

# Regeringens proposition

## 2008/09:229



Anslutning till och genomförande av barlastvattenkonventionen

Prop.  
2008/09:229

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 9 juli 2009

*Beatrice Ask*

*Åsa Torstensson*  
(Näringsdepartementet)

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I februari 2004 antogs den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. I propositionen föreslås att riksdagen godkänner att Sverige ansluter sig till konventionen. Anslutningen bör dock ske med reservation eftersom Sverige inte bedömts kunna uppfylla konventionens krav fullt ut förrän år 2016.

Konventionen föreslås genomföras framför allt genom en ny lag, barlastvattenlagen. Förslaget leder också till vissa ändringar i miljöbalken, fartygssäkerhetslagen (2003:364) och lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon.

Den föreslagna lagen föreslås innehålla bestämmelser om med vilka metoder barlastvatten ska hanteras, att fartyg ska ha en barlastvattenhanteringsplan och barlastvattendagbok, och att mottagningsanordningar för mottagning av sediment från barlastvatten ska inrättas. Fartyg ska besiktas och därefter certifieras om de uppfyller de uppställda kraven. Inspektioner av både svenska och utländska fartyg ska kunna göras. Förbud och förelägganden ska få beslutas för att se till att lagen följs. Överträdelse ska sanktioneras genom en s.k. barlastvattenavgift som ska påföras med strikt ansvar samt genom straffbestämmelser.

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den dag som regeringen bestämmer, eftersom det är oklart när konventionen kommer att träda i kraft.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	4
2	Lagförslag.....	5
2.1	Förslag till barlastvattenlag.....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i miljöbalken.....	18
2.3	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	19
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon.....	20
3	Ärendet och dess beredning.....	21
4	Om barlastvattenkonventionen.....	22
4.1	Bakgrund och status.....	22
4.2	Syfte och innehåll i korthet.....	23
4.3	Arbetet med konventionen efter antagandet.....	25
4.3.1	IMO 25.....	
4.3.2	HELCOM.....	25
4.3.3	OSPAR.....	26
5	Anslutning till konventionen.....	27
5.1	Skifte av barlastvatten enligt huvudregeln är inte möjligt.....	28
5.2	Särskilda områden för skifte bör inte införas.....	29
5.3	Ombordsystem för behandling av barlastvatten.....	30
5.4	Mottagningsanordningar för barlastvatten.....	31
5.5	Övrigt.....	33
5.6	Sammanfattning.....	33
6	Genomförande av konventionens bestämmelser.....	35
6.1	Konventionen ska införlivas genom en ny lag.....	35
6.2	Tillämpningsområde.....	37
6.3	Hantering av barlastvatten.....	40
6.4	Mottagning av sediment.....	43
6.5	Barlastvattenhanteringsplan och barlastvattendagbok.....	47
6.6	Tillsyn.....	48
6.6.1	Besiktning och certifiering m.m.....	48
6.6.2	Inspektion av fartyg.....	49
6.6.3	Tillsynsmyndighet m.m.....	52
6.7	Särskilda åtgärder mot spridning av vattenlevande organismer och patogener som kan vara skadliga.....	55
6.7.1	Tilläggsåtgärder.....	55
6.7.2	Varning för barlastvattenintag.....	57
6.8	Administrativa och straffrättsliga sanktioner vid överträdelser.....	58
6.8.1	Den närmare utformningen av barlastvattenavgiften.....	63
6.8.2	Det straffrättsliga ansvaret.....	65
6.8.3	Svensk straffrättslig domsrätt.....	72
6.9	Överklagande m.m.....	73
6.10	Information och rapportering.....	75

		Prop. 2008/09:229
6.11	Förslag och bedömningar avseende övriga författningar .....	75
6.11.1	Miljöbalken .....	75
6.11.2	Fartygssäkerhetslagen (2003:364) .....	76
6.11.3	Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning .....	76
7	Ikraftträdande .....	80
8	Konsekvensbedömning .....	81
8.1	Konsekvenser för berörda myndigheter .....	81
9	Författningskommentar .....	86
9.1	Förslaget till barlastvattenlag .....	86
9.2	Förslaget till lag om ändring i miljöbalken .....	94
9.3	Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen .....	95
9.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon .....	95
Bilaga 1	Barlastvattenkonventionen .....	96
Bilaga 2	Sammanfattning av SOU 2008:1 .....	150
Bilaga 3	Utredningens lagförslag .....	154
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanser .....	169
Bilaga 5	Lagrådsremissens lagförslag .....	170
Bilaga 6	Lagrådets yttrande .....	186
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 9 juli 2009 .....	194
	Rättsdatablad .....	195

Regeringen föreslår att riksdagen

*dels* godkänner

1. att Sverige ansluter sig till 2004 års internationella konvention om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment,

2. att Sverige vid anslutning till konventionen förklarar 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, men att denna reservation kommer att gälla endast under en begränsad tid,

3. att Sverige vid anslutning till konventionen förklarar 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,

*dels* antar regeringens förslag till

1. barlastvattenlag,

2. lag om ändring i miljöbalken,

3. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364),

4. lag om ändring i lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon.

### 2.1 Förslag till barlastvattenlag

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> följande.

#### 1 kap. Allmänna bestämmelser

*Innehåll och syfte m.m.*

**1 §** I denna lag finns bestämmelser om hantering och kontroll av fartygs barlastvatten och sediment i sådant vatten. Syftet med lagen är att förebygga, begränsa och eliminera spridning av vattenlevande organismer och patogener som kan skada miljön, samt människors hälsa, egendom och resurser.

**2 §** Fartyg ska så långt det är möjligt undvika att ta in barlastvatten som innehåller vattenlevande organismer och patogener som kan vara skadliga.

*Tillämpningsområde*

**3 §** Lagen tillämpas på svenska fartyg samt på utländska fartyg som befinner sig inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon.

Lagen ska dock inte tillämpas på

1. fartyg som inte är konstruerade för att föra barlastvatten,
2. fartyg som har förseglade tankar med permanent barlastvatten som inte släpps ut,
3. fartyg som trafikerar endast Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon,
4. fartyg som ägs eller brukas av en stat när de används uteslutande för statliga, icke-kommersiella ändamål,
5. tävlingsbåtar, fritidsbåtar och räddningsfarkoster med en längd under 50 meter och en största barlastvattenkapacitet på 8 kubikmeter.

**4 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att lagen ska tillämpas även på fartyg som avses i 3 § andra stycket 3 eller 5 samt på svenska fartyg som avses i 3 § andra stycket 4.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att lagen inte ska tillämpas på svenska fartyg som trafikerar endast en annan stats sjöterritorium eller ekonomiska zon, eller sådant vattenområde och det fria havet. Sådana föreskrifter får meddelas endast om den andra staten har godkänt det.

<sup>1</sup> Se Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EGT L204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034), ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 98/48/EG (EGT L217, 5.8.1998, s. 18, Celex 31998L0048).

**5 §** Föreskrifter som meddelas i anslutning till denna lag får inte strida mot sådana bestämmelser i internationella överenskommelser som är bindande för Sverige.

Vid tillämpningen av lagen eller förordning ska sådana begränsningar beaktas som följer av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser.

#### Definitioner

**6 §** I denna lag betyder

1. *barlastvatten*: vatten som tas in i ett fartyg för att reglera fartygets trim, krängning, djupgående, stabilitet eller skrovspänning,

2. *barlastvattenkapacitet*: den totala volymen i kubikmeter i ett fartygs tankar, utrymmen och sektioner som används för att forsla, ta in eller släppa ut barlastvatten, inbegripet tankar, utrymmen och sektioner som kan användas på flera sätt men som är konstruerade för att göra det möjligt att forsla barlastvatten,

3. *bruttodräktighet*: bruttodräktighet beräknad i enlighet med bestämmelserna i 1969 års internationella konvention om skeppsmätning,

4. *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,

5. *redare*: fartygsägare eller en annan juridisk eller fysisk person som har övertagit ägarens ansvar för fartygets drift och därmed har övertagit de skyldigheter och det ansvar som föreskrivs i 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<sup>2</sup>,

6. *sediment*: materia som fällt ut från barlastvatten i ett fartyg,

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

## 2 kap. Hantering av barlastvatten

### Hanteringsmetoder

**1 §** Innan barlastvatten släpps ut ska det

1. behandlas ombord med ett godkänt system,
2. skiftas,
3. lämnas i en mottagningsanordning, eller
4. hanteras med någon annan godkänd metod.

<sup>2</sup> EUT L 64, 4.3.2006, s.1 (Celex 32006R0336).

Hantering enligt första stycket ska ske i enlighet med föreskrifter meddelade av regeringen. Skifte enligt första stycket 2 får ske endast fram till de tidpunkter som följer av dessa föreskrifter.

**2 §** Regeringen bestämmer vilken myndighet som ska godkänna de system och metoder som avses i 1 § första stycket 1 och 4.

#### *Undantag och dispens m.m.*

**3 §** Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från bestämmelserna om hantering av barlastvatten.

**4 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om förutsättningarna för fartyg att få dispens från bestämmelserna om hantering av barlastvatten. Regeringen får bestämma att myndigheten får pröva frågor om sådan dispens.

#### *Avgift*

**5 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om en avgift som ska betalas när sökanden ger in ansökan om godkännande av system som avses i 1 § första stycket 1.

#### *Program för bedömning av teknologi för barlastvattenhantering*

**6 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om barlastvattenhantering för fartyg som deltar i godkända program för att bedöma teknologi för behandling av barlastvatten.

Regeringen bestämmer vilken myndighet som ska pröva frågor om godkännande av programmen.

### **3 kap. Mottagning av sediment**

#### *Mottagningsanordningar*

**1 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att företag som utför reparation eller rengöring av barlastvattentankar ska ha sådana anordningar för mottagning av sediment som föreskrivs i denna lag eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen.

#### *Placering, utformning och drift*

**2 §** Den som ansvarar för en mottagningsanordning för sediment ska se till att anordningen placeras, utformas och drivs så att sediment kan omhändertas på ett säkert sätt utan att de fartyg som använder anordningen försenas i onödan. Regeringen eller den myndighet som

regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om placering, utformning och drift av en sådan anordning. Prop. 2008/09:229

#### *Förbud mot avgift*

**3 §** Någon avgift för mottagning av sediment får inte tas ut.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter eller i enskilda fall besluta om undantag från första stycket, om det finns särskilda skäl. Beslut om undantag får förenas med särskilda villkor.

#### *Föreläggande*

**4 §** Den myndighet som regeringen bestämmer får meddela de förelägganden som behövs för att en mottagningsanordning ska inrättas, placeras, utformas och drivas i enlighet med lagen och de föreskrifter och beslut som har meddelats med stöd av lagen.

#### *Samråd*

**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 den lagen har det operativa tillsynsansvaret över den verksamhet som föreläggandet avser.

#### *Vite*

**6 §** Ett föreläggande enligt 4 § får förenas med vite.

### **4 kap. Barlastvattenhanteringsplan och barlastvattendagbok**

#### *Barlastvattenhanteringsplan*

**1 §** För varje fartyg ska det finnas en barlastvattenhanteringsplan som ska vara godkänd av en behörig myndighet. Fartygets barlastvatten och sediment ska hanteras i enlighet med planen.

Regeringen bestämmer vilken myndighet som ska pröva frågor om godkännande av barlastvattenhanteringsplaner för svenska fartyg.

#### *Barlastvattendagbok*

**2 §** För varje fartyg ska det finnas en barlastvattendagbok i vilken alla åtgärder som rör fartygets barlastvatten omedelbart ska antecknas.

#### *Förvaring m.m.*

**3 §** Planen och dagboken ska förvaras ombord på fartyget. Dagboken för ett obemannat fartyg som bogseras får dock förvaras ombord på det bogserande fartyget.



**4 §** Befälhavaren ska se till att dagboken hålls tillgänglig för kontroll vid en inspektion enligt 5 kap. 7 §.

## **5 kap. Tillsyn m.m.**

### *Fartygs konstruktion*

**1 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning, drift och underhåll för att förebygga, begränsa och eliminera spridning av vattenlevande organismer och patogener som kan vara skadliga.

### *Besiktning*

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att även svenska fartyg som inte omfattas av första stycket ska besiktas.

Vid besiktningarna ska det fastställas om fartygen uppfyller föreskrifter om barlastvattenhanteringsplaner meddelade av regeringen och föreskrifter meddelade med stöd av 5 kap. 1 § om fartygs konstruktion, utrustning, drift och underhåll.

### *Certifikat*

**3 §** För de svenska fartyg som avses i 2 § första stycket och som uppfyller de föreskrivna kraven, ska ett internationellt certifikat om hantering av barlastvatten utfärdas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att certifikat ska utfärdas för de svenska fartyg som avses i 2 § andra stycket och som uppfyller de föreskrivna kraven.

Ett certifikat om hantering av barlastvatten som utfärdats för ett utländskt fartyg av en behörig utländsk myndighet eller på dess uppdrag av en erkänd organisation har samma giltighet som ett certifikat som utfärdats av en svensk myndighet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om certifikat.

**4 §** Ett certifikat som utfärdats av en behörig svensk myndighet ska återkallas om

1. fartyget inte längre motsvarar de föreskrivna kraven, och bristerna trots föreläggande inte har avhjälpits,
2. fartyget inte har genomgått de föreskrivna besiktningarna, eller
3. fartyget har registrerats i en annan stat.

**5 §** Tillsynsmyndigheten får besluta att ett fartyg inte får användas till sjöfart eller, när det gäller ett utländskt fartyg, till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon, om det inte har ett giltigt certifikat som avses i 3 §.

#### *Inspektion*

**6 §** Fartyg ska inspekteras när den myndighet som utövar tillsyn enligt 8 § anser att det behövs.

Utländska fartyg får inspekteras enligt denna lag endast när de befinner sig i en hamn eller en offshore-terminal i Sverige.

**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. stickprovsundersökning 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 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.

#### *Tillsynsmyndighet m.m.*

**8 §** Regeringen bestämmer vilken myndighet som ska utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag.

**9 §** Den som verkställer en tillsynsförrättning eller biträder vid en sådan förrättning har rätt att få tillträde till fartyget för att där göra de undersökningar, ta de prov och ta del av de handlingar om fartyget som behövs.

Tillsynsförrättningen ska genomföras så att fartyget inte otillbörligen kvarhålls eller försenas.

**10 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får genom avtal uppdra åt en sådan erkänd organisation som avses i 1 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) att undersöka svenska fartyg och deras utrustning samt utfärda certifikat. Har en sådan organisation undersökt fartyg eller utrustning har undersökningen samma giltighet som en undersökning verkställd av den myndighet som har utsetts med stöd av 8 §.

*Ansvar att genomgå tillsyn*

**11 §** Fartygets redare ansvarar för att fartyget genomgår sådan tillsyn som avses i 2 §.

Redaren ska vid tillsynen lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver och de upplysningar den begär vid tillsynen.

*Tystnadsplikt och sekretess*

**12 §** Den som arbetar med tillsyn eller tillståndsgivning enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon i sin tjänst har fått veta om enskildas affärs- eller driftförhållanden.

I det allmännas verksamhet tillämpas i stället bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

*Anmälan om brott*

**13 §** Tillsynsmyndigheten ska skyndsamt anmäla överträdelser av lagen eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen till polis- eller åklagarmyndigheten, om det finns misstanke om brott.

*Avgift*

**14 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgift för tillsyn av fartyg.

**6 kap. Särskilda åtgärder mot spridning av vattenlevande organismer och patogener som kan vara skadliga**

*Förbud mot utsläpp av barlastvatten för viss trafik på inre vatten*

**1 §** Regeringen får meddela föreskrifter om förbud mot utsläpp av barlastvatten för viss trafik inom vissa områden på svenskt inre vatten, om det är nödvändigt för att förebygga, begränsa eller eliminera spridning av vattenlevande organismer och patogener som kan vara skadliga.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag och dispens från föreskrifterna.

**2 §** Den myndighet som regeringen bestämmer får meddela varning, förbud eller föreläggande som behövs för att säkerställa att ett fartyg inte släpper ut barlastvatten som utgör en risk för miljön, människors hälsa, egendom eller resurser, om det finns grundad anledning att anta att

1. fartygets eller dess utrustnings kondition inte väsentligen motsvarar uppgifterna i certifikatet,

2. befälhavaren eller besättningen inte känner till de viktigaste procedurerna ombord för hantering av barlastvatten eller inte har genomfört dessa procedurer,

2. en överträdelse har skett av lagen eller av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen, eller

3. fartyget utgör en risk för miljön, människors hälsa, egendom eller resurser.

Förbud och förelägganden som avses i första stycket 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 att rätta till de förhållanden som ledde till förbudet, samt inom vilken tid åtgärderna ska vidtas. Ett sådant förbud ska gälla till dess förhållandena har rättats till. Beslut enligt 2 § om föreläggande ska innehålla uppgifter om den tid inom vilken åtgärderna ska vidtas.

**4 §** Beslut enligt 2 § får riktas mot fartygets befälhavare eller redare. Förbud och föreläggande får förenas med vite.

**5 §** Om en befälhavare eller redare genom beslut enligt 2 § har förelagts att inom viss tid vidta en åtgärd, får åtgärden verkställas av den myndighet som regeringen bestämmer på bekostnad av fartygets redare, om

1. den förelagda tiden har löpt till ända,

2. det krävs en omedelbar åtgärd och det finns anledning att befara att befälhavaren eller redaren inte kommer att följa beslutet, eller

3. befälhavaren eller redaren inte kan underrättas om beslutet utan att syftet med beslutet äventyras.

#### *Varning för barlastvattenintag*

**6 §** Den myndighet som regeringen bestämmer ska utfärda varningar till fartyg om områden där fartygen inte bör ta in barlastvatten.

### **7 kap. Barlastvattenavgift**

**1 §** En särskild avgift (barlastvattenavgift) ska tas ut, om barlastvatten har släppts ut utan att det har hanterats enligt

1. 2 kap. 1 §,  
 2. föreskrifter om hantering av barlastvatten som regeringen meddelat eller  
 3. föreskrifter om förbud meddelade med stöd av 6 kap. 1 § första stycket.  
 Regeringen bestämmer vilken eller vilka myndigheter som ska besluta om barlastvattenavgift.  
 Barlastvattenavgiften tillfaller staten.

**2 §** Barlastvattenavgiften ska tas ut av den redare som var fartygets redare vid tiden för överträdelsen.  
 Delägarna i ett partrederi svarar solidariskt för en barlastvattenavgift som tagits ut av partrederiet enligt första stycket.

#### *Barlastvattenavgiftens storlek*

**3 §** Barlastvattenavgiften ska betalas med ett belopp som motsvarar det antal prisbasbelopp som anges i följande tabell.

Fartygets bruttodräktighet    Antal prisbasbelopp

Högst 3 000	1
3 001–15 000	3
15 001–50 000	5
större än 50 000	10

Med prisbasbelopp avses det prisbasbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gällde vid tiden för överträdelsen.

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

#### *Befälhavares behörighet*

**5 §** Ett fartygs befälhavare är behörig att på redarens vägnar  
 1. ta emot underrättelse om ett beslut att ta ut barlastvattenavgift och att överklaga beslutet, samt  
 2. ta emot underrättelse och avge yttrande enligt 17 § förvaltningslagen (1986:223).  
 När en underrättelse som avses i första stycket 1 lämnas till befälhavaren ska också redaren underrättas, om det kan ske.

#### *Förbud och förelägganden*

**6 §** Kan det skäligen antas att barlastvattenavgift ska tas ut, får tillsynsmyndigheten förbjuda fartyget att avgå eller resa vidare, förelägga det att anlöpa en viss hamn eller meddela annat sådant förbud eller föreläggande i fråga om fartyget som är nödvändigt för att säkra bevisning.

När det gäller utländska fartyg får sådana förbud eller förelägganden meddelas endast när fartyget befinner sig i en hamn eller en offshore-terminal i Sverige.

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

**7 §** Om barlastvattenavgift tas ut av någon som är ägare av fartyget, får tillsynsmyndigheten samtidigt i fråga om fartyget eller last som ägaren har ombord meddela ett sådant förbud eller föreläggande som avses i 6 § första stycket och som behövs för att säkerställa statens anspråk på avgiften. När det gäller utländska fartyg får sådana förbud och förelägganden meddelas endast när fartyget befinner sig i en hamn eller en offshore-terminal i Sverige. Beslutet gäller längst till dess verkställighet sker.

Beslut enligt första stycket får meddelas även innan avgiftsärendet avgörs, om det finns sannolika skäl att anta att avgift kommer att tas ut.

Om det 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 §** Ett beslut om förbud eller föreläggande enligt 6 eller 7 § gäller aldrig längre än fjorton dagar efter det att ett sådant beslut med anledning av utsläppet först meddelades för fartyget eller dess last.

**9 §** Ett beslut om förbud eller föreläggande enligt 6 eller 7 § ska genast tillställas befälhavaren och redaren. Bestämmelserna i 6 kap. 3 och 5 §§ ska i tillämpliga delar gälla ett sådant beslut.

#### *Verkställighet*

**10 §** Tillsynsmyndighetens beslut och en domstols dom om att barlastvattenavgift ska tas ut får verkställas genast, om inte annat förordnas eller säkerhet ställs för avgiftsskyldighetens fullgörande. Om verkställighet gäller i övrigt det som föreskrivs i utsökningsbalken om allmänt mål. Utmätt egendom får dock inte säljas utan gäldenärens samtycke, förrän beslutet har vunnit laga kraft.

#### *Preskription*

**11 §** En barlastvattenavgift får inte beslutas, om redaren eller befälhavaren inte har getts tillfälle att yttra sig inom två år från det att förutläggningarna att besluta om avgift föreligger.

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

#### *Återbetalning av barlastvattenavgift*

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

Ränta på en 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. Prop. 2008/09:229

## **8 kap. Straffbestämmelser**

**1 §** Till böter eller fängelse i högst två år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet släpper ut barlastvatten som inte har hanterats enligt 2 kap. 1 § eller enligt andra föreskrifter om hantering av barlastvatten som regeringen meddelat. Detsamma gäller den som uppsåtligen eller av oaktsamhet släpper ut barlastvatten i strid med 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 ska hanteras enligt 2 kap. 1 § eller enligt andra föreskrifter om hantering av barlastvatten som regeringen meddelat. Detsamma gäller om befälhavaren uppsåtligen eller av oaktsamhet har brustit i den tillsyn som behövs för att utsläpp av barlastvatten inte ska ske i strid med föreskrifter om förbud meddelade med stöd av 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 det 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 ett förbud eller ett föreläggande som har meddelats 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 bestämmelsen i 4 kap. 4 § om skyldighet att hålla barlastvattendagboken tillgänglig, och

5. en ansvarig företrädare för ett fartygs redare om denne uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att fartyget genomgår 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 barlastvattendagbok,

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

3. den som uppsåtligen lämnar oriktig uppgift för att få ett certifikat utfärdat enligt 5 kap. 3 § första eller andra stycket 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. 1 §.

**6 §** En ansvarig företrädare för fartygets redare döms 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, om

1. barlastvatten släpps ut utan att det har hanterats enligt 2 kap. 1 § eller enligt andra föreskrifter om hantering av barlastvatten som regeringen meddelat eller i strid med föreskrifter om förbud meddelade med stöd av 6 kap. 1 § första stycket,

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

3. ett förbud meddelat med stöd av 5 kap. 5 § överträds.

**7 §** Den som bryter mot ett förbud eller föreläggande som är meddelat enligt 6 kap. 2 § och som förenats med vite, ska inte dömas till ansvar enligt detta kapitel.

**8 §** Till ansvar enligt denna lag ska inte dömas för gärningar som är belagda med strängare straff i brottsbalken eller miljöbalken.

