circ.42) and in the light of experience gained with their application.

## ANNEX

### GUIDELINES FOR PORT STATE CONTROL UNDER THE BWM CONVENTION

#### CHAPTER 1 GENERAL

##### 1.1 Purpose

1.1.1 These guidelines are intended to provide basic guidance for the conduct of a port State control (PSC) inspection to verify compliance with the requirements of the International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments, 2004 (BWM Convention). They are not intended to limit the rights the port State has in verifying compliance with the BWM Convention.

1.1.2 The Marine Environment Protection Committee, at its sixty-fifth session (May 2013), approved the *Guidance on ballast water sampling and analysis for trial use in accordance with the BWM Convention and Guidelines (G2)* (BWM.2/Circ.42) and agreed in principle with the recommendations related to the trial period for reviewing, improving and standardizing the guidance, as set out in annex 6 to document BLG 17/18.

##### 1.2 Definitions and abbreviations

1.2.1 For the purpose of these guidelines, the definitions in the BWM Convention and in BWM.2/Circ.42 apply.

1.2.2 For the purpose of these guidelines, the following abbreviations apply:

IBWMC: International Ballast Water Management Certificate;

BWMP: Ballast Water Management Plan;

BWRB: Ballast Water Record Book;

BWMS: Ballast Water Management System;

FSUs: Floating Storage Units; and

FPSOs: Floating Production, Storage and Offloading unit.

##### 1.3 Application

1.3.1 These guidelines apply to ships as stipulated in article 3 of the BWM Convention.

1.3.2 The regulations of the BWM Convention contain the following compliance provisions:

- .1 the discharge of ballast water shall only be conducted in accordance with the regulations of the BWM Convention (regulation A-2);
- .2 an IBWMC is required for all ships of 400 GT or above, excluding floating platforms, FSUs and FPSOs, as identified in regulation E-2;
- .3 a ship is required to have on board and implement a BWMP approved by the Administration;

- .4 a ship is required to have on board and maintain a BWRB which shall at least contain the information specified in appendix II of the BWM Convention, for a minimum period of two years after the last entry has been made (regulation B-2);
- .5 a ship is required to meet either the ballast water exchange standard (regulation D-1) or ballast water performance standard (regulation D-2) in accordance with regulation B-3. The PSCO, however, should only enforce this in accordance with the schedule in resolution A.1088(28);
- .6 ballast water exchange is conducted at least 200 nm from the nearest land and in water at least 200 m in depth, or in cases where the ship is unable, at least 50 nm from the nearest land and in water at least 200 m in depth, or in a designated ballast water exchange area and is required to be conducted in accordance with regulation B-4;
- .7 sediment is removed and disposed from spaces designated to carry ballast water in accordance with the provisions of the ship's BWMP;
- .8 officers and crew shall be familiar with their duties in the implementation of ballast water management particular to the ship and ship's BWMP (regulation B-6);
- .9 any exemptions from the BWM Convention shall be recorded in the BWRB (regulation A-4.4) as well as records of any accidental and exceptional discharges (regulation B-2.3) and instances where ballast water was not exchanged in accordance with the BWM Convention (regulation B-4.5);
- .10 a ship is required to report accidents or defects that affect its ability to manage ballast water to the flag State and the port State (regulation E-1.7);
- .11 the condition of a ship, and its equipment, systems and processes shall be maintained to conform with the BWM Convention (regulation E-1.9); and
- .12 after any survey of a ship under regulation E-1.1 has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, fittings, arrangements or material associated with the BWMP and covered by the survey without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings (regulation E-1.10).

1.3.3 The regulations of the BWM Convention contain the following exceptions to the specific compliance provisions detailed below:

- .1 exception to ballast water management requirements in the case of 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 (regulation A-3.1);
- .2 exception to ballast water management requirements under certain conditions in the case of the accidental discharge or ingress of ballast water and sediments resulting from damage to a ship or its equipment (regulation A-3.2);

- .3 exception to ballast water management requirements in the case of the uptake and discharge of ballast water and sediments when being used for the purpose of avoiding or minimizing pollution incidents from the ship (regulation A-3.3);
- .4 exception to the ballast water management requirements in the case of the uptake and subsequent discharge on the high seas of the same ballast water and sediments (regulation A-3.4);
- .5 exception to the ballast water management requirements in the case of the discharge of ballast water and sediments from a ship at the same location where the whole of the ballast and those sediments originated and provided that no mixing with unmanaged ballast water and sediments from other areas has occurred (regulation A-3.5);
- .6 exception to the ballast water management requirements in the case of the discharge of ballast water to a reception facility designed taking into account the *Guidelines for ballast water reception facilities (G5)* (regulation B-3.6); and
- .7 exception to the ballast water exchange requirements in the case where 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 (regulation B-4.4).

1.3.4 With respect to ships of non-parties to the BWM Convention, port State control officers (PSCO) of Parties should apply the same requirements to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

1.3.5 The BWM Convention provides for a transition between two standards of ballast water management: from the ballast water exchange standard (regulation D-1) to the ballast water performance standard (regulation D-2). Resolution A.1088(28) on *Application of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004* should be used by the PSCO instead of the schedules of regulation B-3 for the purpose of enforcing compliance with the ballast water performance standard.

## CHAPTER 2 INSPECTIONS OF SHIPS REQUIRED TO CARRY THE BALLAST WATER MANAGEMENT (BWM) CERTIFICATE

### 2.1 Four-stage inspection

The PSC procedure can be described as a four-stage inspection:

- .1 the first stage, the "initial inspection", should focus on documentation and ensuring that an officer has been nominated for ballast water management on board the ship and to be responsible for the BWMS, and that the officer has been trained and knows how to operate it;
- .2 the second stage – the "more detailed inspection" where the operation of the BWMS is checked and the PSCO clarifies whether the BWMS has been operated adequately according to the BWMP and the self-monitored operational indicators verified during type approval procedures. Undertaking a detailed inspection is dependent on the conditions of article 9.2 of the BWM Convention;

- .3 the third stage – sampling is envisaged to occur during this stage of PSC which relies on indicative analysis, to identify whether the ship is meeting the ballast water management performance standard described in regulation D-2, or whether detailed analysis is necessary to ascertain compliance; and
- .4 the fourth stage, if necessary, incorporates detailed analysis to verify compliance with the D-2 standard.

## **2.2 Initial inspection**

2.2.1 An initial inspection will, as a minimum and to the extent applicable, examine the following:

- .1 check that a valid IBWMC is on board, based on article 9.1(a);
- .2 check the BWMP is on board and approved by the flag State, based on regulation B-1;
- .3 check the BWRB is on board and meets the requirements of the BMW Convention, based on regulation B-2;
- .4 check that the details of any ballast water operations carried out are recorded in the BWRB together with any exemptions granted, based on regulation B-2 and appendix II of the BWM Convention, as well as notations of any accidental and exceptional discharges (regulation B-2.3) and instances where ballast water was not exchanged in accordance with the BWM Convention (regulation B-4.5). The BWRB should be in an approved format (which may be an electronic record system, which may be integrated into another record book or system) and should be kept on board the ship for a minimum of two years after the last entry. The officer in charge of the operation should sign each entry in the BWRB and the master should sign each completed page;
- .5 in conducting the initial inspection, PSCO should conduct a visual check of the overall condition of the ship and the equipment and arrangements detailed in the IBWMC and the BWMP, including the BWMS if the use of one is required;
- .6 in the case of a ship subject to the ballast water exchange standard, check that the BWRB indicates that the required exchange was undertaken, or alternatively, the ship has taken steps to meet the ballast water performance standard described in regulation D-2;
- .7 check that the ship has taken steps to meet the ballast water performance standard described in regulation D-2 once required to do so by resolution A.1088(28);
- .8 check that an officer has been designated to be responsible for the BWMP;
- .9 check that designated officers and crew are familiar with essential BWM procedures, including the operation of BWMS; and

- .10 in the case of a ship claiming an exception under regulation A-3.1 (safety of the ship or saving life), regulation A-3.2 (accidental discharge or ingress resulting from damage), regulation A-3.3 (avoiding or minimizing pollution) or regulation B-4.4 (unsafe conditions for exchange), the master should provide proof of the need for the relevant exception.