## **9 kap. Överklagande m.m.**

**1 §** Beslut om barlastvattenavgift och om förbud eller föreläggande enligt 7 kap. 6 eller 7 § får överklagas hos den sjörättsdomstol som är belägen närmast den beslutande myndighetens säte.

**2 §** I fråga om talan vid domstol som rör 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 i fråga om talan vid domstol som rör 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 då 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 som rör beslut som har överklagats enligt 1 §.

**3 §** Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte annat förordnas.

**4 §** Beslut i andra frågor än som avses i 1 § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.



**5 §** Regeringen får meddela föreskrifter om att beslut enligt denna lag ska underställas inom den myndighet som fattat beslutet.

Beslut, som enligt föreskrifter meddelade enligt första stycket ska underställas, får inte överklagas.

**6 §** Mål om ansvar för brott enligt denna lag 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).

## **10 kap. Övriga bestämmelser**

**1 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet att rapportera olyckshändelser eller andra omständigheter som visar på brister som i något väsentligt avseende påverkar ett fartygs möjlighet att hantera barlastvatten.

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

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 genom barlastvattenlagen (2010:000) eller föreskrifter som meddelats i anslutning till den lagen.*

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

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

1. kunna fullgöra sina skyldigheter i fråga om säkerheten på fartyget,

2. förhindra förorening *och*

3. 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

1. fartyget,

2. grundläggande säkerhetsbestämmelser,

3. bestämmelser till skydd mot förorening från fartyg,

4. åtgärder vid sjöolycka, *och*

5. bestämmelser om hantering av fartygets barlastvatten *och sediment från sådant vatten.*

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Härigenom föreskrivs att 3 § lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**3 §<sup>1</sup>**

Till skydd för den marina miljön finns det också bestämmelser om

1. särskilda skyddade naturområden i 7 kap. 27–30 och 32 §§ miljöbalken,

2. dumpning i 15 kap. 31–33 §§ miljöbalken, *och*

3. föroreningar från fartyg i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.

2. dumpning i 15 kap. 31–33 §§ miljöbalken,

3. föroreningar från fartyg i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, *och*

4. *hantering och kontroll av fartygs barlastvatten och sediment från sådant vatten i barlastvattenlagen (2010:000).*

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2008:832.

Den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, fortsättningsvis benämnd barlastvattenkonventionen eller enbart konventionen, antogs vid en diplomatkonferens den 13 februari 2004, anordnad av FN:s internationella sjöfartsorganisation, International Maritime Organization (IMO). Konventionen finns på engelska och i svensk översättning i *bilaga 1*.

Regeringen beslutade den 7 oktober 2004 att ge Sjöfartsverket i uppdrag att i samråd med Naturvårdsverket utreda och redovisa vilka författningsändringar som krävs för att Sverige ska kunna ratificera barlastvattenkonventionen. Sjöfartsverket redovisade uppdraget i en rapport den 25 februari 2005. Av rapporten framgår bl.a. att flera utestående frågeställningar måste klargöras inför en ratificering av konventionen.

Regeringen beslutade den 15 februari 2007 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att granska förutsättningarna för Sverige att ratificera barlastvattenkonventionen. Enligt direktiven skulle bl.a. rapporten från Sjöfartsverket ligga till grund för utredningen.

Utredningen, som antog namnet Barlastvattenutredningen, överlämnade i januari 2008 betänkandet Barlastvattenkonventionen – om Sveriges anslutning (SOU 2008:1). I betänkandet föreslås att Sverige ska ansluta till barlastvattenkonventionen så snart förutsättningar härtill föreligger samt lämnades förslag på författningstext som genomför konventionen i svensk rätt. En sammanfattning av betänkandet finns i *bilaga 2*. Utredningens lagförslag finns i *bilaga 3*. Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N/2008/149/TR). Regelrådet har beretts tillfälle att granska förslaget och har inkommit med ett yttrande som finns tillgängligt i samma ärende.

#### *Lagrådet*

Regeringen beslutade den 20 maj 2009 att inhämta Lagrådets yttrande över lagförslagen i *bilaga 5*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 6*. Regeringen har i propositionen följt Lagrådets förslag förutom i ett avseende, vilket lett till justeringar i lagtexten och författningskommentaren. Dessutom har vissa redaktionella ändringar gjorts. Lagrådets synpunkter behandlas i avsnitt 6.3, 6.4, 6.6.2 och 9.

#### *Anmälan till kommissionen*

Förslaget till barlastvattenlag kommer att anmälas till Europeiska kommissionen i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EGT L204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034), ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 98/48/EG (EGT L217, 5.8.1998, s. 18, Celex 31998L0048). Enligt direktivet har kommissionen och övriga medlemsstater möjlighet att

## 4 Om barlastvattenkonventionen

### 4.1 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 transporteras lastas på fartyget. Barlastvattnet kan ha skiftande ursprung och vara 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 transporteras med fartyg. Dessa fartyg transporterar årligen mellan 3 och 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.

Utsläpp av barlastvatten utgör ett potentiellt hot mot akvatiska (avser vatten) 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 resurskrävande 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 sötvattenssystem 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 barlastvattenkonventionen. 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

försaka skada för miljön, människors hälsa, egendom eller resurser, störa den biologiska mångfalden eller störa tillåten användning av dessa områden. 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.

Barlastvattenkonventionen har föregåtts av frivilliga internationella riktlinjer för att förhindra spridning av skadliga vattenlevande organismer och patogener genom fartygs utsläpp av 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. Per den 30 juni 2009 hade 18 stater blivit parter till konventionen. Dessa staters handelsflottor motsvarar 15,36 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet.

## 4.2 Syfte och innehåll i korthet

### *Syfte m.m.*

Barlastvattenkonventionen syftar till att förebygga, begränsa och slutligen eliminera spridning av skadliga vattenlevande organismer och patogener genom kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. Bestämmelserna i konventionen ska tillämpas på i princip samtliga fartyg i internationell trafik.

### *Fyra olika sätt att hantera barlastvattnet på*

Konventionen godtar fyra olika sätt att hantera barlastvattnet genom, nämligen 1) *skifte*, dvs. att det barlastvatten som finns i barlastvattentankarna "byts ut" mot annat barlastvatten 2) *behandlingssystem ombord* på fartyget 3) lämnande av vattnet i en *mottagningsanordning* i land och 4) *annan* godkänd metod.

*Skifte* av barlastvatten ska ske i vattenområden med ett visst djup och på ett visst avstånd från närmaste land. I första hand ska området vara minst 200 meter djupt och vara beläget minst 200 nautiska mil från land. I vattenområden som inte uppfyller konventionens krav på djup och avstånd från land, får särskilda områden inrättas där fartyg tillåts skifta barlastvatten. Avsikten med dessa krav på djup och avstånd från land är att de organismer och patogener som släpps ut vid ett skifte så lite som möjligt ska påverka den marina miljön. Under en övergångsperiod från och med år 2009 till och med år 2016 ska dock fartygen successivt upphöra med skifte av barlastvatten. Vilken tidpunkt som gäller för respektive fartyg beror på fartygets byggnadsår och barlastvattenkapacitet. Efter år 2016 ska det över huvud taget inte längre vara tillåtet att skifta barlastvatten.

Behandling av barlastvattnet med *system ombord* ska se till att koncentrationen av livsdugliga organismer och patogener inte överstiger i konventionen angivna gränsvärden.

Alternativet *annat godkänd metod* går för närvarande inte att utnyttja då några sådana än så länge inte existerar. Prop. 2008/09:229

#### *Hantering av sediment*

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 önskade ansamlingar av sediment begränsas.

#### *Barlastvattenhanteringsplan och barlastvattendagbok*

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 kraven på hur barlastvattnet ska hanteras, dels förfarandena för att avlägsna sediment. Vidare ska varje fartyg ha en barlastvattendagbok. I denna ska införas uppgifter om fartygets alla åtgärder som rör hanteringen av barlastvattnet.

#### *Tillsyn m.m.*

Konventionen innehåller regler om besiktning och certifiering av fartyg samt inspektion av utländska fartyg i hamnar och offshore-terminaler. Under en sådan inspektion får bl.a. en kontroll av barlastvattendagboken ske samt stickprovsundersökning 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.

#### *Sanktioner*

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 överträdelserna sker. Vid en överträdelse får åtgärder dessutom vidtas för att varna fartyget, kvarhålla det eller avvisa det.

#### *Varningar*

Varje stat 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, vilket kan förmodas ha betydelse för ett fartygs intag eller utsläpp av barlastvatten.



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

#### *Främjande av forskning och samarbete*

Parterna ska vidare bemöda sig om att främja och underlätta vetenskaplig och teknisk forskning om hantering av ballastvatten och övervaka effekterna av hantering av ballastvatten. Stöd till parter som begär tekniskt bistånd ska lämnas. Regionala samarbeten mellan parter ska främjas, bl.a. anges att regionala avtal bör ingås för att utveckla harmoniserade förfaranden.

### 4.3 Arbetet med konventionen efter antagandet

#### 4.3.1 IMO

Inom IMO behandlas ballastvattenfrågorna av miljökommittén MEPC (The Marine Environment Protection Committee). Efter ballastvattenkonventionens antagande har MEPC kontinuerligt fortsatt att behandla frågor som rör konventionen, bl.a. genom att anta ett antal riktlinjer som stödjer konventionen. Av intresse är vidare att MEPC vid sitt sammanträde i juli 2007 konstaterade att godkända system för behandling av ballastvatten troligen kommer att vara tillgängliga, i tillräcklig omfattning, först från år 2010 eller år 2011.

#### 4.3.2 HELCOM

1974 års Helsingforskonvention syftar till att skydda Östersjöområdets marina miljö. År 1992 utarbetades en ny och reviderad version av konventionen som har ratificerats av samtliga stater runt Östersjön och av Europeiska gemenskapen. Helsingforskonventionens verkställande organ är HELCOM. I november 2007 antogs på ett ministermöte i Krakow, Polen, en aktionsplan för Östersjön (Baltic Sea Action Plan). Det övergripande målet för aktionsplanen är att Östersjön ska vara i god ekologisk status år 2021.

I aktionsplanen ingår bl.a. ett vägledningsdokument för genomförande och ratifikation av ballastvattenkonventionen ("road map")<sup>1</sup> Målsättningen enligt vägledningsdokumentet är att Östersjöstaterna ska bli

<sup>1</sup> Road map towards harmonised implementation and ratification of the 2004 International Convention for Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments.

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. Vägledningen utgörs dock enbart av ett rekommenderande ramdokument. För närvarande finns det inte något etablerat samarbete mellan Östersjöstaterna i dessa frågor.

### 4.3.3 OSPAR

Sverige har också ratificerat konventionen för skydd av den marina miljön i nordöstra Atlanten (OSPAR<sup>2</sup>). 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. Som ett första led i strategin har frivilliga riktlinjer för skifte av barlastvatten utarbetats för fartyg som seglar in i denna region. Riktlinjerna trädde i kraft den 1 april 2008. När barlastvattenkonventionen har trätt i kraft och krav ställs på fartyg att ha godkända system för behandling av barlastvatten ska riktlinjerna inte längre gälla.

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.

<sup>2</sup> OSPAR-konventionen ersatte 1992 de s.k. Oslo- och Pariskonventionerna som behandlade samma frågor. OSPAR är således en sammanslagning av de första två respektive tre bokstäverna i Oslo och Paris.

## 5 Anslutning till konventionen

**Regeringens förslag:** Riksdagen godkänner barlastvattenkonventionen med förbehållet 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 till och med år 2016.

**Regeringens bedömning:** Särskilda områden för skifte av barlastvatten bör inte införas. Något krav att inrätta mottagningsanordningar för barlastvatten bör inte införas.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Samtliga remissinstanser som yttrar sig i frågan anser att Sverige bör tillträda konventionen. *Sjöfartsverket* framhåller vikten av att anslutningen sker med reservation. *Länsrätten i Östergötlands län* anser också att det är lämpligt att anslutning sker med reservation. *Fiskeriverket* avstyrker att anslutningen sker med reservation. *Umeå marina forskningscentrum vid Umeå universitet (UMF)* anser att särskilda områden för skifte av barlastvatten bör inrättas, vilket i praktiken innebär att någon reservation inte är nödvändig. *Naturvårdsverket*, *Stockholms marina forskningscentrum vid Stockholms universitet (SMF)* och *Naturvetenskapliga fakulteten vid Göteborgs universitet* instämmer i utredningens förslag att det inte är lämpligt att utse särskilda områden för skifte av barlastvatten. Även *SEKO Sjöfolk* uttrycker en viss förståelse för detta förslag. *Naturvårdsverket* inser att inrättande av mottagningsanordningar för barlastvatten i alla hamnar inte är genomförbart, men anser att mottagningsanordningar bör installeras åtminstone för viss trafik. Även *Fiskeriverket* anser att frågan om att uppföra mottagningsanordningar i svenska hamnar bör övervägas ytterligare, eventuellt med statlig finansiering. Verket efterlyser också ytterligare belysning av kostnaderna för uppförande av mottagningsanordningar i relation till nyttan med att undvika utsläpp av orenat barlastvatten. *Naturvetenskapliga fakulteten vid Göteborgs universitet* och *Chalmers tekniska högskola* instämmer i bedömningen att mottagningsanordningar för barlastvatten inte bör installeras. *Sveriges Hamnar* anser att Sverige bör ansluta sig till konventionen fullt ut från och med år 2016.

### Skälen för regeringens förslag

Syftet med barlastvattenkonventionen är att förebygga, begränsa och slutligen eliminera spridning av skadliga vattenlevande organismer och patogener. Ett effektivt genomförande av barlastvattenkonventionen skulle också betydligt minska riskerna för att sådan spridning sker. 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 genomförs i de enskilda staternas lagstiftning. Konventionens ikraftträdande kan också förväntas påskynda den tekniska utvecklingen av behandlingssystem för behandling av barlastvattnet. Ett tillträde av Sverige som part till konventionen skulle därför bidra till att arbetet med att begränsa spridningen av främmande organismer fortskrider. Ett tillträde till konventionen skulle också åtminstone indirekt kunna bidra till att Sverige även uppfyller andra internationella och övriga åtaganden inom miljöområdet. Skälen är därför starka för att Sverige bör tillträda konventionen.

I avsnitt 4.2 har det kort redogjorts för de fyra alternativa metoder för hantering av barlastvattnet som konventionen ställer upp som krav innan ett utsläpp av barlastvattnet får ske. Frågan är om det finns möjlighet för Sverige att uppfylla dessa krav eller om de hindrar Sverige att bli part till konventionen.

Innan en genomgång görs av de olika alternativen att hantera barlastvattnet ska dock några ord sägas om de formella möjligheterna att tillträda konventionen.

#### *På vilket sätt kan Sverige tillträda konventionen?*

Barlastvattenkonventionen var öppen för undertecknande av alla stater till och med den 31 maj 2005. Därefter är den öppen för anslutning av alla stater. 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 endast genom anslutning.

### 5.1 Skifte av barlastvatten enligt huvudregeln är inte möjligt

Det första alternativet att hantera barlastvattnet med – innan ett utsläpp får ske – är skifte. Skifte innebär helt enkelt att fartygets barlastvatten” byts ut” mot annat barlastvatten. Barlastvatten som kan innehålla skadliga organismer eller patogener skiftas således mot barlastvatten utan sådana. Det nya barlastvattnet kan därefter, utan risk för skadliga effekter etc. på miljön, släppas ut i hamn vid lastning eller lossning på sedvanligt sätt.

Enligt regel B-4.1 i konventionen ska skifte av barlastvatten, när detta alternativ väljs, 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 avser att minska risken för att organismer som släpps ut överlever och sprider sig vidare.

Östersjön, Skagerrak och stora delar av Nordsjön är inte tillräckligt djupa på de angivna avstånden från land. De flesta fartyg som anlöper

svenska hamnar kommer från hamnar i Nordsjön eller Östersjön. 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. Däremot passerar fartyg som går i oceangående trafik regelmässigt områden där skifte av barlastvatten kan utföras med uppfyllande av konventionens krav. För denna trafik kan således införas krav på att skifte av barlastvatten ska ske. *Fiskeriverket* har också instämt i denna bedömning.

## 5.2 Särskilda områden för skifte bör inte införas

I regel B-4.2 anges att, i havsområden där avståndet till närmaste land eller vattendjupet inte motsvarar de angivna kraven för skifte enligt huvudregeln, får särskilda områden för skifte av barlastvatten inrättas.

Vid prövning av om ett sådant 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 utsjöbankar och kustområden som är värdefulla för biologisk mångfald och fiske. 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. 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 vara beläget så att ett skifte i området inte orsakar fartygen onödig försening.

Utredningen har mot bakgrund av undersökningar utförda av SMHI bedömt att det inte är lämpligt att inrätta särskilda områden för skifte av barlastvatten. Skälen för detta ställningstagande är flera. Ett skifte av barlastvatten i de områden som skulle kunna vara aktuella kommer att leda till att barlastvatten transporteras till skyddade områden, t.ex. skyddsvärda Natura 2000-områden, och kustområden inom relativt kort tid. De organismer som släpps ut kommer att överleva och reproducera sig i den nya miljön. Organismerna riskerar därför att medföra skada för miljön i de områden de kan spridas till. Det barlastvatten som släpps ut kommer troligen inte att cirkulera särskilt mycket, vilket ökar risken för att organismerna tas upp av andra fartyg som skiftar barlastvatten i dessa områden och för att organismerna sedan sprids vidare. Den ofta förekommande algbloomingen i Östersjön innebär vidare att skifte av barlastvatten i detta område troligen skulle medverka till spridning av algerna. Vissa av de möjliga områdena för skifte av barlastvatten ligger dessutom utanför farled eller i områden med mycket ringa trafik.

Det är förvisso riktigt, som också *UMF* har uppgett, att konventionen ger utrymme för att inrätta sådana områden även om rätt djup och avstånd inte föreligger, vilket innebär att sådana områden i princip skulle kunna inrättas var som helst. *UMF* har också lämnat förslag på alternativa sådana områden, vars lämplighet utredningen åtminstone inte uttryckligen har bedömt eller redovisat. Att utredningen, med stöd av SMHI, endast har prövat och bedömt vissa områdens potential som

särskilda skiftesområden kan dock inte innebära annat än att övriga områden i Östersjön och Nordsjön är än mindre lämpliga.

Eftersom skifte av barlastvatten i dag företrädesvis sker i hamnarna är det vidare inte uteslutet, som UMF uppgett, att risken för introduktion av främmande arter till svenska farvatten skulle minska om skifteszoner infördes redan i dag. Mot detta kan dock anföras det viktiga förhållandet att möjligheten att skifta barlastvatten endast kommer att finnas under en begränsad period, t.o.m. år 2015. Därefter blir allt skifte av barlastvatten förbjudet. Det vore därför mindre lämpligt att riskera värdefulla kustområden eftersom, som *Naturvetenskapliga fakulteten vid Göteborgs universitet* och *Chalmers tekniska högskola* påpekat, har en art väl fått fäste i en ny miljö är det i princip omöjligt att återställa det ursprungliga ekosystemet.

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

Regeringen anser sammanfattningsvis mot bakgrund av det sagda att övervägande skäl därför talar för att det inte är lämpligt att införa särskilda områden för skifte av barlastvatten.

### 5.3 Ombordsystem för behandling av barlastvatten

Ett andra alternativ för hantering av barlastvattnet innan det får släppas ut är genom behandlingssystem ombord.

I regel B-3 i konventionen 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.

Bestämmelserna ska uppfyllas genom användandet av godkända system för behandling av barlastvatten som ska installeras i fartyget. De system som tagits fram hittills eller som är under utveckling innebär att barlastvattnet behandlas med t.ex. ultraviolett ljus, ozon, fria radikaler eller genom elektrokemi. Tidpunkten när systemen ska vara installerade 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 2017 gäller detta krav samtliga fartyg som omfattas av konventionen.

System för behandling av barlastvatten måste godkännas av behörig nationell myndighet. System som producerar eller till vilka det tillsätts s.k. aktiva substanser ska därutöver godkännas av IMO innan systemet kan installeras ombord på fartyg. Systemet måste dessutom typgodkännas.

Vid utgången av 2008 fanns fyra system för behandling av barlastvatten slutligt godkända att installeras. Inom IMO har frågan om tillgängligheten av system för behandling av barlastvatten behandlats vid flera tillfällen. Det har då konstaterats att det skulle komma att finnas godkända system för berörda fartyg den 1 januari 2009, men att tillgången skulle komma att vara begränsad. Godkända system i tillräcklig omfattning torde finnas till den 1 januari 2010 eller i varje fall till den 1 januari 2011. Även om det således finns godkända system tillgängliga för installation, kan sådana system möjligen inte installeras på fartyg som redan har kontrakterats att byggas under eller efter 2009. Alternativt kommer en installation på dessa fartyg endast vara möjlig till en orimligt hög kostnad eller leda till leveransförsening av fartyget.

För att lösa problemet beslutade IMO:s församling i november 2007 en resolution innehållande bl.a. en rekommendation att stater vid sitt tillträde till konventionen förklara sin avsikt att inte tillämpa kraven 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 följa den beslutade rekommendationen och 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.

#### 5.4 Mottagningsanordningar för barlastvatten

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. En sådan anordning ska 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 krävs att personal som sköter anordningarna har genomgått adekvat utbildning.

I lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (föroreningslagen) finns regler om att det ska finnas anordningar för mottagning och behandling av barlastvatten som innehåller oljerester eller andra skadliga flytande kemikalier. Mottagningsanordningar för barlastvatten finns således i viss omfattning redan i dag, men inte i närheten av den omfattning som skulle krävas för att hantera det barlastvatten som avses i barlastvattenkonventionen. Som tidigare har nämnts släpps det ut ca 46 miljoner ton barlastvatten årligen i svenska hamnar. Av detta utgör ca en femtedel barlastvatten som transporterats från en annan svensk hamn och som därför inte skulle omfattas av konventionens krav. 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. Det skulle dessutom komma att krävas ett betydande antal mottagningsanordningar.

Regeringen anser i likhet med utredningen att det inte bör införas krav på att installera mottagningsanordningar för hantering av barlastvatten i hamnarna. Majoriteten av remissinstanserna har inte heller gjort några invändningar mot denna bedömning. Inrättande av mottagningsanordningar i samtliga hamnar är varken ett realistiskt eller genomförbart alternativ. Skälen för detta är flera.

Att installera mottagningsanordningar för hantering av allt barlastvatten från fartyg i internationell trafik skulle kräva mycket omfattande investeringar. Anordningarna skulle bli mycket plats- och resurskrävande. I vissa hamnar skulle särskilda kajplatser behöva anordnas. Få befintliga fartyg har i dag kapacitet att pumpa ut barlastvatten till en mottagningsanordning till de volymer som krävs för att förhindra en försening av fartyget. Även barlastvatten som släpps ut från en mottagningsanordning måste behandlas och uppfylla konventionens krav på kvalitet. För närvarande finns det inte några sådana behandlingssystem tillgängliga, i varje fall inte i den omfattning som krävs.