2.2.2 The performance of a ballast water management system (BWMS) is key to protecting the environment, human health, property and resources of the port State. While this performance may be verified directly by sampling the ship's ballast water (as per article 9.1(c) and *Guidelines for ballast water sampling (G2)*), both the port State and the ship may benefit from a document check to more readily establish the validity of the BWMS during the initial inspection. To this end, the PSCO may ask to check the Type Approval Certificate for the BWMS, to determine whether the BWMS is used in accordance with any limiting conditions on the Type Approval Certificate. While carriage and presentation of the Type Approval Certificate is not mandatory, the PSCO may also consult the BWMP to obtain ship-specific information on the BWMS and its use, and may refer to type-approval information shared with the Organization pursuant to the *Information reporting on type approved ballast water management systems* (resolution MEPC.228(65)).

2.2.3 If the IBWMC is valid, the approved BWMP is on board, entries in the BWRB are appropriate and the PSCO's general impressions and visual observations on board confirm a good standard of maintenance with regard to the BWM Convention, the PSCO should generally confine the initial inspection to reported deficiencies.

#### **2.2.4 Clear grounds**

2.2.4.1 When a PSCO inspects a foreign ship which is required to hold an IBWMC, and which is in a port or an offshore terminal under the jurisdiction of the port State, any such inspection should be limited to verifying that there is on board a valid certificate and other relevant documentation and the PSCO forming an impression of the overall condition of the ship, its equipment and its crew, unless there are "clear grounds" for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate.

2.2.4.2 "Clear grounds" to conduct a more detailed inspection include:

- .1 IBWMC is missing, not valid, or has expired;
- .2 absence of a BWMP approved by the flag State;
- .3 absence of a BWRB or a BWRB that does not meet the requirements of the BWM Convention;
- .4 entries in the BWRB do not reflect the actual ballast water situation on board;
- .5 condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the IBWMC and the BWMP or has not been maintained;
- .6 no officer has been designated in accordance with regulation B-1.5;



- .7 information or evidence that the master or designated crew is not familiar with their duties and essential shipboard operations relating to the implementation of the ballast water management or that such operations have not been carried out;
- .8 information from third parties such as a report or complaint concerning violation of the BWM Convention;
- .9 if the BWMP requires the use of a BWMS evidence, or observation that the BWMS has not been used in accordance with its operational instructions;
- .10 evidence or observation of unreported accidents or defects that affect the ability of the ship to manage ballast water (regulation E-1.7);
- .11 evidence or observation that ballast water has been discharged other than in accordance with the regulations of the BWM Convention (regulation A-2); and
- .12 the master has not provided the proof referenced in paragraph 2.2.1.10.

2.2.4.3 If the ship does not carry valid certificates, or if the PSCO, from general impressions or observations on board, has clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificates or the BWM Convention, or that the master or designated crew is not familiar with, or have not implemented essential shipboard procedures, a more detailed inspection should be carried out. Where a more detailed inspection is to be carried out, the port State will take such steps to ensure the ship will not discharge ballast water until it can do so in accordance with article 9.3 of the BWM Convention (see notification requirements in paragraph 3.3 below).

### **2.3 More detailed inspection**

2.3.1 When carrying out a more detailed inspection, the PSCO may utilize, but not be limited to, the following questions to ascertain the extent of compliance with the BWM Convention:

- .1 Is the ballast water management on board the ship in accordance with the operations outlined in the ship's BWMP? In particular:
  - .1 Is the crew following specific operational or safety restrictions associated with safe tank entry, if needed?
  - .2 Is the crew managing ballast water sediments in accordance with the BWMP?
  - .3 Are designated officers following their duties as set out in the BWMP?
  - .4 Are the record-keeping requirements in accordance with the BWMP?
- .2 Since the time of the survey of the ship under regulation E-1.1, has an unsanctioned change been made to the structure, equipment, fittings, arrangements or material associated with the BWMP, except the direct replacement of such equipment or fittings (regulation E-1.10)?

- .3 If the BWMP requires the use of a BWMS:
  - .1 Is the BWMS and associated equipment in good working order, (this could include filters, pumps, and back flushing equipment)?
  - .2 Is the crew following safety procedures associated with operation of the BWMS?
  - .3 Is the treatment process fully operational (this could include, reference to the self-monitoring system of a BWMS)?
  - .4 Does the BWRB align with the onboard control equipment, including the self-monitoring device of the BWMS?
  - .5 Is the BWMS being operated according to the operational instructions?
  - .6 Can the designated officer demonstrate the necessary knowledge of the BWMS and how it operates?
  - .7 Has the BWMS been bypassed?
  - .8 Where required, are any needed Active Substances present in adequate supply on board the ships, and where present, are they being introduced into the BWMS?

2.3.2 The PSCO may examine any element of the ballast water system in order to check that it is working properly.

2.3.3 More detailed inspection may result in sampling.

## 2.4 Sampling

2.4.1 PSCO should carry out an indicative analysis first. However, the time required to conduct the indicative analysis should not unduly delay the operations, movement or departure of the ship. If the result of indicative analysis for the D-2 standard exceeds the D-2 standard by a threshold specific to the validated indicative analysis method being used as set out in the *Guidance on ballast water sampling and analysis for trial use in accordance with the BWM Convention and Guidelines (G2) (BWM.2/Circ.42)*<sup>1</sup>, a detailed analysis can be carried out.

2.4.2 The quantity of the sampling water to be taken and location in the ship chosen should be in accordance with the *Guidelines for ballast water sampling (G2)* and associated guidance developed by the Organization. Every effort should be made to avoid any undue delays to the ship.

2.4.3 The PSCO should not delay the operation, movement or departure of the ship while waiting for the results of detailed analysis.

---

<sup>1</sup> The validation on a specific method is to be carried out through the process of review and revision of the *Guidance on sampling and analysis for trial use in accordance with the BWM Convention and Guidelines (G2) (BWM.2/Circ.42)*.

## 2.5 Violations and control of ships

### ***Stopping the discharge due to sampling as a control action***

2.5.1 If the sampling described above 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 should prohibit such ship from discharging ballast water until the threat is removed (see notification requirements in paragraph 3.3 below).

### ***Detainable deficiencies***

2.5.2 If a ship has violated the BWM Convention, the PSCO may take steps to warn, detain or exclude the ship or grant such a ship permission to leave to discharge ballast water elsewhere or seek repairs. The PSCO should use professional judgment to determine whether to detain the ship until any noted deficiencies are corrected, or to permit a ship to sail with deficiencies that do not pose an unreasonable threat of harm to the marine environment, human health, property or resources (see notification requirements in paragraphs 3.3 to 3.6 below).

2.5.3 In order to assist the PSCO in the use of these guidelines, there follows a non-exhaustive list of deficiencies which are considered to be of such a serious nature that they may warrant the detention of a ship:

- .1 absence of an IBWMC;
- .2 absence of a BWMP;
- .3 absence of a BWRB;
- .4 indication that the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the IBWMC and BWMP;
- .5 absence, serious deterioration or failure of proper operation of equipment required under the BWMP;
- .6 the designated officers or crew are not familiar with essential ballast water management procedures including the operation of BWMS and all associated BWMS equipment;
- .7 no ballast water management procedures have been implemented on board;
- .8 no designated officer has been nominated;
- .9 the ship has not complied with the BWMP for management and treatment of ballast water;
- .10 result of non-compliance by sampling; or
- .11 ballast water has been discharged other than in accordance with the regulations of the BWM Convention (regulation A-2).