I dag finns åtminstone några system för behandling av barlastvatten tillgängliga för installation på fartyg. Efter år 2016 ska samtliga fartyg (både gamla och nya) ha sådana system installerade. Det är alltså under en förhållandevis begränsad tidsperiod som mottagningsanordningar skulle komma att användas. Kostnaden för inrättande av den mängd mottagningsanordningar som skulle behövas är orimligt stor i förhållande till den relativt korta period som anordningarna behövs. Konventionen medger visserligen att ombordsystem för hantering av barlastvatten inte krävs om det finns andra alternativ att hantera barlastvattnet. Ett sådant alternativ skulle kunna vara ett fortsatt användande av mottagningsanordningar även efter 2016. Användningsgraden av mottagningsanordningarna efter detta datum torde dock minska avsevärt eftersom ett rederi inte kan räkna med att de andra länder som rederiet seglar på också inrättar mottagningsanordningar. De flesta rederier med internationell trafik kommer därför att behöva inrätta system för hantering av barlastvatten ombord på fartygen oavsett förekomsten av mottagningsanordningar i Sverige, vilket leder till att dessa mottagningsanordningar torde komma att utnyttjas i allt lägre grad. Alternativet, som *Naturvårdsverket* och *Fiskeriverket* förespråkat, att inrätta mottagningsanordningar i t.ex. vissa hamnar i anslutning till större farleder, eller endast för vissa fartyg, är inte heller lämpligt. En sådan lösning strider dessutom mot konventionens riktlinjer att anordningarna ska kunna användas av alla fartyg så långt praktiskt möjligt, och skulle även kunna snedvrیدا konkurrensen för både hamnar och rederier. Detta gäller naturligtvis även om staten skulle finansiera mottagningsanläggningarna, vilket *Fiskeriverket* också förespråkat. En sådan finansieringslösning är dock utesluten redan av den anledningen att näringen som huvudregel bör stå för kostnaderna för den miljöpåverkan som uppkommer till följd av verksamheten. Det är dessutom inte utrett om en sådan lösning skulle vara förenlig med gällande statsstödsregler.

Det ska slutligen också erinras om att det inom HELCOM har uttalats att mottagningsanordningar för närvarande inte bedöms vara ett möjligt alternativ för hantering av barlastvatten.



Mot bakgrund av de skäl som redovisats i detta avsnitt saknas också anledning att ytterligare utreda de kostnadsmissiga effekterna av denna slutsats i förhållande till de miljöeffekter som ett fortsatt skifte av barlastvatten fram till och med 2016 kan medföra.

## 5.5 Övrigt

### *Annan godkänd metod*

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.

### *Dispenser*

Konventionen innehåller regler om dispens som kan beviljas fartyg av en konventionspart och innebär att kraven på barlastvattenhantering inte behöver uppfyllas. 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 och ska inte gälla förrän IMO har fått del av information om dispensen.

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 föregående ansökan.

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 i större omfattning. Med hänsyn till den omfattande internationella sjöfarten i Östersjön och de krav på riskanalys som gäller, torde detta inte heller vara praktiskt genomförbart.

## 5.6 Sammanfattning

Konventionen ställer krav på att hantering av barlastvatten ska ske genom antingen skifte eller genom behandling av barlastvattnet ombord på fartyget. Som alternativ kan i stället barlastvattnet lämnas till en mottagningsanordning i land eller en annan godkänd metod användas. Dessutom finns regler om undantag och dispens från kraven.

Av redogörelsen har framkommit att konventionens bestämmelser om skifte av barlastvatten inte kan gälla samtliga fartyg som anlöper svenska hamnar och inte heller samtliga svenska fartyg som anlöper annan stats hamn (avsnitt 5.1), att inrättandet av mottagningsanordningar för barlastvatten i land inte bedöms som ett lämpligt alternativ (avsnitt 5.4) och att det också i övrigt saknas alternativ eller möjligheter för Sverige att för närvarande helt uppfylla konventionens krav (avsnitt 5.2, 5.3 och 5.5).

Att hantera barlastvattnet genom behandling ombord på fartyget blir inte ett krav för alla fartyg förrän efter år 2016. Det finns emellertid enligt konventionen en möjlighet för en part att vidta mer långtgående åtgärder än vad konventionens bestämmelser anger. 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 att det skulle medföra betydande negativa effekter för svensk sjöfartsnäring 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.

Sverige kan således inte uppfylla konventionens bestämmelser om krav på hantering av barlastvatten fullt ut förrän år 2017. Samtliga fartyg kommer då att omfattas av kraven på behandling av barlastvattnet ombord på fartyget. Utredningen har dock kommit fram till att det är ändå är möjligt för Sverige att ansluta sig till konventionen innan dess genom att anmäla en reservation.

En stat kan ansluta till en konvention med reservation för att en viss bestämmelse inte kommer att tillämpas. 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 bestämmelser om utförande av skifte av barlastvatten på samtliga fartyg som omfattas av konventionen. Vid en anslutning skulle Sverige kunna införa krav på skifte av barlastvatten för ett begränsat antal fartyg (avsnitt 5.1). 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 2017 kommer Sverige att kunna uppfylla konventionens krav på hantering av barlastvatten till fullo. 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. 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 kan inte anses oförenlig med konventionens syfte och ändamål. De ovan angivna begränsningarna för skifte av barlastvatten är desamma för många stater. Någon invändning mot en sådan reservation torde därför inte bli aktuell.

Regeringen anser således att Sverige bör ansluta sig till barlastvattenkonventionen så snart som möjligt och i samband med det anmäla en reservation av den innebörd som har beskrivits i detta avsnitt.

Ett tillträde till konventionen förutsätter ny lagstiftning. Konventionen ska därför enligt 10 kap. 2 § regeringsformen godkännas av riksdagen.

## 6 Genomförande av konventionens bestämmelser

### 6.1 Konventionen ska införlivas genom en ny lag

**Regeringens förslag:** Bestämmelserna i barlastvattenkonventionen införlivas i svensk rätt genom en ny lag, benämnd barlastvattenlag.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Regelrådet* tillstyrker förslaget. *Svea hovrätt* tillstyrker att konventionen införlivas i svensk rätt genom en ny lag. *Rikspolisstyrelsen* anser att konventionens bestämmelser bör införas i miljöbalken. Övriga remissinstanser instämmer i utredningens förslag eller yttrar sig inte särskilt i frågan.

#### Skälen för regeringens förslag

Det finns i dag inte någon lagstiftning i svensk rätt som innehåller bestämmelser som uppfyller barlastvattenkonventionens krav. Utredningen har föreslagit att konventionens bestämmelser ska införas i en ny lag och inte i någon befintlig lagstiftning, t.ex. miljöbalken eller lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (föroreningslagen). Endast *Rikspolisstyrelsen* har avstyrkt detta förslag och i stället ansett att konventionen bör införlivas i miljöbalken.

Ett införande av barlastvattenkonventionen i miljöbalken skulle förvisso vara möjligt. Syftet med konventionen sammanfaller t.ex. i stor utsträckning med miljöbalkens syfte. Miljöbalken innehåller bl.a. 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. Balken innehåller vidare särskilda bestämmelser till skydd av naturen samt för vissa verksamheter. Dessutom har balken, som *Rikspolisstyrelsen* påpekat, en färdig struktur för tillsyns-, förvaltnings- och ansvarsfrågor. Ett genomförande av konventionen i miljöbalken skulle därför kunna innebära att vissa samordnings fördelar och förenklingseffekter kan uppnås. En specialreglering av konventionens bestämmelser skulle dock under alla förhållanden bli

nödvändig. Samordningsfördelarna skulle därför bli begränsade. Dessutom måste användarvänligheten också beaktas. Det torde vara enklare för en befälhavare, som i det löpande arbetet har att ta ställning till hur barlastvattnet ska hanteras, att titta i en sammanhållen, separat lagstiftning än att söka i den till storleken omfattande miljöbalken. Regeringen delar därför utredningens bedömning att det inte är lämpligt att genomföra konventionen i miljöbalken.

När det gäller ett genomförande av bestämmelserna i föroreningslagen kan detta inte ske utan att en helt ny begreppsbildning införs. Det saknas nämligen tillräckligt stöd för att kunna konstatera att utsläpp av de organismer och patogener som konventionen behandlar, vare sig i svensk eller internationell rätt (dvs. Förenta nationernas havsrättskonvention), begreppsmässigt utgör eller är att jämföras med förorening. Föroreningslagen reglerar vidare både internationell och nationell trafik medan barlastvattenkonventionen omfattar enbart internationell trafik. Detta innebär att ett genomförande av konventionen i den lagen ändå skulle kräva en omfattande separation av bestämmelserna som rör förorening respektive barlastvattenutsläpp. De verkställighetsåtgärder som är tillåtna när det gäller förorening får dessutom göras inom andra geografiska områden än vad som gäller barlastvattenhanteringsfrågor, vilket också skulle kräva en särreglering. Föroreningslagen är också redan i dag en mycket omfattande lagstiftning som är relativt svåröverskådlig, och ett införande av konventionen i den lagen skulle inte underlätta användandet.

Sammanfattningsvis finner regeringen att genomförandet av konventionen bör ske genom ny lagstiftning. Ett lämpligt och enkelt namn på en sådan lag är barlastvattenlag.

Den föreslagna lagen kommer att ha karaktären av en ramlag som behöver kompletteras av en förordning som i sin tur att behöva fyllas ut med ett flertal myndighetsföreskrifter. Många av de riktlinjer som IMO har utfärdat i anslutning till vissa bestämmelser i konventionen lämpar sig t.ex. bäst att regleras i myndighetsföreskrifter.

#### *Begreppet skadliga vattenlevande organismer och patogener*

*Chalmers tekniska högskola och Naturvetenskapliga fakulteten vid Göteborgs universitet* har haft vissa synpunkter på användningen av begreppet skadliga organismer. Något bör därför sägas om detta begrepp.

Syftet med barlastvattenkonventionen är att förhindra, begränsa och slutligt eliminera spridning av skadliga vattenlevande organismer och patogener (jfr skälen samt artikel 2.1). En definition av begreppet skadliga vattenlevande organismer och patogener finns i konventionen. Med detta begrepp avses "vattenlevande organismer och patogener, som, om de släpps ut - - -, kan förorsaka skada för miljö, människors hälsa, egendom eller resurser, störa den biologiska mångfalden eller inverka på annan tillåten användning av dessa områden." Enligt nämnda remissinstanser kan begreppet ge anledning för senare dispyter om huruvida en art som spridits med barlastvatten är att betrakta som skadlig eller inte vid spridningstillfället eftersom det är svårt att på förhand avgöra exakt vilka arter som kan klassas som skadliga. Enligt naturvetenskapliga

fakulteten kan begreppet, om det används separat från definitionen, gesken av att organismerna ska ha en bekräftad farlighet. Fakulteten har därför ansett att man i stället bör tala om potentiellt skadliga organismer.

Regeringen delar remissinstansernas uppfattning att begreppet *skadliga vattenlevande organismer och patogener* kan framstå som missledande, även om det finns en definition som klargör att det är tillräckligt att organismerna kan vara skadliga. I lagtexten bör därför av tydlighetsskäl en något justerad begreppsbild användas, samtidigt som definitionen tas in i lagen. Något hinder mot detta bör inte föreligga eftersom begreppet saknar egentlig betydelse vid tillämpningen av lagen. Konventionens – och därmed även den föreslagna lagens – bestämmelser förutsätter nämligen inte någon prövning av huruvida en organism eller patogen faktisk kan orsaka skada eller inte. Konventionen omfattar all hantering av barlastvatten, oavsett om barlastvattnet i det enskilda fallet innehåller några potentiellt skadliga organismer eller inte. Konventionen förutsätter helt enkelt att allt utsläpp av barlastvatten i sig kan vara skadligt, och de åtgärder som regleras i konventionen gäller alltså oavsett om innehållet i barlastvattnet i det enskilda fallet är skadligt, kan vara skadligt eller kan antas i framtiden klassas som skadligt.

## 6.2 Tillämpningsområde

**Regeringens förslag:** Lagen ska tillämpas på svenska fartyg samt utländska fartyg som befinner sig inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon. Föreskrifter ska få meddelas om att lagen inte ska tillämpas på svenska fartyg som endast trafikerar annan stats sjöterritorium eller ekonomiska zon, eller sådant vatten och det fria havet, förutsatt att den berörda staten godkänner detta.

Från lagens tillämpning ska, om inte föreskrifter meddelas om annat, undantas

1. fartyg som inte är konstruerade för att föra barlastvatten,
2. fartyg som har förseglade tankar med permanent barlastvatten som inte släpps ut,
3. fartyg som endast trafikerar Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon,
4. statsfartyg, och
5. tävlingsbåtar, fritidsbåtar och räddningsfarkoster med en längd under 50 meter och en största barlastvattenkapacitet på 8 kubikmeter.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Kustbevakningen* anser att lagens geografiska tillämpningsområde så långt möjligt bör överensstämma med befogenheterna att besluta om administrativa sanktioner och straff, och med rätten att vidta utredningsåtgärder avseende överträdelse. Kustbevakningen efterfrågar därvid förklaringar eller nya överväganden när det gäller förslagen i de delar de avser de rättsliga befogenheterna vid t.ex. tillsyn och brottsutredning riktad mot utländska fartyg. *Försvarsmakten* anser att lagen inte ska tillämpas på krigsfartyg.

I artikel 3.1 anges att konventionen 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.

När det gäller partens jurisdiktion behandlas den i första hand i havsrättskonventionen. Artikel 16 i barlastvattenkonventionen hänvisar också till havsrättskonventionen och anger att ingenting i denna konvention ska inverka på en stats rättigheter och skyldigheter enligt internationell sedvanerätt så som den har kommit till uttryck i havsrättskonventionen.

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.<sup>3</sup> En naturligt utgångspunkt är därför att staterna har lagstiftande jurisdiktion över utländska fartyg i både territorialhavet och den ekonomiska zonen.

Enligt artikel 2 i havsrättskonventionen gäller som huvudregel att en stat har lagstiftande jurisdiktion i territorialhavet. Inskränkningar kan följa av bestämmelserna om utländska fartygs generella rätt till oskadlig genomfart i detta område, jfr artikel 19 i havsrättskonventionen. Utländska fartyg under oskadlig genomfart ska dock enligt artikel 21 i havsrättskonventionen iakttä regler som en kuststat utfärdat med avseende bl.a. på 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. Detta innebär att en stat får anses ha lagstiftande jurisdiktion i territorialhavet avseende införandet av barlastvattenkonventionens bestämmelser.

Vad gäller jurisdiktionen i den ekonomiska zonen anger artikel 56 i havsrättskonventionen 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. Enligt artikel 196 i havsrättskonventionen, en bestämmelse som barlastvattenkonventionen hänvisar till i sin ingress, 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. Dessa regler i havsrättskonventionen ger således stöd för att det föreligger lagstiftande jurisdiktion även i den ekonomiska zonen med avseende på införandet av barlastvattenkonventionens bestämmelser.

Detta innebär att konventionens regler vid genomförandet i svensk rätt kan göras tillämpliga på samtliga fartyg som befinner sig i dessa vatten.

<sup>3</sup> Molenaar, *Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution*, 1998, s. 211 och 366.

Dessutom ska de göras tillämpliga på samtliga svenska fartyg oavsett var dessa befinner sig i enlighet med artikel 3.1 i barlastvattenkonventionen (flaggstatsprincipen).

När det gäller den s.k. verkställande jurisdiktionen, i vilken inbegrips t.ex. rättigheten att företa undersökningar och anhållanden, innebär principen om kuststatens exklusiva suveränitet att staten, förutom lagstiftande jurisdiktion, även har verkställande jurisdiktion inom sitt territorium (artikel 2 i havsrättskonventionen). Detta gäller som utgångspunkt inom alla rättsområden. Havsrättskonventionen innehåller visserligen vissa förbehåll mot kuststatens exklusiva suveränitet (se exempelvis artikel 27), men något hinder att i princip införa verkställande åtgärder i territorialhavet finns inte. I avsnitt 6.6.2 och 6.11.3 redogörs närmare för vilka möjligheter att inspektera utländska fartyg och vilka förundersökningsåtgärder m.m. som bör införas mot bakgrund av havsrättskonventionens och barlastkonventionens bestämmelser. I dessa avsnitt behandlas också *Kustbevakningens* synpunkter i dessa avseenden.

Något stöd för att kuststaten har verkställande jurisdiktion i den ekonomiska zonen när det gäller barlastvattenhanteringsfrågor på samma sätt som gäller i föroreningsfrågor kan dock inte göras gällande, bl.a. eftersom utsläpp av barlastvatten inte innefattas i begreppet förorening, jfr betänkandet s. 94–95.

### *Undantag*

Konventionen reglerar i artikel 3.2 i vilka fall den inte ska tillämpas. Fartyg som endast trafikerar Sveriges sjöterritorium eller 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 endast trafikerar vatten under en annan parts jurisdiktion undantagna om den andra parten har godkänt detta. Detsamma gäller svenska fartyg som endast trafikerar vatten under en parts jurisdiktion och det fria havet. Svenska och utländska statsfartyg är också undantagna tillämpningsområdet. Det ska dock tillses att de svenska statsfartygen så långt det är skäligt och praktiskt genomförbart handlar i enlighet med regelverket.

I den svenska regleringen bör motsvarande undantag införas, med de möjligheter till att föreskriva annat om konventionen tillåter detta.

När det gäller möjligheten att föreskriva att lagen ska tillämpas på svenska statsfartyg har *Försvarsmakten* anfört att krigsfartyg etc. bör undantas och uppgett bl.a. att dagens örlogsfartyg har väldigt få gångdagar och relativt små mängder barlastvatten, och att hanteringen av barlastvatten är ringa till obefintlig. Fartygen är också enligt *Försvarsmakten* utrymmes- och viktoptimerade vilket gör att införandet av reningssystem ombord kan vara svårt att genomföra och i vissa fall i det närmaste är ogenomförbart, t.ex. i ubåtar. Regeringen erinrar därvid om att förslaget innebär att huvudregeln är att alla statsfartyg är undantagna. Det bör dock finnas en möjlighet att föreskriva att dessa fartyg ska omfattas, bl.a. då konventionen anger att parten ska tillse att de egna statsfartygen så långt det är skäligt och praktiskt genomförbart handlar i

enlighet med regelverket. De omständigheter som Försvarsmakten räknar upp ska naturligtvis beaktas vid bedömningen om t.ex. örlogsfartyg sedermera ska omfattas.

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 och med beaktande av IMO:s riktlinjer. Även dessa fartyg bör således som huvudregel undantas från lagens tillämpning men med en möjlighet att meddela föreskrifter om att de ska omfattas.

### 6.3 Hantering av barlastvatten

**Regeringens förslag:** Innan barlastvatten släpps ut ska det hanteras genom antingen godkänt system för behandling av barlastvattnet ombord, skifte, lämnande av barlastvattnet i mottagningsanordning eller annan godkänd metod. Skifte av barlastvatten ska dock få ske endast fram till de tidpunkter som föreskrivs av regeringen.

Regeringen, och i vissa fall den myndighet som regeringen bestämmer, ska få meddela föreskrifter om

- undantag och dispens från bestämmelserna, och om
- barlastvattenhantering för fartyg som deltar i program för att bedöma teknologier för behandling av barlastvatten.

Regeringen ska bestämma vilken myndighet som ska

- godkänna system och andra metoder för behandling av barlastvatten,
- pröva frågor om dispens från bestämmelserna, och
- godkänna program för att bedöma teknologier för barlastvattenhantering.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i sak i allt väsentligt med regeringens även om den lagtekniska utformningen är annorlunda. Utredningens förslag utesluter dock, till skillnad mot regeringens förslag, möjligheten att hantera barlastvattnet genom lämnande i en mottagningsanordning i Sverige. När det gäller rätten att ta ut avgifter för ansökan om godkännande av system föreslår utredningen, till skillnad från regeringen, att detta regleras endast i förordning.

**Remissinstanserna:** *Sjöfartsverket* anser att det saknas anledning att begränsa möjligheten att lämna barlastvatten i mottagningsanordning endast till sådan i annan stat. Ingen remissinstans framför några synpunkter på detta avsnitt.

#### Skälen för regeringens förslag

I konventionens mening är hantering av barlastvatten definierat som en mekanisk, fysisk, kemisk eller biologisk process för att avlägsna, oskadliggöra eller undvika intag eller utsläpp av skadliga vattenlevande organismer och patogener i barlastvatten och sediment (jfr artikel 1.3). I första hand ska barlastvattnet hanteras genom skifte eller behandling genom system ombord på fartyget (jfr regel B-3). Efter år 2016 ska



samtliga fartyg hantera barlastvattnet genom ombordsystem (regel B-3.1.2). Som alternativ till hantering genom skifte eller ombordsystem kan barlastvattnet lämnas till mottagningsanordningar i land (regel B-3.6) eller hanteras genom annan godkänd metod (regel B-3.7).

#### *Skifte av barlastvatten*

Som redovisats i avsnitt 5.1 kan Sverige inte att fullständigt tillämpa konventionens bestämmelser om skifte av barlastvatten på samtliga fartyg som omfattas av konventionen, bl.a. eftersom de vattenområden som omger Sverige inte är tillräckligt djupa. Många av de fartyg som endast trafikerar Östersjön kommer således inte att kunna hantera barlastvattnet genom skifte.

I den mån Sverige ändå kan ställa krav på utförande av skifte av barlastvatten bör det emellertid göras. I första hand kan krav ställas på fartyg exempelvis i oceangående trafik att skifta barlastvattnet i områden utanför Sveriges närområde som uppfyller konventionens krav på djup och avstånd från land. Fartyg som passerar ett av annan stat särskilt inrättat område för skifte av barlastvatten, eller som befinner sig i nära anslutning till ett sådant område, bör också utföra skifte i detta. Det bör således vara möjligt för fartyg att uppfylla kraven genom skifte. De närmare bestämmelserna om i vilka situationer som skifte ska utföras m.m. kan meddelas av regeringen genom verkställighetsföreskrifter. Vid meddelandet av dessa föreskrifter ska bl.a. IMO:s riktlinjer för skifte av barlastvatten beaktas.

#### *System ombord för behandling av barlastvatten*

Efter år 2016 ska samtliga fartyg uppfylla de normer för kvaliteten på barlastvattnet som anges i konventionens bestämmelser (regel D-2). Normerna ska uppfyllas genom användande av godkända system för behandling av barlastvattnet ombord på fartyget. Kraven är relativt detaljerade och innefattar en infasningsperiod som varierar beroende på fartygets ålder och barlastvattenkapacitet. Dessutom gäller att kraven på fartyg som byggs under år 2009 redan har senarelagts (se avsnitt 5.3). Hantering av barlastvattnet genom ombordsystem bör anges som ett alternativ för att uppfylla bestämmelserna, men den närmare regleringen kan regeringen meddela verkställighetsföreskrifter om.

Det ska erinras om att systemen för behandling av barlastvatten ska godkännas av behörig myndighet (regel D-3.1) samt, om systemet innehåller aktiva substanser, även av IMO. IMO:s riktlinjer för denna procedur ska därvid beaktas. Vilken myndighet som ska få denna uppgift är en fråga för regeringen att avgöra. Det ska noteras att samtliga system som ska användas på svenska fartyg ska godkännas nationellt, dvs. även sådana system som har godkänts av behörig myndighet i annan stat. Ett godkännande utfärdat av annan myndighet kan emellertid ligga till grund för ett svenskt godkännande. Det ska här också anmärkas att även om systemet har godkänts, kommer det att omfattas av kontroll vid de besikningar fartyget genomgår för att bl.a. fastställa att fartyget uppfyller gällande normer för utsläpp.

I syfte att möjliggöra installation av behandlingssystem på svenska fartyg i god tid innan bestämmelserna om utsläppsnormer blir gällande, bör system kunna godkännas innan konventionen träder i kraft. Denna fråga behandlas närmare i avsnitt 7.

För sekretess i godkännandeförfarandet, se avsnitt 6.6.3.

#### *Lämnande av barlastvatten till mottagningsanordningar*

Hantering av barlastvatten genom skifte eller ombordsystem behöver inte ske om fartyget i stället lämnar barlastvattnet i mottagningsanordningar (regel B-3.6). Regeringen har i avsnitt 5.4 bedömt att Sverige inte bör införa något krav att mottagningsanordningar för barlastvatten ska inrättas. Sådana anordningar kan dock komma att inrättas av andra stater. Det bör således finnas en möjlighet i den svenska regleringen att hantera barlastvattnet genom lämnande av detta i en mottagningsanordning. Utredningen hade föreslagit att en rätt att uppfylla kraven på detta sätt endast skulle få gälla svenska fartyg när de lämnar barlastvattnet i en mottagningsanordning i en annan stat. Det kan dock inte uteslutas att en svensk hamn väljer att frivilligt inrätta en mottagningsanordning för barlastvatten. Ett fartyg, oavsett nationalitet, som lämnar sitt barlastvatten i denna anordning bör naturligtvis i enlighet med konventionen kunna göra det med laglig verkan, under förutsättning att anordningen är inrättad enligt gällande riktlinjer. Det saknas därför anledning, vilket också *Sjöfartsverket* ansett, att införa en sådan begränsning som utredningen har föreslagit att undantag från lagen endast ska gälla om vattnet lämnas i mottagningsanordning i annan stat.

Även när det gäller den närmare regleringen av hur lämnandet av barlastvattnet till mottagningsanordningar ska ske, kan regeringen meddela verkställighetsföreskrifter. Något godkännande av mottagningsanordningen krävs inte enligt konventionen, men den ska uppfylla IMO:s riktlinjer, vilka bör beaktas vid meddelande av föreskrifterna.

#### *Annan godkänd metod*

Även andra metoder för hantering av barlastvatten får godkännas som alternativ till skifte eller ombordsystem (regel B-3.7). Metoden måste först principgodkännas av IMO:s miljöskyddskommitté, och därefter godkännas nationellt av behörig myndighet.

För närvarande finns det inte några sådana andra godkända metoder, men det bör införas en möjlighet i lagstiftningen att uppfylla kraven på detta sätt. Regeringen bör bestämma vilken myndighet som ska godkänna metoden. Även när det gäller detta alternativ kan regeringen meddela verkställighetsföreskrifter.

#### *Undantag och dispens m.m.*

I regel A-3 finns en rad undantag från bestämmelserna om hantering av barlastvattnet. I korthet anges att kraven inte gäller vid intag eller utsläpp av barlastvatten och sediment som är nödvändiga för att trygga ett fartygs säkerhet i nödsituationer eller för att rädda människoliv, vid ofrivilligt

utsläpp eller intag av barlastvatten och sediment till följd av skada på ett fartyg, vid intag och utsläpp för att undvika eller begränsa föroreningsolyckor från fartyget, vid intag och efterföljande utsläpp på det fria havet av samma barlastvatten och sediment samt vid utsläpp av barlastvatten och sediment från ett fartyg på samma plats som det intagna vattnet eller sedimentet härrör. Även regel B-4.4 innehåller en undantagsliknande bestämmelse som innebär att skifte av barlastvatten inte behöver göras om säkerhetsrelaterade skäl föreligger. Dessa undantagsbestämmelser bör införas i den svenska lagstiftningen, lämpligast genom föreskrifter meddelade av regeringen.

Vidare får en part 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. Dispensen ska gälla under en begränsad tid och ska beakta IMO:s riktlinjer.

Möjligheterna till dispens bör kunna utnyttjas och meddelas av den myndighet som regeringen bestämmer. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör också få möjlighet att meddela föreskrifter om förutsättningarna för dispens.

Slutligen bör särskilda regler införas för fartyg som deltar i prototyp-program (regel D-4.1-2). Dessa bör också införas genom föreskrifter meddelade av regeringen eller myndighet. Ett fartyg som deltar i ett sådant program undantas därmed från att hantera barlastvattnet enligt de metoder som annars gäller.

#### *Avgift för ansökan om godkännande av system*

Utredningen har i betänkandet redovisat förslag till förordning om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. I utredningens förordningsförslag föreslås att Sjöfartsverket ska få meddela föreskrifter om avgift för godkännande av system. Ingen remissinstans har haft något att erinra om detta. Bestämmelser om skyldighet att erlagga avgift måste emellertid ha stöd i lag, varför en sådan skyldighet föreslås införas i lagen. Enligt *Lagrådet* bör det framgå av bestämmelsen vid vilken tidpunkt avgiften ska erläggas. Lagrådet har därvid föreslagit att avgiften ska erläggas när sökanden ger in ansökan. Regeringen delar Lagrådets mening och föreslår således en reglering av denna innebörd.

## 6.4 Mottagning av sediment

**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om att företag som reparerar eller rengör barlastvattentankar ska ha mottagningsanordningar för sediment.

Den som ansvarar för en mottagningsanordning för sediment ska se till att anordningen är placerad och utformad så att ett säkert omhändertagande av sediment kan ske samt så att de fartyg som använder anordningen inte försenas i onödan. Regeringen eller den myndighet som

regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om placering, utformning och drift av en sådan anordning.

Någon särskild avgift ska inte få tas ut om det inte finns särskilda skäl.

Den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela de förelägganden som behövs för att en mottagningsanordning inrättas och placeras, utformas och drivs på föreskrivet sätt. Föreläggandet ska få förenas med vite. Föreläggandet ska föregås av samråd med den kommun eller den myndighet som har det operativa tillsynsansvaret över verksamheten.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i allt väsentligt med regeringens även om den lagtekniska utformningen är annorlunda.

**Remissinstanserna:** *Naturvetenskapliga fakulteten vid Göteborgs universitet* stöder förslaget. I övrigt framförs inte några synpunkter på detta förslag.

### Skälen för regeringens förslag

Enligt artikel 5 i konventionen ska varje part 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. Inrättande av mottagningsanordningar för sediment är således obligatoriskt. Sediment är all materia som fällt ut från fartygets barlastvatten (jfr artikel 1.11). Anordningarna ska drivas utan att förorsaka otillbörlig försening för fartyg och säkerställa säkert omhändertagande av sådana sediment så att inte den egna eller andra staters miljö, människors hälsa, egendom eller resurser störs eller skadas. Enligt regel B-5 ska fartyg avlägsna och bortföra sediment från utrymmen som är avsedda för barlastvatten enligt bestämmelserna i fartygets barlastvattenplan. Nya fartyg bör enligt samma regel 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 samt provtagning.

Innebörden av artikeln är inte helt tydlig men bör rimligen tolkas som att det är partens uppgift att anvisa platser för mottagningsanordningar bland de platser där reparation eller rengöring av barlastvattentankar förekommer.

Utredningen föreslog en bestämmelse med lydelsen att anordningar ska finnas på de platser regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer anvisar och där reparation eller rengöring av barlastvattentankar förekommer, vilket också stämmer överens med lydelsen av bestämmelsen i artikel 5. Utredningen föreslog vidare att det är den som driver reparationsanläggningen som är den som ska se till att det finns en mottagningsanläggning på platsen. Regeringen justerade i lagrådsremissen utredningens förslag något i syfte att göra bestämmelsen tydligare.

Både utredningens förslag samt regeringens förslag i lagrådsremissen utgör enligt ordalydelsen en slags tvåstegsprocess. Det första steget innebär att en viss plats anvisas där det ska finnas en anordning för mottagning av sediment. Som ett andra steg anges att det är den som driver rengörings- eller reparationsanläggningen på platsen som ska svara för att inrätta mottagningsanordningen.

Enligt *Lagrådet* kan innehållet i artikeln komma till än klarare uttryck och *Lagrådet* har därvid föreslagit en ny lydelse. *Lagrådets* förslag innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att företag som utför reparation eller rengöring av barlastvattentankar ska ha anordningar för mottagning av sediment. I *Lagrådets* förslag har den tidigare tvåstegsprocessen försvunnit och ersatts av att det ska föreskrivas vilka företag som ska ha mottagningsanordningar. Regeringen delar *Lagrådets* synpunkt att det finns utrymme att ytterligare förtydliga innehållet i bestämmelsen. Den av *Lagrådet* föreslagna formuleringen synes också väl motsvara syftet med den aktuella artikeln. Regeringen följer därför *Lagrådets* förslag i sak. Begreppet föreskriva är dock inte helt entydigt, varför i stället begreppet meddela föreskrifter bör användas.

#### *Närmare om ansvaret att inrätta mottagningsanordningarna*

Det justerade förslaget innebär således att det är företag som reparerar eller rengör barlastvattentankar som ska vara skyldiga att ha anordningar för mottagning av barlastvatten. Ett alternativ hade annars varit att lägga ansvaret för att det finns behövliga mottagningsanordningar och för driften av dessa på ägaren av hamnen. Skälen till att det är den som driver rengörings- eller reparationsverksamhet av barlastvattentankar som också bör svara för att det finns behövliga mottagningsanordningar och för driften av dessa är flera. I en reparationsverksamhet ingår redan i dag att ta hand om och borttransportera kvarvarande rester i form av t.ex. sediment. Det finns således redan tekniska förutsättningar för att ta hand om sediment vid reparationsvarven. Det är också fördelaktigt om ett omhändertagande av sedimentet kan ske på samma plats som rengöringen eller reparationen och inte på någon annan plats inom hamnen.

Ingen remissinstans har haft något att invända mot detta. Det är också enligt regeringens mening lämpligast att företaget som driver en reparations- eller rengöringsverksamhet också ska svara för att det finns behövliga mottagningsanordningar.

Bestämmelsen innebär inte att samtliga företag som reparerar eller rengör barlastvattentankar förekommer ska ha anordningar för mottagning av sediment. T.ex. bör ett reparationsvarv som endast tillfälligtvis gör en reparation av en barlastvattentank kunna undantas från kravet. För att undvika snedvridning av konkurrensen bör dock utgångspunkten vara att de företag som reparerar eller rengör barlastvattentankar i åtminstone en inte alltför ringa omfattning också ska vara skyldiga att ha en mottagningsanordning för sediment.

Det bör lämnas till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om vilka företag som ska ha mottagningsanordningar. Inget hindrar naturligtvis ett företag från att inrätta en mottagningsanordning för sediment även om företaget inte är skyldigt att ha en sådan anläggning enligt de föreskrifter som ska få meddelas.

Den som ansvarar för en mottagningsanordning för sediment ska se till att anordningen placeras, utformas och drivs så att ett säkert omhändertagande av sediment kan ske samt så att de fartyg som använder anordningen inte orsakas onödig försening.

Även mottagningsanordningarnas närmare placering, utformning och drift bör det lämnas till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om. Vid meddelande av dessa föreskrifter ska IMO:s riktlinjer för anordningar för mottagning av sediment beaktas. Det ska därvid särskilt beaktas vad som redan har nämnts att placeringen och utformningen av anordningarna sker så att de fartyg som ska använda dem inte försenas i onödan.

#### *Föreläggande och vite samt samråd*

Som ett påtryckningsmedel för att mottagningsanordningar verkligen inrättas, och att dessa utformas, placeras och drivs på föreskrivet sätt, bör det finnas en möjlighet att meddela förelägganden som också bör få vara förenade med vite. Detta bör således införas i lagen.

Tillsynsansvaret för hur avfall omhändertas i enlighet med vad som föreskrivs i bl.a. miljöbalken innehas av kommunala nämnder och länsstyrelser. Dessa har i egenskap av tillsynsmyndigheter möjlighet att meddela förelägganden, i syfte att bestämmelserna i miljöbalken m.m. ska efterlevas. För att undvika oförenliga förelägganden av olika tillsynsmyndigheter bör samråd hållas med den kommun eller den myndighet som har det operativa tillsynsansvaret enligt miljöbalken över den verksamhet som avses innan ett föreläggande utfärdas enligt barlastvattenlagen. En bestämmelse om detta bör således införas i barlastvattenlagen.

#### *Ansvar för fartyget*

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 beaktas. I avsnitt 6.5 föreslås en bestämmelse om skyldighet att hantera barlastvattnet och sedimentet i enlighet med barlastvattenhanteringsplanen.

Det finns även riktlinjer för utformning och konstruktion av fartyg för att underlätta sedimentkontroll på fartyg. Dessa riktlinjer vänder sig till sjöfartsnäringen som bör ta hänsyn till dessa när fartyg konstrueras och byggs så att mängden sediment kan minimeras. I avsnitt 6.6.1 föreslås att det ska finnas en möjlighet att meddela föreskrifter om konstruktionskrav m.m. på fartyg, och som kan täcka även de här aktuella riktlinjerna.

#### *Förbud mot särskild avgift för mottagning av sediment*

Vad gäller frågan om någon avgift ska kunna tas ut för mottagning av sediment, gäller som allmän princip på miljöområdet att den som föröre-

nar eller kan förorena ska bära kostnaderna för detta. Denna princip får i och för sig anses vara tillämplig även i fråga om sådant förebyggande och begränsning av spridning av skadliga vattenlevande organismer som det är fråga om i förevarande fall. En särskild avgift för mottagning av sediment skulle dock kunna utgöra ett ekonomiskt incitament till att inte lämna sedimentet till en mottagningsanordning och i stället släppa ut sedimentet i havet. Det bör därför inte som huvudregel vara tillåtet att ta ut en särskild avgift för mottagning av sediment. 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 tillhandahålls, och slå ut detta på samtliga fartyg oavsett om de nyttjar just mottagningsanordningen för sediment. Ett motsvarande förbud mot en särskild avgift finns i föroreningslagen. Det bör dock finnas bestämmelser som möjliggör undantag från ett generellt avgiftsförbud, om det finns särskilda skäl. *Lagrådet* har föreslagit att den av regeringen föreslagna bestämmelsen formuleras annorlunda i syfte att bli mer lättläst. Den av *Lagrådet* föreslagna lydelsen medför dock att det framstår som mycket oklart om det över huvud taget kan göras gällande något förbud mot enskild att ta ut en särskild avgift. Eftersom bestämmelsen i avsnitt 6.8.2 föreslås vara straffsanktionerad bör enligt regeringens mening det också framgå tydligt av en handlingsregel att ett sådant förbud (som huvudregel) råder. Regeringen följer därför inte *Lagrådets* förslag i denna del.

## 6.5 Barlastvattenhanteringsplan och barlastvattendagbok

**Regeringens förslag:** För varje fartyg ska en godkänd barlastvattenhanteringsplan och en barlastvattendagbok finnas ombord. Dagboken för ett obemannat fartyg som bogseras ska dock få förvaras ombord på det bogserande fartyget.

Barlastvattnet och sedimentet ska hanteras i enlighet med planen. I dagboken ska alla åtgärder som rör fartygets barlastvatten omedelbart antecknas. Befälhavaren ska hålla dagboken tillgänglig vid inspektion.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens. I utredningens förslag framgår inte vems ansvar det är att dagboken hålls tillgänglig vid tillsyn.

**Remissinstanserna:** Inga synpunkter framförs.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt regel B-1 ska varje fartyg ombord förvara och tillämpa en plan för hantering av barlastvatten, en barlastvattenhanteringsplan. Planen ska godkännas av behörig myndighet med beaktande av IMO:s riktlinjer. Planen ska enligt nämnda regel omfatta bl.a. detaljerade säkerhetsbestämmelser för dem som berörs av barlastvattenhanteringen, beskrivning av de åtgärder som ska vidtas för att uppfylla kraven och uppgifter om befattningshavare som ansvarar för planen.

Vidare ska enligt regel B-2 varje fartyg ombord ha en barlastvattendagbok, med undantag för bogserade fartyg där dagboken får förvaras ombord på det bogserande fartyget. I dagboken ska alla åtgärder som rör

fartygets barlastvatten omedelbart antecknas. I bihang II till konventionen anges vilka uppgifter 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 hållas i rederiets förvar i minst tre år. Den nämnda regeln innehåller ytterligare detaljkrav på vad dagboken ska innehålla och hur den ska föras. Att notera är att dagboken får vara i form av upptagning på elektronisk väg eller ingå i en annan dagbok eller ett annat system.

I den föreslagna lagen bör införas krav att varje fartyg ska ha en barlastvattenhanteringsplan och en barlastvattendagbok ombord, med undantag för bogserade fartyg, för vilka dagboken bör få förvaras på det bogserande fartyget. Det bör också anges i lagen att barlastvattnet ska hanteras i enlighet med planen, att i dagboken omedelbart ska antecknas alla åtgärder som gäller hantering av barlastvattnet och att dagboken ska hållas tillgänglig för kontroll. Av utredningens förslag framgår inte att det är befälhavaren som är den person som ska ansvara för att dagboken hålls tillgänglig. Någon annan person kan dock rimligen knappast komma ifråga för denna skyldighet. Det bör därför också framgå av lagtexten att det är befälhavaren som har denna skyldighet.

Det bör lämnas till regeringen att bestämma vilken myndighet som ska pröva frågor om godkännande av barlastvattenhanteringsplaner. Övriga bestämmelser i konventionen om barlastvattenhanteringsplan och barlastvattendagbok kan regeringen meddela verkställighetsföreskrifter om.

## 6.6 Tillsyn

### 6.6.1 Besiktning och certifiering m.m.

**Regeringens förslag:** Svenska fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 ska besiktas innan de sätts i trafik och därefter genomgå regelbundna besiktningar. Det ska dock vara möjligt att kräva att även andra fartyg ska besiktas.

Fartyg som uppfyller de föreskrivna kraven ska erhålla ett barlastvattenhanteringscertifikat. Certifikatet ska kunna återkallas om fartyget inte längre motsvarar de föreskrivna kraven, och bristerna trots föreläggande inte har avhjälpats, om fartyget inte har genomgått de föreskrivna besiktningarna eller om fartyget registrerats i annan stat. Fartyg ska kunna förbjudas att användas till sjöfart om det inte har ett giltigt certifikat.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning, drift och underhåll.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få uppdra åt en erkänd organisation (t.ex. klassningssällskap) att undersöka svenska fartyg och dess utrustning samt utfärda certifikat.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens. Förslaget om att erkända organisationer ska kunna få uppdrag att besikta och certifiera fartyg placeras dock av utredningen i förordning och inte lag. När det gäller rätten att ta ut avgifter för tillsynen föreslår utredningen, till skillnad från regeringen, att detta regleras endast i förordning.



**Remissinstanserna:** Framför inga synpunkter.

**Skälen för regeringens förslag:** I regel E-1–5 finns omfattande och detaljerade bestämmelser om besiktning och certifiering som fartygen ska genomgå. De mest centrala punkterna är följande. För en fullständig redovisning hänvisas till konventionstexten. Huvudregeln är att fartyg som har en bruttodräktighet av minst 400 ska genomgå besiktningar. Bland annat ska en första besiktning ske 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. Därutöver finns krav på förnyad, mellanliggande, årlig samt extra besiktning.

Efter godkänd besiktning ska ett internationellt barlastvattenhanteringscertifikat (certifikat) utfärdas. 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. Certifikatet gäller högst fem år, men kan förlängas under vissa förutsättningar. Ett certifikat ska upphöra att gälla t.ex. om fartyget har registrerats i annan stat eller om tillämpliga besiktningar inte har verkställts.

Fartygen behöver således vara konstruerade och utrustade samt drivas och underhållas så att kraven i konventionen uppfylls. Bestämmelser om detta meddelas lämpligast av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Ett bemyndigande om detta bör således införas. Detta bemyndigande omfattar även eventuella konstruktionskrav med avseende på att minimera fartygs upptagande av sediment, se också avsnitt 6.4.

De centrala bestämmelserna om besiktning och certifiering i konventionen bör införas i lagen. De närmare föreskrifterna om vilka krav som ska gälla i dessa hänseenden kan dock meddelas av regeringen i form av verkställighetsföreskrifter.

Det bör vidare vara fartygets rederi som ansvarar för att fartyget genomgår föreskrivna besiktningar, vilket också bör regleras i lagen.

Bestämmelser om återkallelse av certifikat och om förbud mot att använda ett fartyg om ett giltigt certifikat saknas bör också införas i lagen. 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. Sådana bestämmelser torde ha stöd i artikel 4.1 i konventionen där det bl.a. anges att varje part ska vidta effektiva åtgärder för att tillse att fartygen uppfyller konventionens bestämmelser.

I likhet med vad som gäller för besiktning och certifiering enligt fartygssäkerhetslagen (2003:364) bör det finnas en möjlighet att uppdra åt en s.k. erkänd organisation att utföra besiktning och certifiering. Detta innebär att avtal kan träffas med t.ex. klassificeringssällskap att besikta och certifiera fartyg. Detta är också tillåtet enligt konventionen.

### 6.6.2 Inspektion av fartyg

**Regeringens förslag:** Fartyg ska få inspekteras när tillsynsmyndigheten anser att det behövs. Utländska fartyg ska få inspekteras endast i svensk hamn eller offshore-terminal. Inspektion av utländska fartyg ska som

utgångspunkt begränsas till att avse endast vissa omständigheter, men i vissa fall ska den inledande inspektionen få följas av en detaljerad inspektion.

Tillsynsmyndigheten ska få meddela beslut om förbud och förelägganden för att säkerställa bestämmelsernas efterlevnad. Besluten ska innehålla uppgifter om vilka åtgärder som ska vidtas och ska få förenas med vite.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i allt väsentligt med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Kustbevakningen* ifrågasätter inte den föreslagna territoriella begränsningen av möjligheterna att inspektera utländska fartyg men efterfrågar ett förtydligande att begränsningen endast gäller vid tillsyn och inte t.ex. vid en eventuell efterföljande förundersökning. *Sjöfartsverket* efterfrågar en skyldighet för fartygets ägare eller redare att ersätta kostnader i samband med kvarhållande av fartyget.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Inspektion av svenska fartyg*

I avsnitt 6.6.1 har redogjorts för den tillsyn som enligt konventionen ska ske i form av besiktning och certifiering av fartyg. Ett annat krav på tillsyn kan sägas finnas i artikel 4, som anger att varje part bl.a. ska vidta effektiva åtgärder för att tillse att fartyg som för partens flagg följer konventionens bestämmelser. Detta bör ske genom s.k. inspektion. Någon begränsning av när en sådan inspektion ska ske när det gäller partens egna fartyg anges inte i konventionen. I likhet med vad som gäller inspektioner enligt fartygssäkerhetslagen bör inspektioner kunna få ske när tillsynsmyndigheten 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 spridning av skadliga vattenlevande organismer och patogener. Vid en inspektion bör även kontrolleras om det har skett en misstänkt överträdelse.

#### *Inspektion av utländska fartyg*

När det gäller utländska fartyg anges i konventionen att dessa får inspekteras i hamn eller offshore-terminal (artikel 9.1 och 10.4). Inspektionen av utländska fartyg 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. En detaljerad inspektion får enligt artikel 9.2 dock utföras om ett fartyg saknar gällande certifikat eller det finns klara skäl att anta att fartygets eller dess utrustnings kondition inte väsentligen motsvarar 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. En detaljerad inspektion torde även vara möjlig om denna begärs av annan part i enligt

het med artikel 10.4. Bestämmelserna om inspektion av utländska fartyg i barlastvattenkonventionen bör införas i lagen.

Det bör också anges i lagen att även utländska fartyg bör få inspekteras när tillsynsmyndigheten anser att det behövs.

Med anledning av vad som framförts av *Kustbevakningen* ska nämnas att i avsnitt 6.11.3 redogörs för att några generella territoriella begränsningar motsvarande de som gäller vid inspektion av utländska fartyg inte bör införas när det gäller eventuella efterföljande åtgärder vid t.ex. förundersökning. Det är således endast när det gäller tillsyn i form av inspektion som de territoriella begränsningarna gentemot utländska fartyg ska gälla.

#### *Förbud och förelägganden*

Om förutsättningar föreligger för en detaljerad inspektion, ska den 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 av konventionens regler.