### **Control actions**

2.5.4 If a ship is detected to have violated the BWM Convention, the port State may take steps to warn, detain or exclude the ship. The port State, 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 (see notification requirements in paragraphs 3.3 to 3.6 below).

2.5.5 Port States should refrain from applying criminal sanctions or detaining the ship, based on sampling during the trial period. This does not prevent the port State from taking preventive measures to protect its environment, human health, property or resources.

2.5.6 The ship should have evidence that the ballast water management system is type approved and has been maintained and operated in accordance with the ships' Ballast Water Management Plan.

2.5.7 As an alternative to warning, detention or exclusion of the ship, the PSCO may wish to consider the following alternative measures, providing doing so does not present a threat to the environment, human health, property or resources:

- .1 retention of all ballast water on board;
- .2 require the ship to undertake any repairs required to the BWMS;
- .3 permit the ship to proceed to exchange ballast water in a location acceptable to the port State, providing ballast water exchange is still an acceptable practice for the specific ship and such areas are established in accordance with the *Guidelines on designation of areas for ballast water exchange (G14)*;
- .4 allow the ship to discharge ballast to another ship or to an appropriate shipboard or land-based reception facility; or
- .5 allow the ship to manage the ballast water or a portion of it in accordance with a method acceptable to the port State.

## **CHAPTER 3 REPORTING REQUIREMENTS**

3.1 Port State authorities should ensure that, at the completion of an inspection, the master of the ship is provided with a document showing the results of the inspection, details of any action taken by the PSCO and a list of any corrective action to be initiated by the master and/or company. Such reports should be made in accordance with the format in appendix 13 of the *Procedures for port State Control* (resolution A.1052(27), paragraph 4.1.1).

3.2 If a ship has been inspected as a result of a request for investigation from another State, the inspection report should be sent to the requesting State and the flag State (article 10.4).

3.3 In the event that an action is taken in accordance with paragraphs 2.2.4.3, 2.5.1 or 2.5.5:

- .1 the port State should inform, in writing, the flag State 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 should be notified (article 11.2); and
- .2 in the event that the PSCO is unable to take the intended action, or if the ship has been allowed to proceed to the next port of call, the authorities of the port State should communicate all the facts to the authorities of the country of the next appropriate port of call, to the flag State, and to the recognized organization, where appropriate (article 11.3; resolution A.1052(27), paragraph 4.1.4).

3.4 In the event of a violation of the BWM Convention, the notifications in paragraph 3.3 should be made. In addition, the ship should be notified of the violation and the report forwarded to the flag State should include any associated evidence (article 11.1).

3.5 Where, in the exercise of port State control, a Party denies a foreign ship entry to the ports or offshore terminals under its jurisdiction, whether or not as a result of information about a substandard ship, it should forthwith provide the master and flag State with reasons for the denial of entry (resolution A.1052(27), paragraph 4.1.2).

3.6 In the case of a detention, at least an initial notification should be made to the flag State as soon as practicable. If such notification is made verbally, it should be subsequently confirmed in writing. As a minimum, the notification should include details of the ship's name, the IMO number, copies of Forms A and B as set out in appendix 13 of the Procedures for port State Control, time of detention and copies of any detention order. Likewise, the recognized organizations which have issued the relevant certificates on behalf of the flag State should be notified, where appropriate. The parties above should also be notified in writing of the release of detention. As a minimum, this information should include the ship's name, the IMO number, the date and time of release and a copy of Form B as set out in appendix 13 of the *Procedures for Port State Control* (resolution A.1052(27), paragraph 4.1.3).

\*\*\*