Det bör därför införas möjligheter för tillsynsmyndigheten att meddela varningar samt de förbud och förelägganden som är nödvändiga för att bestämmelserna i lagen ska efterlevas. Sådana förbud och förelägganden kan bestå t.ex. i förbud mot fartygets avgång, förbud mot utsläpp av fartygets barlastvatten eller förelägganden i fråga om fartygets drift och utrustning. I lagrådsremissen hade dessa bestämmelser fått en formulering som begränsade möjligheterna till åtgärder endast till följd av en inspektion. Som *Lagrådet* påpekat kan alla överträdelser av konventionen, oavsett hur de upptäckts, leda till åtgärder. Till exempel kan överträdelser rapporteras enligt artikel 8.2 b). Någon begränsning till att åtgärderna endast får vidtas till följd av en inspektion bör således inte införas. Lagrådet har vidare påpekat att artikel 10.2 är generellt utformad, medan de i lagrådsremissen föreslagna bestämmelserna (som anges genomföra bl.a. artikel 10.2) är mer specifika när det gäller i vilka fall åtgärder får vidtas. Regeringen instämmer i Lagrådets påpekande att åtgärderna bör få vidtas vid samtliga överträdelser av lagen eller föreskrifter meddelade i anslutning till lagen, vilket motsvarar kraven i artikel 10.2. Den föreslagna bestämmelsen avser dock att genomföra även artikel 9.3 som anger vilka åtgärder får vidtas till följd av en detaljerad inspektion. Förutsättningarna för att vidta dessa åtgärder anges i artikel 9.2, och anger att åtgärderna får vidtas om det finns klara skäl att anta att fartyget eller dess utrustnings kondition inte väsentligen motsvarar uppgifterna i certifikatet, att befälhavaren eller besättningen inte har kännedom om de viktigaste procedurerna ombord för hantering av barlastvatten eller inte har genomfört dessa procedurer. Dessa förutsättningar kan inte anses omfattas av förutsättningarna för att vidta åtgärder i artikel 10.2. De förutsättningar som krävs enligt artikel 9.3 bör därför också

dessa komma till uttryck i den aktuella bestämmelsen. Artikel 2.3 i konventionen ger stöd för att åtgärderna får vidtas även utanför ramen för en detaljerad inspektion.

Lagrådet har vidare påpekat att eftersom även varning är en åtgärd som får vidtas enligt konventionen bör detta också uttryckligen anges i den svenska regleringen. Regeringen instämmer i detta. Slutligen ska nämnas att åtgärderna bör kunna få vidtas redan om det finns grundad anledning att anta att ett visst förhållande föreligger. Som Lagrådet har uppgett ställer artikel 10.2 (men även artikel 10.3) i och för sig högre krav innan åtgärderna ska få vidtas, men eftersom, som Lagrådet också konstaterar, artikel 2.3 ger stöd för att införa mer långtgående bestämmelser i den nationella lagstiftningen, är det möjligt att tillåta åtgärderna redan vid den lägre misstankegraden.

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 offshoreterminal 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.

Ett beslut om förbud ska innehålla uppgift om de åtgärder som ska vidtas för att rätta till de förhållanden som ledde till förbudet samt inom vilken tid åtgärderna ska vara vidtagna och gälla till dess förhållandena har rättats till. Ett beslut om föreläggande ska innehålla uppgift om den tid inom vilken åtgärderna ska vara vidtagna. Besluten bör få förenas med vite och efter omständigheterna kunna riktas mot fartygets befälhavare eller rederi. Om någon underlåter att vidta förelagd åtgärd inom utsatt tid, bör åtgärden kunna verkställas på bekostnad av fartygets rederi. Detsamma bör gälla om omedelbar åtgärd krävs, men det finns anledning att befara att den förelagde inte kommer att följa beslutet eller om underrättelse om beslutet inte kan ske utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med det.

*Sjöfartsverket* har efterfrågat en skyldighet för fartygets ägare eller redare att ersätta kostnader i samband med kvarhållande av fartyget. En motsvarande bestämmelse finns i t.ex. fartygssäkerhetslagen. Utredningen har dock inte föreslagit någon sådan bestämmelse och således inte heller redovisat vilka kostnader som i så fall skulle kunna vara aktuella att ersätta. Det saknas därför enligt regeringen tillräckligt beredningsunderlag för att införa en sådan bestämmelse i lagen.

### 6.6.3 Tillsynsmyndighet m.m.

**Regeringens förslag:** Regeringen ska bestämma vilken myndighet som ska utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen.

Den som verkställer en tillsynsförrättning eller biträder vid en sådan förrättning ska ha rätt att få tillträde till fartyget för att där göra de undersökningar, ta de prov samt ta del av de handlingar om fartyget som behövs. Tillsynsförrättningen ska genomföras så att fartyget inte otillbörligen kvarhålls eller försenas.

Den som arbetar med tillsyn eller tillståndsgivning ska inte obehörigen få röja eller utnyttja vad han eller hon i sin tjänst har fått veta om enskildas affärs- eller driftförhållanden. I det allmännas verksamhet ska i

stället tillämpas bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Prop. 2008/09:229

Tillsynsmyndigheten ska skyndsamt anmäla överträdelser till polis- eller åklagarmyndigheten, om det finns misstanke om brott.

**Utredningens förslag:** Innehåller inte några bestämmelser om tillsynsmyndighetens befogenheter vid tillsynen eller om skyldigheten för tillsynsmyndigheten att försöka undvika otillbörliga kvarhållanden eller förseningar av fartyget. Vidare föreslår utredningen att tillsynsmyndighetens skyldighet att rapportera överträdelser till polis eller åklagare ska gälla först vid en högre misstankegrad. I övrigt överensstämmer utredningens förslag med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Åklagarmyndigheten* anser att tillsynsmyndigheten bör anmäla överträdelser till polis eller åklagare redan vid misstanke om brott. *Kustbevakningen* efterfrågar en reglering av vilka befogenheter som tillsynsmyndigheten och biträdande tillsynsmyndigheter ska ha vid utförande av tillsynen. *Sjöfartsverket* efterfrågar dels bestämmelser om skyldighet att lämna uppgifter till tillsynsmyndigheten, dels en bestämmelse i lag om rätt att ta ut avgift för tillsyn.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Tillsynsmyndighet*

Vilken myndighet som ska utöva tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i lagen bör, som utredningen också föreslår, vara en sak för regeringen att bestämma. Utredningen har dock ansett att Sjöfartsverket bör vara tillsynsmyndighet. Ingen remissinstans har framfört någon avvikande åsikt.

Det bör i sammanhanget noteras att de uppgifter som är aktuella i lagen samtliga är sådana som i så fall skulle ha hanterats av Sjöfartsinspektionen inom Sjöfartsverket. Merparten av Sjöfartsinspektionens uppgifter har den 1 januari 2009 flyttats till den nya myndigheten Transportstyrelsen.

#### *Tillsynsmyndighetens befogenheter och skyldigheter*

Utredningen har inte föreslagit några bestämmelser om vilka befogenheter i form av t.ex. tillträde till fartyget, tillgång till handlingar, rätt att undersöka fartyget och ta prover, som tillsynsmyndigheten ska ha. *Kustbevakningen* har efterfrågat bestämmelser som klargör dessa befogenheter både för tillsynsmyndigheten och för de myndigheter som eventuellt biträder vid tillsynen, och *Sjöfartsverket* har efterfrågat en bestämmelse om skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten ska kunna fullgöra tillsynen.

Regeringen noterar att sådana bestämmelser som *Kustbevakningen* och *Sjöfartsverket* har efterfrågat har ansetts nödvändiga vid inspektioner enligt fartygssäkerhetslagen och föroreningslagen. Bestämmelserna kan inte heller undvaras i den nu föreslagna lagstiftningen. Det bör således föras in bestämmelser av detta innehåll i lagen. I samband därmed bör

också regleras konventionens krav i artikel 12.1 att vid utförande av tillsynen ska alla möjliga ansträngningar göras för att undvika att fartyg otillbörligen kvarhålls eller försenas.

Prop. 2008/09:229

### *Tystnadsplikt och sekretess*

Vid den tillsyn som ska utövas 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. Det bör därför i den nya lagen införas en regel om att den som arbetar 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 offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Enligt 30 kap. 23 § denna lag gäller sekretess i den utsträckning regeringen meddelar föreskrifter om 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 9 § offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641) samt bilagan till förordningen finns närmare bestämmelser om när sekretess råder enligt 30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen. Exempelvis gäller sekretess vid tillsyn enligt föroreningslagen (bilagan p. 84). Regeringen avser att på motsvarande sätt reglera att sekretess ska gälla (med de begränsningar som följer av 30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen) vid tillsyn enligt barlastvattenlagen.

### *Anmälan om brott*

I utredningens förslag återfinns en bestämmelse som innebär att tillsynsmyndigheten ska rapportera till åklagare eller polis om myndigheten "har anledning att anta" att det har begåtts brott. Någon motivering för den valda misstankegraden lämnas inte. Dock anges i författningskommentaren att en motsvarande bestämmelse finns i föroreningslagen.

*Åklagarmyndigheten* har uppgett att det är angeläget att polis och åklagare kopplas in i ett så tidigt utredningsskede som möjligt, och att det därför – i likhet med vad som gäller enligt miljöbalken – bör åligga tillsynsmyndigheten att anmäla redan vid misstanke om brott. Jämförelsen med föroreningslagen är enligt Åklagarmyndigheten inte relevant bl.a. eftersom den lagen innehåller särskilda bestämmelser om förundersökning.

Det är naturligtvis önskvärt att överträdelser av den föreslagna lagen beivras snabbt. I detta ligger bl.a. att polis och åklagare kopplas in så

snart det är möjligt och lämpligt. En jämförelse med regleringen i föroreningslagen framstår visserligen som relevant eftersom bestämmelserna om tillsyn i den lagen i stora delar ligger till grund för motsvarande bestämmelser i den nu föreslagna lagen. Det kan också antas att tillsynsförfarandet i praktiken och de inblandade myndigheterna i stora delar kommer att vara desamma. Däremot innehåller föroreningslagen, som Åklagarmyndigheten också uppger, ett särskilt kapitel om förundersökning. Enligt de bestämmelserna får Kustbevakningen inleda förundersökning. Åklagare ska överta ledningen av förundersökningen så snart någon skäligen kan misstänkas för brottet. I den lagen kommer således en stor andel av de presumtiva överträdelserna att vara kända för den som får inleda förundersökning redan innan det finns anledning att anta att det har begåtts något brott.

I barlastvattenlagen föreslås inte några särskilda bestämmelser om förundersökning. Det är därför rimligt att anmälningsskyldigheten till polis och åklagare läggs vid en lägre misstankegrad för att uppnå överensstämmelse med motsvarande bestämmelser i framför allt miljöbalken, men också med systemet i praktiken i föroreningslagen. Regeringen anser således att tillsynsmyndigheten bör anmäla överträdelser till polis eller åklagare vid misstanke om brott.

#### *Avgift för tillsyn av fartyg*

Utredningen har i betänkandet redovisat förslag till förordning om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. I förordningen föreslås att Sjöfartsverket ska få meddela föreskrifter om avgift för tillsyn av fartyg. Ingen remissinstans har haft något att erinra om detta. *Sjöfartsverket* har dock efterfrågat en bestämmelse i lag om rätt att ta ut avgift för tillsyn. Bestämmelser om skyldighet att erlagga avgift måste också ha stöd i lag, varför en sådan justering föreslås.

## 6.7 Särskilda åtgärder mot spridning av vattenlevande organismer och patogener som kan vara skadliga

### 6.7.1 Tilläggsåtgärder

**Regeringens förslag:** Regeringen ska för viss trafik inom vissa områden på svenskt inre vatten få meddela föreskrifter om förbud mot utsläpp av barlastvatten, om det är nödvändigt för att förebygga och begränsa spridning av vattenlevande organismer och patogener som kan vara skadliga.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens med det undantaget att utredningen föreslog att regeringen skulle kunna subdelegera föreskriftsrätten till myndighet.

**Remissinstanserna:** *Naturvårdsverket, Stockholms marina forskningscentrum, Kungliga Tekniska högskolan* och *Naturvetenskapliga fakulteten vid Göteborgs universitet* tillstyrker förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Utöver de regler om hantering av barlastvatten som regleras 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 spridning av skadliga vattenlevande organismer och patogener (regel C-1). Vid beslut om sådana åtgärder ska IMO:s riktlinjer i detta avseende beaktas.

För svensk del kan det diskuteras ett behov av 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 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 utgörs av fartyg som har tagit upp barlastvatten i andra sötvattenshamnar 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.

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 föreskrifter bör få meddelas om det är nödvändigt för att förebygga och begränsa spridning av skadliga vattenlevande organismer och patogener. Vid övervägande om föreskrifter ska meddelas, bör hänsyn tas till både sårbarheten av det område och till den trafik som förbudet avses gälla. Föreskrifter om förbud bör endast bli aktuella för 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. Innan sådana föreskrifter om förbud meddelas bör därför Naturvårdsverket höras. Eftersom det i avsnitt 6.8.2 föreslås att fängelse ska finnas i straffskalan om ett sådant förbud överträds, måste föreskrifterna meddelas av regeringen.

Åtgärderna bör begränsas att gälla endast till svenskt inre vatten där full jurisdiktion gäller.

Undantag och dispens från tillämpningen av sådana beslut bör gälla på motsvarande sätt som bestämmelserna om hantering av barlastvatten inte gäller under vissa förhållanden. En bestämmelse om detta bör således införas.

Det bör övervägas om föreskrifter om förbud av detta slag ska sättas i kraft före konventionens ikraftträdande, se även avsnitt 7.



**Regeringens förslag:** Den myndighet som regeringen bestämmer ska utfärda varningar för barlastvattenintag i vissa områden.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Naturvetenskapliga fakulteten vid Göteborgs universitet, Statens meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) och Länsstyrelsen i Västra Götalands län* tillstyrker förslaget att varningar för barlastvattenintag ska utfärdas. Samtliga dessa remissinstanser uppger dock att de uppgifter som varningarna ska bygga på i dag är mycket begränsade och att avsevärda förbättringar måste göras i de verktyg som ska ta fram dessa uppgifter. Länsstyrelsen har också vissa synpunkter på vilka myndigheter som ska ansvara för att utfärda varningarna eller ta fram underlag för dessa.

**Skälen för regeringens förslag:** 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 algbloomningar, som kan förmodas inverka på intag eller utsläpp av barlastvatten.

För Sveriges vidkommande torde det främst vara aktuellt att varna för giftiga algbloomningar, dvs. växtplankton, mikroskopiskt små alger, i stora mängder. 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. Algbloomningar kan dyka upp i stort sett under hela året, men de potentiellt skadliga blomningarna är vanligast under juli till augusti och delar av hösten.

Utredningen har föreslagit att SMHI bör vara den myndighet som ska utfärda varningarna, och att kommuner och s.k. vattenmyndigheter ska vara skyldiga att lämna uppgifter till SMHI om förhållanden som kan föranleda att varning ska utfärdas. *Länsstyrelsen i Västra Götalands län* har haft vissa synpunkter på vilka myndigheter etc. som ska vara rapporteringsskyldiga till SMHI. Av utredningens motivering och länsstyrelsens remissvar har också framkommit att det kan finnas skäl att lägga uppgiften på andra huvudmän. Vilken myndighet som ska utfärda eventuella varningar liksom vilka övriga myndigheter etc. som ska vara skyldiga att bistå i detta bör dock som utredningen föreslagit bestämmas av regeringen. Regeringen bör dock därvid beakta de synpunkter som har framförts av länsstyrelsen.

**Regeringens förslag:** En administrativ sanktionsavgift, kallad barlastvattenavgift, ska tas ut av fartygets rederi vid otillåtet utsläpp av barlastvatten. Avgiften ska bygga på strikt ansvar och beslutas av den myndighet som regeringen bestämmer. I vissa fall ska en straffrättslig sanktion i form av böter eller fängelse kunna komma i fråga vid sidan av barlastvattenavgiften.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Svea hovrätt* tillstyrker förslaget. *Åklagarmyndigheten* tillstyrker införandet av administrativa sanktioner men avstyrker införandet av straffrättsliga sanktioner eftersom tillräckliga skäl för nykriminalisering inte föreligger. *Kustbevakningen* och *Fiskeriverket* tillstyrker att en barlastvattenavgift införs. Övriga remissinstanser yttrar sig inte i frågan. *Chalmers tekniska högskola* anser att det inte är helt tydligt hur avgiften ska användas i kombination med straff och vite.

### Skälen för regeringens förslag

Enligt artikel 8.2 ska alla överträdelser av konventionens bestämmelser förbjudas och sanktioner införas, oberoende var överträdelsen görs. Sanktionerna ska enligt artikel 8.3 vara tillräckligt stränga för att avskräcka från överträdelser.

Utredningen har föreslagit en kombination av administrativa sanktioner i form av en s.k. barlastvattenavgift som ska påföras fartygets rederi vid otillåtet utsläpp av barlastvatten och straffrättsliga sanktioner riktade både mot fysiska och juridiska personer.

#### *Administrativ sanktionsavgift*

En jämförelse med vattenföreningensavgiften

Sanktionsavgifter förekommer inom flera områden och har ofta förmodats föra med sig en effektivisering, eftersom de anses erbjuda en snabb, enkel och kostnadseffektiv lösning på de problem som beivrandet av regelbrott utgör. Ett närliggande exempel utgörs av vattenföreningensavgiften i föreningenslagen. Avgiften, som tas ut enligt principen om strikt ansvar, ska påföras vid otillåtna oljeutsläpp från fartyg. (För en detaljerad redovisning av bestämmelserna angående vattenföreningensavgiften hänvisas till s. 134–135 i betänkandet.)

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

Systemet med vattenföreningsavgift fungerar bra. Det finns en stor acceptans för avgiften, och möjligheten som finns att hålla kvar ett fartyg för att säkerställa betalning av avgiften är ett effektivt medel i förfarandet.

#### Barlastvattenavgift

Bestämmelserna om hantering av barlastvatten kommer att gälla fartyg i internationell trafik. Många av de fartyg som kommer att omfattas av regelsystemet kommer därför att vara utländska. Eftersom dessa fartyg snabbt lämnar svenska farvatten, bör ett sanktionssystem inrymma möjligheter till snabba och effektiva ingripanden. En sanktionsavgift med en liknande utformning som vattenföreningsavgiften skulle därvid kunna vara en mycket effektiv sanktion. 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.

Det finns vissa 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 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. Skulle en rubbning av den ekologiska balansen ske till följd av utsläppet är det dock i princip omöjligt att återställa den till den ursprungliga. I sådant hänseende kan ett barlastvattenutsläpp således få mycket allvarligare konsekvenser än ett oljeutsläpp eftersom naturen så småningom läker åtminstone de flesta negativa följder av ett oljeutsläpp. Enbart risken i sig att en rubbning av den ekologiska balansen kan ske medför att det bör ses minst lika allvarligt på ett otillåtet utsläpp av barlastvatten som ett otillåtet oljeutsläpp. En sanktionsavgift bör därför vara en lämplig sanktion även vid ett otillåtet utsläpp av barlastvatten. Samtliga remissinstanser som har yttrat sig i frågan har också tillstyrkt att en barlastvattenavgift införs. Regeringen föreslår således att en s.k. barlastvattenavgift ska få påföras vid otillåtna utsläpp av barlastvatten.

Avgiften bör, i likhet med vad som gäller vattenföreningsavgiften, påföras av myndighet. Om en förvaltningsmyndighet ska ta ut avgiften, bör avgiftsskyldigheten bygga på strikt ansvar. För att en konstruktion med strikt ansvar ska vara försvarbar ur rättssäkerhetssynpunkt, bör dock 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. Eftersom ett utsläpp av obehandlat barlastvatten i princip utslutande torde kunna härledas till ett uppsåtligt eller oaktsamt handlande, bör det ur rättssäkerhetssynpunkt inte finnas några betänkligheter att tillämpa strikt ansvar, även om detta innebär ett betydelsefullt avsteg från vad som gäller som huvudregel inom det straffrättsliga systemet. Det strikta ansvaret bör också kunna mildras genom en möjlighet till jämkning av avgiften, se avsnitt 6.8.1.

Även om avgiften ska få tas ut med strikt ansvar ska den myndighet som får uppgiften att ta ut avgiften självfallet överväga förutsättningarna härför noggrant. För att avgiften ska få tas ut måste myndigheten kunna visa att en överträdelse av bestämmelserna objektivt har skett. Om det föreligger tveksamhet i fråga om något regelbrott har begåtts, ska således någon avgift inte tas ut. Några bedömningssvårigheter i någon större omfattning av om en överträdelse har skett torde dock knappast uppstå. Exempelvis kan en stickprovsundersökning av fartygets barlastvatten utvisa om fartyget följt gällande normer för utsläpp.

I likhet med vattenföroreningsavgiften bör avgiften drabba fartygets redare. I normalfallet är det redaren som åtnjuter de eventuella ekonomiska besparingar som görs till följd av otillåtna utsläpp av barlastvatten. Redaren är därför det subjekt som ligger närmast till hands att ta ut barlastvattenavgiften av.

En redare är enligt regel A-1.3 i konventionen 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)”.

Det ska nämnas att ISM-koden inte använder begreppet redare, utan begreppet företag. Innebörden är dock densamma. ISM-koden innehåller bl.a. krav att fartyg ska ha certifikat om godkänd säkerhetsorganisation, och att det företag som driver fartyget ska ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation. På certifikatet ska anges vilket företag som driver fartyget. Om certifikat t.ex. saknas eller är ogiltigt riskerar företaget att fartyget hindras att anlöpa hamnar i de länder som omfattas av koden. Den allt övergripande majoriteten av länder med sjöfart omfattas av ISM-koden. ISM-regleringen innebär därför att uppgift om vilket företag som driver fartyget nästan alltid finns tillgänglig. ISM-koden utgår dock från att det är ägaren som i första hand är att anse som ansvarigt företag genom kravet att ägaren ska anmäla till den nationella sjöfartsadministrationen om det är någon annan än ägaren som ansvarar för driften av fartyget.

Det ska också nämnas att ISM-koden numera utgör gällande gemenskapslagstiftning genom att koden tagits in i sin helhet i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av den Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95. EG-förordningen innehåller en likalydande definition på begreppet företag som den som finns i ISM-koden.

Definitionen i barlastvattenkonventionen innebär inte att det företag som är ansvarigt för fartygets drift enligt ISM-koden per automatik är att anse som redare enligt barlastvattenkonventionen. Utformningen av definitionen i konventionen innebär emellertid att det ändå måste presumeras att det företag som övertagit ansvaret för fartygets drift enligt ISM-koden också blir att betrakta som redare enligt konventionen, även om en självständig prövning måste göras. Den som tagit över ansvaret från ägaren för fartygets drift är således att anse som redare. Det kan förekomma att redarfunktionerna fördelas mellan flera olika personer, t.ex. ägaren och en befraktare av fartyget. Den myndighet som ska påföra avgiften är därför hänvisad till en helhetsbedömning av vem som står för

den övervägande delen av redarfunktionerna. En person som har övertagit ansvaret enligt ISM-regelverket har dock övertagit den absoluta majoriteten av uppgifter av säkerhetsmässig natur, inklusive ansvaret för personalen. Definitionen av redare bör därför också föras in i lagen. Det ska slutligen nämnas att begreppen redare och rederi är synonyma. Begreppet redare synes dock lämpligare att använda i detta sammanhang eftersom definitionen anger att det kan vara fråga om både en fysisk och en juridisk person. När det i denna proposition talas om redare och rederi avses således samma sak.

Den närmare utformningen av barlastvattenavgiften behandlas i avsnitt 6.8.1.

### *Straffrättsliga sanktioner*

Utöver en administrativ sanktion i form av en barlastvattenavgift har utredningen även föreslagit att vissa överträdelser av bestämmelserna i lagen ska sanktioneras straffrättsligt. Av de remissinstanser som har yttrat sig i denna fråga har *Svea hovrätt* tillstyrkt medan *Åklagarmyndigheten* avstyrkt förslaget. Åklagarmyndigheten har därvid ansett dels att det inte föreligger tillräckliga skäl för en nykriminalisering, dels att det finns flera hinder för en framgångsrik lagföring. Bland annat är upptäcktsrisken för ett otillåtet utsläpp av barlastvatten ringa. Därtill kommer enligt myndigheten bevisproblemen säkerligen att bli betydande eftersom det inte är tillräckligt att visa att ett utsläpp ägt rum utan även hur detta kunnat ske, eftersom det enligt förslaget krävs uppsåt eller oaktsamhet. Vidare kan utsläpp av barlastvatten inte uppdagas genom de spaningsmetoder som i dag används för att uppdaga oljeutsläpp. Lagföringen kan slutligen enligt myndigheten försvåras av att brottet begåtts på ett utländskt fartyg och att de misstänkta gärningsmännen inte finns i landet då huvudförhandling ska ske.

Inledningsvis ska erinras om att Högsta domstolen har slagit fast att något principiellt hinder att förena sanktionsavgifter med straffrättsliga sanktioner inte finns (jfr NJA 2004 s. 840). Som tidigare angetts sanktioneras t.ex. bestämmelserna i föroreningslagen på ett sådant sätt. En liknande kombination av sanktioner finns också t.ex. i miljöbalken.

Lämpligheten av dubbla sanktioner vid samma överträdelse kan dock diskuteras. Även om både böter och fängelse finns i straffskalan, kan det 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 också vara möjligt att straffrättsligt ställa den som uppsåtligt eller av oaktsamhet underlåtit att följa bestämmelserna om barlastvattenhantering till ansvar. Det ökade allvar med vilket samhället ser på miljöfrågor talar också starkt för att överträdelser av bestämmelserna bör sanktioneras även straffrättsligt. Främmande organismer som släpps ut med barlastvatten kan orsaka mycket stor ekologisk och ekonomisk skada i den nya miljön genom t.ex. försämrad vattenkvalitet i dricksvattentäkter, utslagning av inhemska arter som har ett

högt ekonomiskt värde, förstörelse av fisk- och musselodlingar och igentäppning av vattenintag till industrier. Särskilt allvarligt är att en ekologisk miljö som blivit förändrad genom införandet av nya arter inte går att återställa. Förekomsten av straffrättsliga påföljder vid sidan av en administrativ sanktionsavgift torde också göra ekonomiska överväganden inför ett utsläpp av barlastvatten mindre aktuella. En administrativ sanktionsavgift, som ofta dessutom torde påföras en juridisk person, kan i många fall inte anses utgöra tillräckligt ekonomiskt incitament för rederierna att följa bestämmelserna om hantering av barlastvatten, med tanke på bl.a. den frakt som kan intjänas. Först om redaren och t.ex. befälhavaren dessutom riskerar personligt ansvar vid överträdelser bör detta verka tillräckligt avskräckande.

För att en kriminalisering av ett beteende ska kunna godtas bör dock även krävas att det är praktiskt möjligt att beivra överträdelser. Åklagarmyndigheten har pekat på en rad omständigheter som kan innebära hinder för en effektiv lagföring. I dag finns vissa begränsningar i möjligheterna att upptäcka ett otillåtet barlastvattenutsläpp. En möjlighet enligt konventionen är dock stickprovskontroll av fartygets barlastvatten vid en inspektion i hamn. Det kan vidare inte uteslutas att metoder för att upptäcka barlastvattenutsläpp till havs kommer att utvecklas, t.ex. baserat på skillnaden i temperatur mellan barlastvattnet och havsvattnet. Dagens svårighet att upptäcka otillåtna barlastvattenutsläpp bör därför inte utgöra hinder mot att införa straffrättsliga sanktioner. Det finns sammanfattningsvis goda skäl för att införa även ett straffrättsligt sanktionssystem i den föreslagna lagen.

*Chalmers tekniska högskola* har efterfrågat ett förtydligande av hur den föreslagna barlastvattenavgiften och straffsanktionerna samt vite ska kombineras och att det bör tydliggöras vilka sammanlagda konsekvenser en överträdelse kan medföra. Det bör därvid först nämnas den möjlighet till nedsättning eller eftergift av avgiften som föreslås och som kan användas bl.a. om den samlade påföljden blir oproportionerligt sträng (se avsnitt 6.8.1). Vid bestämmande av straffrättslig påföljd för den enskilde kan också sådan hänsyn tas i straffmätningen enligt reglerna i 29 kap. 5 § brottsbalken. I övrigt innebär således förslaget att den föreslagna avgiften kan kombineras fullt ut med straff eller vite. Det är dock inte görligt att ange vilka samlade påföljder som kan vara aktuella vid varje särskild överträdelse.

Den föreslagna lagen innehåller förutom bestämmelser om när utsläpp av barlastvatten är tillåtet, en rad handlingsregler om att barlastvattnet ska hanteras på visst sätt, t.ex. i enlighet med den s.k. barlastvattenhanteringsplanen, att en s.k. barlastvattendagbok ska föras, att olika omständigheter ska rapporteras och om skyldighet att genomgå tillsyn. Överträdelser av dessa bestämmelser, som alltså inte utgör otillåtna utsläpp av barlastvatten, bör sanktioneras straffrättsligt och inte genom en administrativ sanktionsavgift. Det är bl.a. svårt att avgöra om dessa överträdelser lämpar sig för strikt ansvar. Vid liknande uppsåtliga eller oaktsamma överträdelser enligt föroreningslagen ådöms en straffrättslig påföljd. Det har diskuterats om det bör påföras en sanktionsavgift för dessa, men det har befunnits inte böra införas för närvarande, jfr prop. 2000/01:139. Överensstämmelse bör gälla mellan de två lagarna i detta hänseende.

**Regeringens förslag:** Barlastvattenavgift ska betalas 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. Befälhavaren och, om det är möjligt, redaren ska underrättas om beslutet att ta ut avgift. Beslutet ska vara omedelbart verkställbart. Den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela förbud och förelägganden för att säkra bevis och betalning av avgiften. Bestämmelser om preskriptionstid ska införas.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens förutom att beslutet att ta ut avgift enligt utredningen skulle underrättas genom delgivning.

**Remissinstanserna:** *Fiskeriverket* och *Chalmers tekniska högskola* anser att de föreslagna nivåerna på avgiften är för låga.

**Skälen för regeringens förslag:** I avsnitt 6.8 har föreslagits att en barlastvattenavgift ska tas ut av fartygets redare vid otillåtna utsläpp av barlastvatten. Avgiften ska utgå med strikt ansvar och fastställas av myndighet. 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. Dessutom föreligger en betydande skillnad gentemot oljeutsläppen som orsakar skada i förhållande till den mängd olja som släpps ut. 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 tillräckligt avskräckande för rederier med stora fartyg utan att rederier med mindre fartyg drabbas orimligt hårt. Den indelning i fartygsstorlekar som anges i föroreningslagen bör kunna användas även i detta sammanhang. För att ge preventiv effekt måste avgiften vara ekonomiskt kännbar samtidigt som den inte får drabba de mindre fartygen oskäligt hårt. Utredningen har föreslagit att den lägsta avgiften bör kunna uppgå till ett prisbasbelopp och den högsta till tio prisbasbelopp, samt för de mellanstora fartygen tre respektive fem prisbasbelopp. Endast *Fiskeriverket* och *Chalmers tekniska högskola* har haft synpunkter på den föreslagna avgiftsnivån och då ansett att nivån är satt för lågt. Det är naturligtvis svårt att i en helt ny lagstiftning ha någon välgrundad uppfattning om vilka avgiftsnivåer som är både rimliga och effektiva för ändamålet. Högre avgifter kan antas ha en högre avskräckande effekt, men kan som nämnts också uppfattas som oskäligt höga för vissa fartyg. I ett skede med införandet av en helt ny lagstiftning är det

rimligt att lägga avgifterna på de nivåer som utredningen har föreslagit då några mer avgörande skäl för annat inte har framkommit. Sammanfattningsvis kan det föreslagna avgiftsuttaget då ställas upp enligt följande.

Fartygets bruttodräktighet	Antal prisbasbelopp
Högst 3 000	1
3 001–15 000	3
15 001–50 000	5
större än 50 000	10

(Ett fartygs bruttodräktighet är ett enhetslöst jämförelsetal baserat på fartygets totala inneslutna volym.)

Grunderna för beräkning av avgiften bör anges i lag.

Om en barlastvattenavgift med hänsyn till omständigheterna framstår som oskälig, bör den kunna sättas ned eller efterges. Skäl för jämkning bör exempelvis kunna föreligga om det för samma överträdelse redan har ådömts en straffrättslig sanktion, eventuellt jämte företagsbot. Om vite har dömts ut bör också detta kunna vara en omständighet som ska kunna medföra en nedsättning av avgiften. Mängden av utsläppt barlastvatten bör emellertid inte vara en faktor som ska kunna ligga till grund för en jämkning eftersom den skada som kan uppstå till följd av utsläppet inte är direkt relaterad till mängden utsläppt vatten. Möjligheten till jämkning bör utnyttjas restriktivt.

På samma sätt som gäller beträffande vattenföroreningsavgiften bör befälhavaren och, om det är möjligt, den redare som beslutet avser underrättas om beslutet. Utredningen föreslog härvid att underrättelsen av beslutet skulle ske genom den särskilda underrättelseformen delgivning. Någon motivering för detta lämnades dock inte. Det bör då nämnas att underrättelse av beslut om vattenföroreningsavgift – den avgift som annars jämförs med i detta avsnitt – inte behöver göras genom delgivning. En myndighet bestämmer enligt 21 § förvaltningslagen (1986:223) själv hur underrättelse av beslut ska ske, och kan då välja att delge beslutet om detta bedöms nödvändigt. Några skäl att kräva att delgivning alltid ska ske, vilket blir följderna av utredningens förslag, föreligger knappast. Frågan om hur mottagaren av avgiftsbeslutet ska underrättas om beslutet bör kunna lämnas till beslutande myndighet att avgöra. Någon bestämmelse om att delgivning ska ske bör således inte införas i lagen.

Från effektivitetssynpunkt är det av stor vikt att beslutet kan verkställas så snart som möjligt. Detta gäller särskilt eftersom utländska fartyg kommer att beröras och dessa, om det inte finns tillräckliga verkställighetsmöjligheter, kan avsegla från hamn före fullgjord betalning. Beslutet bör därför kunna verkställas genast, dvs. utan hinder av att det inte vunnit laga kraft. En förvaltningsmyndighets beslut som enligt särskild föreskrift får verkställas utgör en exekutionstitel, på grundval av vilken verkställighet får ske. Sådan exekutionstitel får verkställas innan den har vunnit laga kraft om det är särskilt föreskrivet.



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. Myndigheten bör därför kunna meddela de förbud och förelägganden som krävs i detta hänseende, liksom de som krävs för att säkra bevisning inför ett beslut. Giltighetstiden för sådana beslut bör begränsas i tid, lämpligen 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, jfr avsnitt 6.6.2 om den territoriella begränsningen av inspektionsmöjligheterna.

Det bör vidare finnas bestämmelser om under hur lång tid ansvar kan utkrävas och beslutad avgift kan inkrävas. Sådana bestämmelser finns beträffande en del andra sanktionsavgifter, t.ex. byggnadsavgift, särskild avgift och tilläggsavgift i plan- och bygglagen (1987:10), konkurrens-skadeavgift i konkurrenslagen (2008:579) och marknadsstörningsavgift i marknadsföringslagen (2008:486). Preskriptionstiden för brott som inte leder till svårare straff än fängelse i ett år uppgår till två år (jfr 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 föreligger. Det bör även finnas en gräns för under hur lång tid ett beslut om barlastvattenavgift ska få verkställas. Ädömda böter bortfaller när fem år förflutit från det att en dom vunnit laga kraft (jfr 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.

### 6.8.2 Det straffrättsliga ansvaret

**Regeringens förslag:** Straffskalan för den som uppsåtligen eller av oaktsamhet släpper ut barlastvatten om detta inte har hanterats på föreskrivet sätt ska vara böter eller fängelse i högst två år. Detsamma ska gälla befälhavaren, om denne uppsåtligen eller av oaktsamhet har brustit i den tillsyn som behövs för att utsläpp av barlastvatten ska hanteras på föreskrivet sätt. 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 straffansvaret det befälet. Även ansvarig företrädare för redaren ska omfattas av samma ansvar om han eller hon underlåtit att göra vad som skäligen kunnat fordras av honom eller henne för att förhindra det inträffade.

Straffskalan för den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot tillsynsmyndighetens beslut om förbud eller förelägganden ska vara böter eller fängelse i högst ett år. Även ansvarig företrädare för redaren ska omfattas av samma ansvar om han eller hon underlåtit att göra vad som

skäligen kunnat fordras av honom eller henne för att förhindra det inträffade.

Straffskalan för befälhavare som framför ett fartyg som inte har en godkänd barlastvattenhanteringsplan eller i strid mot ett förbud att använda till sjöfart, för den som inte följer en godkänd barlastvattenhanteringsplan eller bryter mot skyldigheten att hålla barlastvattendagboken tillgänglig, och för ansvarig företrädare för ett fartygs redare om denne underlåter att se till att fartyget genomgår besiktning eller underlåter att se till att fartyget har en godkänd barlastvattenhanteringsplan, ska vara böter eller fängelse i högst sex månader. Ansvar ska kunna bli aktuellt både vid uppsåtliga och oaktsamma överträdelser, förutom när det gäller skyldigheten att hålla barlastvattendagboken tillgänglig, där ansvar ska kunna aktualiseras enbart vid uppsåt. Även ansvarig företrädare för redaren ska omfattas av ansvaret vid överträdelser av förbud att fartyget inte får användas till sjöfart om han eller hon underlåtit att göra vad som skäligen kunnat fordras av honom eller henne för att förhindra det inträffade.

Slutligen ska böter kunna utdömas för den bryter mot föreskrift om barlastvattendagböcker eller om skyldighet att rapportera olyckshändelser eller brister, den som bryter mot förbudet att ta ut en särskild avgift för mottagning av sediment och den som lämnar oriktig uppgift för att få ett certifikat utfärdat eller dess giltighetstid förlängd. För ansvar enligt de två sistnämnda gärningarna ska krävas uppsåt medan de två förstnämnda ska föranleda ansvar även vid oaktsamhet.

Till ansvar ska inte dömas för gärningar som är belagda med strängare straff i brottsbalken eller miljöbalken. Om ett förbud har förenats med vite, ska vid överträdelse av förbudet inte straff ådömas.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Svea hovrätt* anser att det bör övervägas om inte överträdelser utförda av utländska fartyg bör begränsas till enbart ekonomiska sanktioner. *Åklagarmyndigheten* efterfrågar riktlinjer för hur en företagsbot ska beräknas om detta ska vara en påföljd.

### Skälen för regeringens förslag

I avsnitt 6.8 har föreslagits att förutom administrativa sanktioner ska även straffrättsliga sanktioner införas.

### Otillåtna utsläpp av barlastvatten

Vad först gäller otillåtna utsläpp av barlastvatten har regeringen i avsnitt 6.8 motiverat varför ett otillåtet utsläpp av barlastvatten är att anse som en minst lika allvarligt gärning som ett otillåtet utsläpp av olja. En jämförelse med straffskalan för otillåtna oljeutsläpp i föroreningslagen framstår därför som relevant. Straffskalan för sådana brott är böter eller fängelse i högst två år. Detsamma bör således gälla otillåtna utsläpp av barlastvatten.

Vad gäller de straffrättsliga subjekten kan urskiljas tre kategorier som bör kunna ställas till ansvar, nämligen dels den som faktiskt utför utsläp-

### *Utsläpparen*

Den som rent faktiskt gjort sig skyldig till ett otillåtet utsläpp av barlastvatten bör kunna ställas till ansvar. Utsläpp kan ske dels av automatiska system som övervakas av maskinpersonal, dels genom aktiva åtgärder antingen på bryggan eller mekaniskt på annat ställe i fartyget. För att träffas av ansvaret ska personen ha vidtagit direkta åtgärder för att släppa ut barlastvattnet. En sådan bestämmelse innebär att bl.a. såväl besättningsmän som befälhavare kan träffas av ansvar.

### *Befälhavaren*

Befälhavaren har normalt det övergripande ansvaret ombord på fartyget för dess drift. Han har en övervakningsplikt och är skyldig att hålla sig underrättad om förhållandena ombord samt agera och reagera om han har anledning att anta att gällande föreskrifter inte följs. För att klargöra tillsynsansvaret föreslås i avsnitt 6.11.2 att 2 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen kompletteras med en skyldighet för befälhavaren att känna till reglerna om barlastvattenhantering. 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. Mot bakgrund av detta tillsynsansvar bör befälhavaren kunna ställas till ansvar även i det fall han eller hon har brustit i den tillsyn som behövs för att utsläpp inte ska ske.

I vart fall på större fartyg är det dock omöjligt för befälhavaren att rent fysiskt utöva ständig tillsyn över allt som sker ombord. Delegering av den mer omedelbara tillsynen över t.ex. hanteringen av barlastvatten kan därför ske till annat befäl. 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 också komma till uttryck i lagtexten.

### *Redaren*

Det är vidare enligt regeringen givet att också ansvarig företrädare för fartygets redare, som har det yttersta ansvaret för verksamheten, ska kunna åläggas straffrättsligt ansvar om han eller hon inte har ingripit i verksamheten och förhindrat att denna drivs i strid med gällande bestämmelser. I avsnitt 6.8 redogörs närmare för redarbegreppet och definitionen av detta. Ansvar bör således utkrävas enligt de utvecklade principerna för företagaransvar. Den sålunda ansvarige ska 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. Något krav på att företagaren ska ha varit medveten om överträdelsen finns inte, då det för ansvar bör vara tillräckligt att brottet har begåtts av oaktsam-

het. Däremot bör man kunna konstatera att företagarens underlåtenhet har orsakssamband med överträdelsen, eller med andra ord att överträdelsen hade kunnat undvikas om företagaren gjort vad som ankommer på honom för att förhindra och kontrollera att överträdelser inte begås (jfr prop. 2000/01:139 s. 132–133.) Ansvar bör vara uteslutet om redaren saknat varje praktisk möjlighet att avvärja överträdelsen av förbudet eller föreskriften. Har redaren försummat att hålla sig underrättad om förhållanden fast än han bort göra detta bör också denna försummelse hänföras till underlåtenhet att göra vad som skäligen kunnat fordras för att kunna förhindra det otillåtna förfarandet (jfr prop. 1979/80:167 s. 274–275.)

Vad gäller straffskalan saknas anledning att inte ha densamma för samtliga dessa subjekt. I skuldhanseende bör mot bakgrund av vad som anförts i detta avsnitt redarens ansvar inte kunna anses som mindre än befälhavarens eller för den skull, den som vidtar den faktiska åtgärden för att släppa ut barlastvattnet.

### **Överträdelser av förbud och förelägganden**

I avsnitt 6.6.2 har föreslagits att tillsynsmyndigheten ska ha möjlighet att meddela förbud och förelägganden till följd av överträdelser av lagen. Förbuden och föreläggandena har också föreslagits kunna förenats med vite. Möjligheten att besluta om förbud och föreläggande förenat med vite finns även i andra sjöfartsanknutna regelverk, t.ex. i fartygssäkerhetslagen och föroreningslagen, och är ofta ett mycket effektivt sätt att få rederier att tillmötesgå kraven i lagstiftningen, särskilt möjligheten att besluta om t.ex. reseförbud för fartyget. Det förekommer dock att sådana förbud och förelägganden inte följs, framför allt av ekonomiska skäl då ett fartyg som måste ligga still för att åtgärda påpekade brister både tappar frakt och riskerar att få betala hamnavgift för extra liggetid. Det kan inte uteslutas att förbud och förelägganden inte kommer att följas även när det gäller den nu föreslagna lagstiftningen. Att uppsåtligen eller av oaktsamhet inte följa ett förbud eller föreläggande bör anses som så allvarligt att överträdelsen även bör kunna föranleda ett straffansvar.

Som redan nämnts har föreslagits att förbuden och föreläggandena ska få förenas med vite. I svensk rätt gäller huvudregeln att vite inte får utsättas då straff är utsatt. Något absolut hinder mot att utdöma både vite och t.ex. böter finns emellertid inte, men det bör med beaktande av huvudregeln ändå införas en begränsning på så sätt att om förbudet eller föreläggandet är förenat med vite bör straffansvar inte komma i fråga. Vad gäller straffskalan bör denna kunna bestämmas till böter eller fängelse i högst ett år. Även i dessa fall bör ansvarig företrädare för fartygets redare kunna ställas till ansvar.

### **Överträdelser av vissa bestämmelser om barlastvattenplan, barlastvattencertifikat och barlastvattendagbok samt av skyldigheten att genomgå besiktning**

Även vissa andra överträdelser bör anses vara så allvarliga att de bör straffsanktioneras, dock inte enligt en lika hög straffskala som för de ovan nämnda överträdelserna.

Ett av lagens mest grundläggande krav är att ett fartyg ska ha en godkänd barlastvattenplan. En befälhavare som framför fartyget utan en sådan plan bör därför kunna ställas till ansvar för detta, likaså den som inte följer en sådan plan, förutsatt att denna gärning inte innebär att ett otillåtet utsläpp sker, då gärningen föranleder ansvar enligt andra bestämmelser enligt vad som föreslagits tidigare i detta avsnitt. Eftersom det är redaren som i första hand måste anses ha ansvaret för att fartyget framförs i enlighet med gällande lagstiftning bör ett straffansvar gälla även för det fall att redaren underlåter att se till att fartyget har en sådan godkänd barlastvattenplan, liksom om redaren inte ser till att fartyget genomgår besiktning.

Även innehavet av ett giltigt barlastvattencertifikat är ett grundläggande element i den föreslagna lagen. Till skillnad mot barlastvattenplanen, som ska innehålla bestämmelser om t.ex. hur barlastvattnet ska hanteras, utgör certifikatet enbart en formell bekräftelse på att fartyget vid en besiktning har visat sig uppfylla kraven i regelverket på t.ex. konstruktion och innehav av just en barlastvattenplan. Att framföra fartyget utan giltigt certifikat bör därför i sig inte utgöra en så allvarlig överträdelse att den bör straffbeläggas eftersom det kan finnas ett flertal anledningar, bl.a. av rent formell art, som gör att certifikatet inte är giltigt eller t.o.m. saknas. Frånvaron av certifikat utgör också en sådan omständighet som kan föranleda att fartyget vid en hamnstatskontroll kan komma att beläggas med t.ex. reseförbud, vilket i sig får anses utgöra en tillräcklig reaktion. I avsnitt 6.6.1 har dock föreslagits att tillsynsmyndigheten ska kunna förbjuda fartyg att användas till sjöfart om fartyget inte har ett gällande certifikat. En befälhavare som framför fartyget i strid mot ett sådant uttryckligt förbud bör däremot kunna ställas till ansvar. Även i detta fall bör ansvarig företrädare för fartygets redare kunna ställas till ansvar.

Vid tillsyn är en kontroll av barlastvattendagboken ett viktigt moment för att se om barlastvatten har släppts ut i strid mot bestämmelserna i lagen. I avsnitt 6.5 har därför föreslagits att befälhavaren ska hålla dagboken tillgänglig vid inspektion. Om skyldigheten att hålla dagboken tillgänglig inte följs försvåras kontrollen så pass mycket att detta också bör föranleda straffansvar.

Vad gäller det subjektiva rekvisitet för de nu föreslagna ansvarsbestämmelserna bör, precis som de tidigare föreslagna ansvarsbestämmelserna, både uppsåtliga och oaktsamma överträdelser föranleda ansvar. Överträdelserna är vidare inte att anse som lika allvarliga som de gärningar som, enligt vad som tidigare redogjorts för, straffansvar ska dömas ut för. De är dock av så pass allvarlig karaktär att det inte kan anses tillräckligt med enbart böter. Även fängelse bör – dock undantagsvis – kunna bli aktuellt, men då lämpligen i högst sex månader. En jämförelse har även här gjorts med den straffrättsliga regleringen i föroreningslagen som innehåller bestämmelser av liknande karaktär.

### **Vissa övriga överträdelser**

Slutligen finns ytterligare några bestämmelser i den föreslagna lagen som har så pass stor betydelse för att lagens syfte inte ska äventyras, att den

som bryter mot dem bör kunna drabbas av straffansvar. Skyldigheten att föra barlastvattendagbok i enlighet med de föreskrifter som kommer att meddelas (avsnitt 6.5) är en sådan viktig komponent för att en kontroll av dagboken ska vara meningsfull. Förbudet att ta ut en särskild avgift för mottagning av sediment (avsnitt 6.4) är ett viktigt incitament för att få rederierna att lämna sediment i mottagningsanordningar. Skyldigheten att lämna riktiga uppgifter för att få ett certifikat utfärdat eller förnyat (avsnitt 6.5) är viktig bl.a. eftersom tillsynsmyndigheten många gånger måste förlita sig på dessa uppgifter och inte kan kontrollera dessas giltighet. Skyldigheten att rapportera en olyckshändelse eller en brist är ett viktigt komplement till tillsynsmyndighetens uppgifter eftersom tillsynsmyndigheten inte har praktisk möjlighet att upptäcka alla brister eller ens alla olyckor som kan uppstå. Beträffande straffskalan framstår det dock som orimligt att dessa gärningar ska kunna föranleda fängelse, varför högre straff än böter inte kan motiveras. När det gäller det subjektiva rekvisitet är det svårt att tänka sig att en överträdelse av förbudet att ta ut en särskild avgift för mottagning av sediment kan komma att ske annat än uppsåtligt. Skulle någon försöka att ta ut en särskild avgift kommer t.ex. med all trolighet rederiet att påpeka det lagstridiga i detta, varför någon oaktsamhet därefter knappast kan anses föreligga. På grund härav samt då gärningens art knappast motiverar ansvar vid oaktsamhet bör denna överträdelse därför endast medföra ansvar vid uppsåt. Även när det gäller lämnandet av uppgifter i certifikatsärenden framstår det som tveksamt om oriktiga uppgifter kan komma att lämnas annat än uppsåtligt. I vilket fall som helst är inte heller denna överträdelse av sådan natur att ansvar bör komma i fråga annat än vid uppsåtliga gärningar. Övriga här föreslagna ansvarsbestämmelser bör föranleda ansvar även vid oaktsamhet.

### Överträdelser av utländska fartyg

Barlastvattenlagen föreslås – när det gäller utländska fartyg – vara tillämplig i det svenska sjöterritoriet samt den svenska ekonomiska zonen. I detta avsnitt har föreslagits att vissa överträdelser ska föranleda ansvar i form av böter eller fängelse. *Svea hovrätt* har ansett att det bör övervägas om inte överträdelser av bestämmelser i barlastvattenlagen begångna av utländska fartyg bör sanktioneras endast genom ekonomiska sanktioner. Även om havsrättskonventionen inte hindrar att fängelse döms ut för brott mot utsläppsförbud av barlastvatten är skälen för en begränsning av möjligheten att döma ut fängelse enligt hovrätten gällande på samma sätt som när det gäller otillåtna utsläpp av olja, där en begränsning av möjligheten att döma ut fängelse föreligger.

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 (den s.k. begränsnings-

lagen) har genomfört denna artikel i svensk rätt. Utsläpp av skadliga vattenlevande organismer har emellertid inte ansetts kunna utgöra eller vara att jämställa med förorening (jfr avsnitt 6.1). Därför gäller inte begränsningen i havsrättskonventionen till ekonomiska påföljder för överträdelse av bestämmelser om hantering av barlastvatten. Detta får till följd att ett otillåtet oljeutsläpp från ett utländskt fartyg kommer att bestraffas med en lindrigare påföljd än ett otillåtet utsläpp av barlastvatten, såvida inte oljeutsläppet görs i territorialhavet och utsläppet bedöms som uppsåtligt och allvarligt, då fängelse är tillåtet. En sådan följd kan förefalla mindre lämplig, då det tidigare i denna proposition har redogjorts för att det i princip är lika allvarligt att göra ett otillåtet barlastvattenutsläpp som att släppa ut olja otillåtet. Å andra sidan kan anföras att begränsningen när det gäller oljeutsläpp faktiskt är föranledd enbart av kravet i havsrättskonventionen. För oljeutsläpp från svenska fartyg gäller inte någon sådan begränsning av straffskalan. Statsmakterna har således i princip ansett att gärningen är så pass allvarlig att den bör kunna föranleda fängelse. Av det tidigare sagda framgår att regeringen ser lika allvarligt på ett otillåtet utsläpp av barlastvatten som ett otillåtet oljeutsläpp. Då någon folkrättslig reglering inte kräver det finns därför inte heller någon anledning att begränsa möjligheten att döma till fängelse för otillåtna utsläpp av barlastvatten från utländska fartyg i territorialhavet eller i den ekonomiska zonen. Det bör dock i detta sammanhang erinras om de begränsningar av svensk domsrätt som finns beträffande brott begångna på utländska fartyg i den ekonomiska zonen, se avsnitt 6.8.3.

### **Konkurrens med ansvar enligt andra författningar**

Det kan inte uteslutas att vissa av de gärningar som straffbeläggs i den nu föreslagna lagen även kan föranleda ansvar enligt brottsbalken eller miljöbalken. Om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller miljöbalken bör straff inte komma i fråga enligt den nu föreslagna lagen. En bestämmelse härom bör därför införas.

### **Företagsbot**

I 36 kap. brottsbalken finns bestämmelser om företagsbot. För brott som har begåtts i utövningen av näringsverksamhet ska, på yrkande av allmän åklagare, näringsidkaren åläggas företagsbot, om det för brottet är föreskrivet strängare straff än penningböter och

1. näringsidkaren inte har gjort vad som skäligen kunnat krävas för att förebygga brottsligheten, eller
2. brottet har begåtts av
  - a) en person i ledande ställning grundad på befogenhet att företräda näringsidkaren eller att fatta beslut på näringsidkarens vägnar, eller
  - b) en person som annars haft ett särskilt ansvar för tillsyn eller kontroll i verksamheten.

Företagsbot ska fastställas till lägst fem tusen kronor och högst tio miljoner kronor. När storleken av företagsbot bestäms, ska, med beaktande av straffskalan för brottet, särskild hänsyn tas till den skada eller fara som brottsligheten inneburit samt till brottslighetens omfattning och

förhållande till näringsverksamheten. Det finns vidare en möjlighet att sätta ned eller vid särskilda skäl helt efterge företagsboten till ett lägre belopp bl.a. om brottet medför annan betalningsskyldighet eller särskild rättsverkan för näringsidkaren och den samlade reaktionen på brottsligheten skulle bli oproportionerligt sträng eller om det annars finns särskilda skäl för jämkning. Om ett brott som kan föranleda talan om företagsbot har begåtts av oaktsamhet, och inte kan antas föranleda annan påföljd än böter får brottet åtalas av åklagare endast om åtal är påkallat från allmän synpunkt. Med anledning av *Åklagarmyndighetens* fråga ska nämnas att eftersom regeringen har föreslagit att överträdelser av vissa bestämmelser i lagen ska kunna föranleda böter eller fängelse är det således möjligt att ålägga även företagsbot för överträdelser av bestämmelserna i den föreslagna lagen. Någon ytterligare reglering om detta behövs inte. Hur storleken på företagsboten ska beräknas följer också av de ovan redovisade bestämmelserna i brottsbalken.

### 6.8.3 Svensk straffrättslig domsrätt

**Regeringens bedömning:** Domsrättsregler beträffande brott som begåtts på svenskt fartyg är tillräckliga. Någon bestämmelse om svensk domsrätt för brott som begåtts på utländskt fartyg i svensk ekonomisk zon bör inte införas.

**Utredningens bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Svea hovrätt* anser att för det fall regeringen väljer att följa hovrättens förslag att begränsa straffskalan för brott begångna av utländska fartyg till enbart ekonomiska sanktioner (se avsnitt 6.8.2), bör en domsreglering införas för brott i den ekonomiska zonen.

**Skälen för regeringens bedömning:** Barlastvattenlagen har föreslagits vara tillämplig på svenska fartyg oavsett var de befinner sig, och på utländska fartyg som befinner sig inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon (se avsnitt 6.2).

När det gäller straffrättslig domsrätt för brott begångna ombord på *svenska* fartyg innebär den folkrättsliga principen om flaggstatsjurisdiktion att den stat i vilken ett fartyg är registrerat och vars flagg fartyget har rätt att föra (flaggstaten) har jurisdiktion över fartyget oavsett var fartyget befinner sig. Principen kommer till uttryck i 2 kap. 3 § 1 brottsbalken, där det anges att för brott som begåtts utom riket döms efter svensk lag och vid svensk domstol om brottet förövats på svenskt fartyg eller om det begåtts i tjänsten av befälhavaren eller någon som tillhörde besättningen på sådant fartyg.

Frågan är i vilken omfattning en svensk domstol har möjlighet att döma till ansvar för brott begångna ombord på ett *utländskt* fartyg i det svenska territorialhavet respektive den ekonomiska zonen.

Enligt 2 kap. 1 § brottsbalken döms efter svensk lag och vid svensk domstol för brott som begåtts i riket. Med riket avses Sveriges landterritorium och svenskt sjöterritorium samt luftrummet ovanför dessa. Det svenska sjöterritoriet består i sin tur av dels inre vatten, dels territorialhav. För ett brott begånget ombord på ett utländskt fartyg när detta befinner sig på Sveriges sjöterritorium föreligger således svensk domsrätt.



Enligt 5 § första stycket krävs dock för att åtal ska få väckas i sådant fall, att ett särskilt förordnande meddelas av regeringen eller den regeringen bemyndigat därtill.

För brott som har begåtts utom riket finns i bl.a. 2 kap. 2 och 3 §§ brottsbalken bestämmelser om svensk domsrätt. Enligt 2 § döms efter svensk lag och vid svensk domstol för brott som begåtts utom riket, bl.a. om brottet begåtts av utlänning som finns här i riket och på brottet enligt svensk lag kan följa fängelse i mer än sex månader. Enligt bestämmelsens andra stycke gäller detta inte om gärningen är fri från ansvar enligt lagen på gärningsorten eller om den begåtts inom område som inte tillhör någon stat och enligt svensk lag svårare straff än böter inte kan följa på gärningen, s.k. dubbel straffbarhet. Svensk domsrätt i den ekonomiska zonen, som inte utgör någon stats territorium, skulle således i och för sig kunna komma i fråga för de överträdelser av lagens bestämmelser för vilka straff är stadgat med fängelse i mer än sex månader förutsatt att gärningsmannen finns här i riket. Frågor om konkurrerande jurisdiktion med t.ex. flaggstaten, kan emellertid uppkomma och här krävs enligt 5 § andra stycket att ett särskilt förordnande meddelas av regeringen eller den regeringen bemyndigat därtill för att åtal ska få väckas.

När det gäller överträdelser av bestämmelser i föroreningslagen gäller enligt begränsningslagen att föroreningsbrott, såsom t.ex. otillåtna oljeutsläpp, endast kan bestraffas med böter om brottet begåtts på ett utländskt fartyg när fartyget befinner sig utanför svenskt inre vatten. Undantag från denna begränsning i fråga om straff gäller för uppsåtliga och allvarliga föroreningar i territorialhavet. Begränsningslagen genomför artikel 230 i havsrättskonventionen. Eftersom något fängelsestraff för t.ex. otillåtna oljeutsläpp som skett från utländska fartyg när dessa befunnit sig utanför svenskt inre vatten inte kan komma i fråga föreligger således inte svensk domsrätt enligt 2 kap. 2 § brottsbalken. För att åtgärda denna brist har därför införts en särskild domsrätsregel i föroreningslagen. *Svea hovrätt* har uppgett att en motsvarande domsrätsregel bör införas i den nu föreslagna lagen. Införandet av en svensk domsrätsregel kräver i förevarande fall stöd i artikel 220 havsrättskonventionen eller annars i folkrätten. Något sådant stöd finns emellertid enligt regeringens bedömning inte.

## 6.9 Överklagande m.m.

**Regeringens förslag:** Beslut i frågor om barlastvattenavgift ska få överklagas till sjörättsdomstol som också ska ha möjlighet att förordna om kvarstad. Övriga beslut ska få överklagas till förvaltningsdomstol. Vid brott mot regelverket om barlastvattenhantering ska åtal kunna väckas antingen vid sjörättsdomstol eller vid annan tingsrätt.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i allt väsentligt med regeringens. Utredningen föreslog dock inte att beslut som ska underställas inte ska kunna överklagas.

**Remissinstanserna:** *Länsrätten i Östergötlands län* påpekar att frågan synes kunna medföra vissa tekniska komplikationer som ligger vid sidan

av vad som kan förväntas av en allmän förvaltningsdomstol. I övrigt Prop. 2008/09:229 framförs inga synpunkter.

### **Skälen för regeringens förslag**

#### *Beslut i frågor om barlastvattenavgift – sjörättsdomstol*

Beslut i frågor om vattenföreningssavgift överklagas till sjörättsdomstol. Samma ordning bör gälla när det gäller beslut om barlastvattenavgift. De beslut som avses är dels beslut om påförande av barlastvattenavgift, dels beslut om förbud och förelägganden beträffande fartyget eller dess last och som är nödvändiga för att säkra bevisning eller för att säkerställa statens anspråk på avgiften.

När ett mål efter överklagande handläggs av domstol bör domstolen ha möjlighet att besluta om kvarstad på motsvarande sätt som gäller för vattenföreningssavgiften.

#### *Övriga beslut – allmän förvaltningsdomstol*

Beslut som inte rör frågor om påförande av barlastvattenavgift bör överklagas till allmän förvaltningsdomstol. För kammarrättens prövning bör det krävas prövningstillstånd. Beslutet bör vara omedelbart gällande, om inte något annat beslutas.

#### *Överklagandeförbud av beslut som ska underställas*

Många av besluten enligt den föreslagna lagen kan behöva fattas långt ut i organisationen, företrädesvis av inspektörer. En liknande beslutsdelegation gäller enligt fartygssäkerhetslagen och föreningsslagen. Enligt dessa lagstiftningar gäller därför dels att sådana beslut ska underställas inom myndigheten, dels att dessa beslut inte får överklagas. Det är beslutet till följd av underställningen som får överklagas.

En liknande ordning bör gälla för beslut enligt den nu föreslagna lagen. Det bör därför införas ett överklagandeförbud för beslut som ska underställas. Vilka beslut som ska underställas bör dock lämnas till regeringen att meddela föreskrifter om.

#### *Åtal – valmöjlighet för åklagaren*

Vid brott mot regelverket om barlastvattenhantering bör, på motsvarande sätt som gäller mål om ansvar enligt föreningsslagen, 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 synvinkel eller om behov föreligger att kumulera målet med t.ex. ett överklagande av ett beslut om barlastvattenavgift, där sjörättsdomstol föreslagits vara 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.

**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om skyldighet att rapportera olyckshändelser eller brister som i något väsentligt avseende påverkar fartygets möjlighet att hantera barlastvatten.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Framför inga synpunkter.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt regel E-1.7 ska, när en olyckshändelse inträffar för ett fartyg eller en brist upptäcks som väsentligen påverkar fartygets förmåga att utföra hantering av barlastvatten, ägaren, operatören eller annan person som är ansvarig för fartyget så snart som möjligt rapportera till administrationen (vilket enligt konventionen är flaggstatens regering) respektive den organisation eller inspektör som ansvarar för att utfärda certifikatet i fråga. Om fartyget befinner sig i en annan parts hamn, ska rapport också avges till de behöriga myndigheterna i hamnstaten. Föreskrifter om denna skyldighet och om förfarandet bör lämnas till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela.

## 6.11 Förslag och bedömningar avseende övriga författningar

### 6.11.1 Miljöbalken

**Regeringens förslag:** Miljöbalkens förbud mot dumpning ska inte gälla utsläpp av sediment, som i stället ska regleras genom barlastvattenlagen.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Framför inga synpunkter.

**Skälen för regeringens förslag:** 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 föroreningslagen. Ett undantag bör göras även för utsläpp av sediment från fartyg som regleras genom barlastvattenlagen eller genom föreskrifter meddelade med stöd av denna lag. Ett tillägg bör därför göras i nämnda bestämmelse i miljöbalken.

### 6.11.2 Fartygssäkerhetslagen (2003:364)

**Regeringens förslag:** Befälhavaren ska ha skyldighet att ha erforderlig kännedom om regler om hantering av barlastvatten och sediment samt skyldighet att informera de anställda om dessa.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans yttrar sig över detta förslag.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt regel B-6 i konventionen 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 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.

Kännedom om regleringen av barlastvattenhanteringen omfattas inte av dessa skyldigheter för befälhavaren. Ett tillägg bör därför 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.

### 6.11.3 Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning

**Regeringens bedömning:** Någon inskränkning av Kustbevakningens befogenheter territoriellt i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning (LKP) bör inte göras.

**Utredningens förslag:** Utredningen föreslog att Kustbevakningens befogenheter i LKP skulle begränsas territoriellt på samma sätt som inspektionsmöjligheterna i den föreslagna lagen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment.

**Remissinstanserna:** *Kustbevakningen* anser att en begränsning av Kustbevakningens befogenheter vid förundersökning inte bör göras. Om en begränsning ska göras kan en begränsning enligt Kustbevakningen inte göras i enbart LKP eftersom den lagen endast gäller tjänsteman vid Kustbevakningen utan måste vara tillämplig även för åklagare och polis. Det bör enligt Kustbevakningen förtydligas att begränsningarna av inspektionsmöjligheterna av utländska fartyg endast gäller vid tillsyn.

Enligt 2 § LKP har en tjänsteman vid Kustbevakningen samma befogenhet som polisman i fråga om vissa förundersökande åtgärder. Lagen tillämpas när Kustbevakningen bedriver övervakning till havs och i kustvatten 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 den föreslagna barlastvattenlagen eller mot föreskrifter meddelade i anslutning till denna. Lagen tillämpas i detta fall även inom Sveriges ekonomiska zon.

Utredningen föreslog att en begränsning av Kustbevakningens möjligheter att vidta förundersökande åtgärder enligt 2 § LKP skulle införas genom att 2 § ska tillämpas med de begränsningar som följer av bestämmelserna i barlastvattenlagen, dvs. att LKP ska tillämpas endast när fartyg befinner sig frivilligt i hamnar och offshoreterminaler, jfr betänkandet s. 176. Anledningen till förslaget var att utredningen gjort 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 (avsnitt 6.1.1 i betänkandet) även om detta enligt utredningen eventuellt skulle vara möjligt enligt havsrättskonventionen. Barlastvattenkonventionen begränsar nämligen möjligheterna att inspektera utländska fartyg till när dessa frivilligt befinner sig i kuststatens hamnar eller offshoreterminaler (se avsnitt 6.6.2). Detta föranledde utredningen att föreslå en motsvarande begränsning i lagen av inspektionsmöjligheterna av utländska fartyg.

*Kustbevakningen* har uppgett att en sådan föreslagen begränsning av Kustbevakningens befogenheter i LKP inte bör göras bl.a. eftersom de föreslagna sanktionsbestämmelserna bör motsvaras av rättsliga befogenheter att utreda de gärningar som straffbeläggs, även avseende utländska fartyg. Det bör enligt Kustbevakningen så långt det är möjligt finnas en balans mellan det geografiska tillämpningsområdet för lagens straffrättsliga bestämmelser och det geografiska området för vidtagande av förundersökningsåtgärder och svensk straffrättslig domsrätt/jurisdiktion.

I avsnitt 6.6.2 föreslås i enlighet med konventionens bestämmelser i artiklarna 9 och 10 att inspektion av utländska fartyg endast ska få göras när de frivilligt befinner sig i en hamn eller en offshore-terminal. Inspektion utgör det första ledet i ett eventuellt rättsligt förfarande. Frågan är om de eventuella efterföljande befogenheterna vid brottsutredning och förundersökning också bör begränsas territoriellt på samma sätt. Det är snarare mer rimligt att, när en inspektion ger anledning till att gå vidare med en utredning, det inte bör finnas mer än nödvändiga inskränkningar i rätten att vidta förundersökningsåtgärder. Detta för att så långt det är möjligt också uppnå en balans mellan de tillåtna förundersökningsåtgärderna och den verkställande straffprocessuella jurisdiktionen på svenskt territorium. En sådan utgångspunkt är också i överensstämmelse med statens allmänna åtaganden enligt artikel 2.1 och 8.2 i barlastvattenkonventionen för att uppnå konventionens syfte.

Enligt artikel 2.3 ska inget i konventionen tolkas som ett hinder att vidta mer långtgående åtgärder som är förenliga med internationell rätt. Med internationell rätt avses i detta sammanhang framför allt havsrättskonventionen. Artikel 16 anger vidare att ingenting i konventionen ska inverka på en stats rättigheter och skyldigheter enligt internationell sedvanerätt så som den kommer till uttryck i havsrättskonventionen. Barlastvattenkonventionen hindrar således inte att de nämnda verkställande åtgärderna införs inom ett vidare område än som anges i artiklarna 9 och 10, så länge som internationell rätt respekteras.

Ingripanden mot utländska fartyg kan göras om den nationella domstolen är behörig att pröva ett framtida åtal avseende brottet. En allmän utgångspunkt enligt den grundläggande folkrättsliga s.k. territorialitetsprincipen är att en stat har straffrättslig jurisdiktion om brottet begås på det egna territoriet. När det gäller jurisdiktionen i territorialhavet gäller enligt internationell rätt att kuststatens verkställande jurisdiktion i princip är komplett (jfr huvudregeln i artikel 2 i havsrättskonventionen), med undantag för brott begångna innan ett fartyg, som endast passerar genom territorialhavet, inträdde i territorialhavet, jfr artikel 27 i havsrättskonventionen<sup>4</sup>. Så länge fartyget inte heller kan åberopa rätten till oskadlig genomfart enligt artikel 17 i havsrättskonventionen kan således kuststaten ingripa med verkställande åtgärder inom territorialhavet. Bestämmelserna i havsrättskonventionen kräver således inte en sådan begränsning av utredningsåtgärderna som utredningen föreslår. Utredningen har inte heller uppgett att något hinder uppställs av havsrättskonventionen, utan som nämnts grundat sitt förslag på en jämförelse med barlastvattenkonventionens reglering.

De befogenheter som Kustbevakningen har enligt LKP är således tillåtna att vidta mot utländska fartyg i territorialhavet, med de begränsningar som nämnts ovan om överträdelsen har begåtts innan fartyget inträdde i territorialhavet och fartyget endast passerar detta eller för det fall rätten till oskadlig genomfart kan åberopas. Det ska därvid erinras om att överträdelser av bestämmelserna om hantering och kontroll av barlastvatten inte torde kunna innebära att genomfarten kan anses som skadlig. (Uppräkningen i artikel 19 av verksamheter som innebär att en genomfart inte längre är oskadlig är uttömmande och innehåller inte överträdelser av hantering av barlastvatten.) Även om åtgärder enligt LKP ska kunna vidtas i territorialhavet bör dock sådana ingripanden i första hand komma i fråga först efter att en inspektion har företagits av fartyget.

Någon begränsning av Kustbevakningens befogenheter enligt LKP bör således inte göras. Detta innebär att LKP även när det gäller barlastvattenfrågor formellt blir tillämplig inom svenskt sjöterritorium (med undantag av visst inre vatten) och inom Sveriges ekonomiska zon, jfr 1 § LKP. Det bör dock erinras om att trots att LKP därmed gäller inom dessa vattenområden är rätten att ingripa mot utländska fartyg i begränsad mot bakgrund av den internationella rätten. Beträffande territorialhavet finns

<sup>4</sup> Jfr Churchill och Lowe, *The law of the sea*, 3 uppl. 1999, s. 97–98.

en väsentlig inskränkning i den territoriella jurisdiktionen i rätten i artikel 17 i havsrättskonventionen till s.k. oskadlig genomfart av en stats territorialhav. När det gäller den ekonomiska zonen föreligger det inte någon generell straffrättslig jurisdiktion och rätt att ingripa mot ett utländskt fartyg som överträder bestämmelser om hantering och kontroll av ballastvatten. Undantagsvis kan dock förekomma att en kuststat har verkställande jurisdiktion även i den ekonomiska zonen, t.ex. genom rätten att göra ingripanden vid omedelbart förföljande (s.k. hot pursuit). I avsnitt 6.8.3 har redogjorts för bestämmelserna i brottsbalken och de möjligheter dessa ger till viss domsrätt för brott begångna på utländska fartyg i den ekonomiska zonen. För det fall sådan domsrätt inte skulle konstateras föreligger saknas följaktligen också möjlighet att ingripa enligt LKP. En vägledning för vilka begränsningar som kan finnas i möjligheterna att tillämpa LKP på utländska fartyg finns i SOU 2008:55, se bl.a. sid. 354–357, 367 och 671–673. Det bör också erinras om att enligt 5 § LKP får Kustbevakningens befogenheter utövas endast i omedelbar anslutning till den gärning som föranleder åtgärden. Några generella hinder att vidta åtgärder enligt LKP utan en föregående inspektion föreligger dock inte, om förutsättningarna enligt LKP i övrigt är uppfyllda.

## 7 Ikraftträdande

**Regeringens bedömning:** Sverige bör genomföra konventionens bestämmelser först i samband med att konventionen träder i kraft. Vissa åtgärder kan dock behöva sättas ikraft tidigare.

**Regeringens förslag:** Eftersom det är oklart när konventionen kommer att träda i kraft ska regeringen bestämma när de föreslagna lagändringarna ska träda i kraft.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Stockholms marina forskningscentrum vid Stockholms universitet* anser att den föreslagna lagstiftningen ska genomföras snarast och inte avvakta konventionens ikraftträdande. *Sjöfartsverket* uppger att möjligheten för ansvarig myndighet att godkänna system bör sättas i kraft tidigare än övriga författningsändringar. I övrigt framförs inga synpunkter.

**Skälen för regeringens förslag:** 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 juni 2009 hade 18 stater, motsvarande 15,36 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 5.3 för det undantag som följer av den resolution som beslutades inom IMO i november 2007).

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. Sverige bör därför införliva konventionens bestämmelser först i samband med att konventionen träder i kraft. Det kan dock finnas behov att godkänna system för behandling av barlastvatten innan konventionen träder i kraft (jfr avsnitt 6.3), liksom det bör övervägas att införa de tilläggsåtgärder som föreslås i avsnitt 6.7 tidigare.

Något datum för ikraftträdande av den föreslagna svenska författningsregleringen kan mot bakgrund av osäkerheten angående konventionens ikraftträdande inte föreslås, utan det bör lämnas till regeringen att bevaka frågan och sätta ikraft lagändringarna och avgöra i vilket avseende vissa frågor ska sättas i kraft före konventionens ikraftträdande i enlighet med vad som anförts.



Ett effektivt genomförande av konventionens bestämmelser skulle betydligt minska riskerna för spridning av vattenlevande organismer som kan vara skadliga. 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 avslutades 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 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. 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 sargassosnärlan, 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, jfr avsnitt 5.

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

## 8.1 Konsekvenser för berörda myndigheter

### *Föreskriftsverksamhet, tillsyn och kontroll m.m.*

I denna proposition föreslås inte vilken myndighet som ska få det huvudsakliga ansvaret för genomförandet av konventionens bestämmelser. Detta är i stället en sak för regeringen att bestämma. Mot bakgrund av *Transportstyrelsens* ansvarsområde framstår det dock som lämpligt att det är den myndigheten som bör utses som huvudansvarig myndighet. Myndigheten kommer att behöva avsätta betydande resurser för detta

arbete. Förslaget innebär att den huvudansvariga myndigheten får ansvar för att etablera regelverk i form av föreskrifter och att upprätta rutiner för bl.a. tillsyn och kontroll, jfr avsnitt 6.6. 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 arbetet, framför allt vad gäller tillsyn och kontroll, kommer att kunna samordnas med annan sådan verksamhet som myndigheten ansvarar för, exempelvis den tillsyn som regleras i föroreningslagen. Eftersom den föreslagna lagen innebär en reglering av ett tidigare oreglerat område är det dock i princip omöjligt att förutsäga omfattningen av den kommande tillsynsverksamheten. Konventionen innehåller inte några krav på att en viss andel av trafiken eller fartygen ska inspekteras. Det är därför inte möjligt att ange i detalj vilka kostnader som kan komma att belasta tillsynsmyndigheten m.fl. Utredningen har bedömt att det hos den huvudansvariga myndigheten kommer att behöva avsättas resurser motsvarande ungefär 3 årsarbetskrafter för arbetet med att genomföra och följa upp konventionens bestämmelser. En viss kostnadstäckning kommer dock att kunna erhållas genom uttagande av avgifter för bl.a. tillsyn och ansökan om godkännande av system för behandling av barlastvatten. De ökade kostnaderna för den huvudansvariga myndigheten ska emellertid täckas genom befintliga anslag.

Det kan antas att tillsynsmyndigheten kan komma att behöva biträde av andra myndigheter, framför allt av *Kustbevakningen* men även av polisen. Åtminstone när det gäller polisen torde dock insatserna inte att bli särskilt omfattande när det gäller biträde inom tillsynsverksamheten.

Vidare kan det antas att *Kemikalieinspektionen* kommer att bli delaktig i fråga om prövning av godkännande av behandlingssystem. Detta bör inte medföra några beaktansvärda kostnader för myndigheten eftersom Kemikalieinspektionen förmodligen inte bör få det huvudsakliga ansvaret i denna fråga. *Naturvårdsverket* kan komma att bli delaktigt när vissa föreskrifter och beslut ska meddelas, jfr avsnitt 6.7.1. Detta bör inte heller leda till några större kostnader. Naturvårdsverket kommer även att behöva utveckla övervakning av hamn- och kustområden som påverkas av sjöfart och även genomföra biologiska inventeringar av dessa områden.

Förslag om upprättande av ett varningssystem (avsnitt 6.7.2) kommer att medföra kostnader för den myndighet som får denna uppgift. Utredningen har föreslagit att *SMHI* ska tilldelas uppgiften. SMHI har angett att myndigheten behöver kostnadstäckning för att skapa och driva denna tjänst. Det är emellertid svårt att beräkna 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 har också framkommit skäl (se avsnitt 6.7.2) att överväga om någon annan myndighet ska tilldelas denna uppgift. Det är således för närvarande för tidigt att närmare behandla vilka kostnader som kan uppstå och hur de ska täckas. Det bör göras i anslutning till att de föreslagna författningarna träder i kraft, ansvariga myndigheter utses och övriga förutsättningar för varningssystemen är klarlagda enligt vad som sagts ovan.

Vissa andra myndigheter, t.ex. vattenmyndigheterna och kommunerna, kan komma att åläggas viss informationsskyldighet inom ramen för varningssystemet. Detta kommer inte att medföra några nämnvärda kostnader och bör kunna finansieras inom befintliga anslag.

Vid en sammantagen bedömning bör de kostnader som uppstår för berörda myndigheter till största delen kunna finansieras via avgifter. Regeringen gör bedömningen att övriga kostnader kan hanteras inom befintliga anslagsramar. Dessa kostnader bedöms dock som små.

#### *Rättsväsendet*

I avsnitt 6.8 förslås att överträdelser av bestämmelserna ska sanktioneras dels med s.k. barlastvattenavgift, dels med straffrättsliga åtgärder. *Rikspolisstyrelsen* har konstaterat att det i utredningen saknas beräkningar av omfattningen av en framtida mängd brottsanmälningar och vilka krav som kan komma att ställas på polis och rättsväsende i övrigt.

Det har under föregående rubrik konstaterats att det inte är möjligt att för närvarande ange omfattningen av tillsynsverksamheten. Det är således inte heller möjligt att med någon säkerhet ange omfattningen av kommande brottsanmälningar eller antalet domstolsärenden. En mycket övergripande jämförelse kan dock göras med antalet mål enligt fartygs-säkerhetslagen och föroreningslagen, författningar med en snarlik tillsyns- och straffreglering och som omfattar ungefär samma antal fartyg som den nu föreslagna lagen. Dessa författningar alstrar normalt inte mer än respektive tiotalet mål per år i allmän domstol och allmän förvaltningsdomstol. Det saknas anledning att tro att andelen mål skulle bli större enligt den nu föreslagna lagen. Regeringen gör bedömningen att eventuella kostnadsökningar kan hanteras inom befintliga anslagsramar.

#### *Konsekvenser för sjöfartsnäringen m.fl.*

I det svenska fartygsregistret finns ungefär 200 fartyg som kommer att omfattas av den nya regleringen. Drygt 100 rederier äger eller driver dessa fartyg. De flesta av rederierna är att anse som små eller medelstora företag. Några av rederierna har dock en omsättning eller – genom det stora värde som ligger i fartygen – en balansomslutning som gör att de är att anse som stora företag.

#### Kostnader för installation och drift av reningssystem

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 2017. 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 marknadsmässigt tillgängliga har gjorts av Lloyd's Register i en rapport från september 2008. I samband med denna genomgång gjordes en kostnadsanalys. Enligt denna varierar kostnaderna för installation kraftigt beroende bl.a. systemets storlek och kapacitet. För ett system som behandlar 200 kubikmeter vatten per timme skulle medelvärdet på installationskostnaden uppgå till cirka 380 000 amerikanska dollar inom intervallet 145 000–780 000 dollar. För ett system som behandlar 2 000 kubikmeter vatten per timme skulle medelvärdet uppgå till cirka 875 000 dollar. Det bör dock noteras att hälften av tillverkarna betraktar dessa kostnader som konfidentiella varför underlaget inte bygger på fullständiga uppgifter. Enligt uppgifter från en tillverkare av system kommer installationskostnaden att vara väsentligt lägre för nybyggda fartyg, uppskattningsvis mellan 10–30 procent av de ovan beräknade medelvärdena. Det kan vidare antas att efterhand som fler system introduceras på marknaden kommer priserna att sjunka.

Driftskostnaderna varierar mycket mellan olika fartyg. Enligt den kostnadsberäkning som utförts av Lloyd's Register kommer de att ligga mellan 0 (spillvärme används) och 200 dollar per 1 000 kubikmeter behandlat vatten, med en genomsnittskostnad på 47 dollar.

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 och med 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 Norges ratifikation av konventionen har kostnaderna för ett skifte av barlastvatten beräknats till 8 200–82 300 norska kronor för en oljetanker och till 2 000–20 000 norska kronor för containerfartyg.

Det ska nämnas att alternativet att inrätta mottagningsanordningar i hamnar av flera skäl inte har bedömts som ett genomförbart alternativ för hantering av barlastvatten, jfr avsnitt 5.4.

Av artikel 5 i konventionen följer att det ska finnas lämpliga anordningar för mottagande av sediment. Enligt förslaget kommer vissa reparations- och rengöringsvarv att bli skyldiga att ha sådana anordningar (avsnitt 6.4). Driftskostnaderna för dessa torde komma att belasta sjöfartsnäringsen i form av generella avgifter. Detta medför en ökning av driftskostnaderna för näringen.

#### Administrativa kostnader

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 godkännas av ansvarig myndighet. Rederierna måste själva ansvara för att ta fram planen, men kan då ta hjälp av konsulter för detta. Kostnaden för framtagande av planen utgör en engångssumma och kan enligt uppgifter från Transportstyrelsen bedömas uppgå

till ca 20 000–35 000 kr. Planen ska därefter granskas och godkännas av tillsynsmyndigheten. Transportstyrelsen har bedömt att en granskning kan antas kräva 8–10 timmars arbete till gällande timkostnad. (Nuvarande timkostnad som debiteras vid tillsyn enligt andra regelverk är 920 kr.)

Fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 ska också besiktas och certifieras. Med de förutsättningar som föreligger i dag kan det utifrån uppgifter från Transportstyrelsen antas att grundkostnaden för besiktningen blir ungefär 2 500 kr för fartyg med en bruttodräktighet under 500 och drygt 5 000 kr för fartyg med en högre bruttodräktighet. Till detta kommer en timkostnad för inspektören av motsvarande belopp som nämnts ovan. En besiktning bedöms ta ungefär 4 timmar om allt är i sin ordning. Utfärdandet av certifikatet debiteras också rederiet och kan antas uppgå till ca 900 kr. Samtliga dessa antaganden gäller om besiktningen görs i Sverige.

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. Det finns möjligheter att föra dagboken elektroniskt eller föra in uppgifterna i annan befintlig dagbok eller journal. Enligt uppgift från Transportstyrelsen förs dagbok i dag på 90 procent av fartygen fortfarande på papper. Endast de allra största fartygen har elektronisk dagbok. Dagboken förs också normalt under fartygets gång från bryggan av någon person som ändå måste finnas på plats där.

Om någon önskar få dispens från kraven på barlastvattenhantering, ska en ansökan härom ske och en riskanalys utföras. Föreskrifter om vad en sådan analys ska omfatta och på vilket sätt den ska göras, kommer att meddelas på myndighetsnivå. 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 besiktas för att tillse att konventionens bestämmelser följs.

Efterlevnaden av reglerna kommer att kontrolleras genom tillsyn 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 spridning av skadliga vattenlevande organismer har däri-genom godtagits av denna organisation. Någon anledning att göra en ytterligare utvärdering av åtgärdernas relevans och kostnadseffektivitet finns inte. 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 barlastvatten. Detta alternativ kan inte förespråkas.

## 9.1 Förslaget till barlastvattenlag

**1 kap.****1 §**

Paragrafen anger lagens syfte och speglar det allmänna åtagandet i artikel 2.1 i konventionen.

**2 §**

Paragrafen, som innehåller en allmän uppmaning att undvika att ta in potentiellt skadligt barlastvatten, genomför artikel 2.8 i konventionen. Paragrafen är osanktionerad.

**3 och 4 §§**

*3 § första stycket* innehåller en huvudregel om lagens tillämpningsområde och har behandlats i avsnitt 6.2. Bestämmelsen genomför artikel 3.1 i konventionen.

I *3 § andra stycket* regleras undantagen från tillämpningsområdet. Undantagen i *punkterna 1 och 2* motsvarar artikel 3.2 a) respektive f) i konventionen.

*3 § andra stycket 3* genomför artikel 3.2 b) i konventionen och innebär att lagen som huvudregel inte ska tillämpas på fartyg som trafikerar endast Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får dock enligt *4 § första stycket* meddela föreskrifter om att dessa fartyg ska omfattas. Sådana föreskrifter bör meddelas om utsläpp av barlastvatten från sådana fartyg bedöms störa eller skada Sveriges eller angränsande staters eller andra staters miljö, människors hälsa, egendom eller resurser, jfr artikel 3.2 b) i konventionen.

*3 § andra stycket 4* genomför undantaget i artikel 3.2 e) i konventionen. Fartyg som ägs eller brukas av en stat är således undantagna från tillämpningsområdet under den tid som de används icke-kommersiellt. Skulle fartyget vid tillfället användas kommersiellt gäller inte längre undantaget. Enligt *4 § första stycket* kan föreskrifter dock meddelas om att svenska statsfartyg ska omfattas av lagen eftersom nämnda artikel i konventionen ålägger parten att tillse att dessa fartyg handlar på ett sätt som, så långt det är skäligt och genomförbart, är förenligt med konventionen. Någon möjlighet att tillämpa lagen på utländska statsfartyg när dessa används i icke-kommersiell verksamhet ges inte.

*3 § andra stycket 5* genomför regel A-5 i konventionen. Även här finns enligt *4 § första stycket* en möjlighet att meddela föreskrifter om att dessa fartyg ska omfattas av lagen.

I enlighet med huvudregeln i *3 § första stycket* omfattas svenska fartyg som trafikerar endast annan stats inre vatten, territorialhav och ekonomiska zon, liksom sådant vatten och eventuellt angränsande fritt hav, av lagen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ges dock i *4 § andra stycket* möjlighet att meddela föreskrifter om att lagen inte ska tillämpas på dessa fartyg under förutsättning att den berörda

staten godtar detta. Huvudregeln i 3 § tillsammans med bestämmelsen i 4 § andra stycket genomför artikel 3.2 c) och d) i konventionen. Prop. 2008/09:229

Paragraferna har behandlats i avsnitt 6.2.

### 5 §

Föreskrifter som regering eller myndighet meddelar i anslutning till lagen måste naturligtvis beakta bindande internationella överenskommelser för Sverige. Framför allt avses i förevarande fall barlastvattenkonventionen, men även Förenta nationernas havsrättskonvention innehåller bestämmelser som kan vara av intresse, särskilt om det är fråga om att meddela föreskrifter om inspektion och andra verkställande åtgärder beträffande utländska fartyg. *Första stycket* i denna paragraf innehåller således en erinran om att sådana bindande internationella överenskommelser måste beaktas vid meddelandet av föreskrifter.

*Andra stycket* tar, till skillnad mot första stycket som behandlar meddelande av föreskrifter, sikte på tillämpningen av lagen och föreskrifter meddelade i anslutning till lagen. Folkrättsligt bindande principer måste iaktas vid tillämpningen, oavsett vad som följer av bestämmelserna i lagen eller föreskrifter meddelade i anslutning till lagen. Ett exempel på sådana folkrättsligt bindande bestämmelser är den nämnda havsrättskonventionen. Havsrättskonventionen begränsar i vissa fall bl.a. möjligheterna att vidta verkställande åtgärder mot utländska fartyg.

### 6 §

I första *stycket* definieras vissa begrepp som har betydelse för innebörden och omfattningen av lagens bestämmelser. Definitionerna av *barlastvatten*, *bruttodräktighet*, *fartyg*, *sediment* samt *skadliga vattenlevande organismer och patogener* har sina motsvarigheter i artikel 1 i konventionen. Definitionen av bruttodräktighet har utformats efter förslag från *Lagrådet*. Begreppet skadliga vattenlevande organismer ska dock utvecklas något. Som definitionen anger är det fråga om organismer som ”kan” vara farliga. De behöver således inte ha konstaterats vara skadliga. Barlastvattenkonventionens utgångspunkt är att alla organismer som släpps ut utanför sitt vanliga habitat är att anse som potentiella faror för miljön. Bestämmelserna i konventionen och lagen är därför inte heller beroende av någon prövning av huruvida en enskild organism kan vara farlig eller inte. Detta begrepp har behandlats i avsnitt 6.1.

Definitionerna av *barlastvattenkapacitet* och *redare* motsvaras av bestämmelser i regel A-1 i konventionen. Definitionen av redare bör dock utvecklas något. Denna definition hänvisar i nämnda regel till den inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) beslutade Internationella säkerhetsorganisationskoden för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (ISM-koden). Den koden är genomförd i gemenskapsrätten, varför hänvisningen i lagtexten i stället görs till förordning (EG) nr 336/2006, i vilken koden har tagits in som en bilaga. Exempel på personer som kan ta över ansvaret för fartygets drift är operatören eller den som har hyrt ett tomt fartyg, vilket framgår av bestämmelsen i konventionen. Redarbegreppet och definitionen har också behandlats i avsnitt 6.8.

**1 och 2 §§**

Barlastvatten ska hanteras genom någon av de fyra metoder som anges i 1 § första stycket innan vattnet får släppas ut. Detta framgår av regel B-3 i konventionen. Om fartyget medverkar i ett s.k. prototypprogram, gäller detta dock inte, se också 6 §. Vad som avses med hantering av barlastvatten definieras i artikel 1.3 i konventionen. Definitionen har dock inte ansetts nödvändig att införa i lagen.

Av 1 § andra stycket sista meningen framgår att hantering genom skifte endast kan ske en begränsad tid. Enligt konventionen kan hantering av barlastvattnet genom skifte inte längre ske från och med 2016.

Paragraferna, som har utformats enligt *Lagrådets* förslag, har behandlats i avsnitt 6.3.

**3 och 4 §§**

I paragraferna, som har utformats enligt *Lagrådets* förslag, anges inte någon begränsning från vilka bestämmelser som undantag och dispens får göras. Detta innebär att undantag och dispens får göras från samtliga bestämmelser om hantering av barlastvatten, oavsett om bestämmelserna finns i lag, förordning eller föreskrift. Föreskrifter om undantag och dispens måste dock vara förenliga med bestämmelserna i konventionen, se bl.a. regel A-3, A-4 och B-4.4, och beslut om dispens måste också respektera bl.a. barlastvattenkonventionens bestämmelser. Detta följer uttryckligen av 1 kap. 5 §. Paragraferna har behandlats i avsnitt 6.3.

**6 §**

De prototypprogram som avses är de som nämns i regel D-4 i konventionen. Någon skyldighet att inrätta sådana prototypprogram finns dock inte. För fartyg som medverkar i ett sådant program gäller att hantering av barlastvattnet då i viss mån undantas från kraven på hantering enligt 1 §. Exakt hur hanteringen ska ske i ett sådant fall kommer att framgå av de föreskrifter som får meddelas.

**3 kap.****1 och 2 §§**

Bestämmelserna i 1 §, som har utformats i princip enligt *Lagrådets* förslag, genomför artikel 5.1 första meningen i konventionen. Av avsnitt 6.4 har framgått att det inte är samtliga företag som reparerar eller rengör barlastvattentankar som ska behöva ha mottagningsanordningar. Vid utformningen av föreskrifterna kan tas hänsyn till t.ex. i vilken omfattning som det aktuella reparationsvarvet utför sådana reparationer eller rengöringar. Tillfälliga reparationer av barlastvattentankar i en verksamhet som annars avser reparationer av andra delar av fartyget kan t.ex. utgöra grund för att inte behöva ha en anordning. Huvudregeln är dock att om reparation och rengöring av barlastvattentankar förekommer ska också företaget vara skyldigt att ha en anordning. Bestämmelsen hindrar inte att företag som inte funnits skyldiga att ha en anordning ändå inrättar en sådan.



Det är således det företag som driver den särskilda reparations- eller rengöringsverksamheten som ansvarar för att mottagningsanläggningen upprättas. En hamnägare anses inte driva reparations- eller rengöringsverksamheten enbart genom sin egenskap av ägare eller förvaltare av hamnen.

Bestämmelsen i 2 § *första meningen* genomför artikel 5.1 andra meningen i konventionen och utgör en rambestämmelse som preciseras genom de föreskrifter som får meddelas med stöd av *andra meningen*. De föreskrifter som får meddelas ska beakta de relevanta riktlinjer som tas fram genom IMO.

Paragraferna har behandlats i avsnitt 6.4.

### 3 §

Förbudet mot särskild avgift för mottagning av sediment innebär att kostnaden för anordningen i stället får slås ut på verksamheten i stort och ingå i den avgift som betalas av samtliga som utnyttjar verksamhetens tjänster.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.4.

## 4 kap.

### 1–4 §§

Paragraferna, som har utformats i princip enligt *Lagrådets* förslag, genomför regel B-1 och B-2 i konventionen och har behandlats i avsnitt 6.5.

## 5 kap.

### 1 §

Syftet med föreskrifterna är bl.a. att närmare precisera kraven i regel B-5.2 i konventionen. Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 6.4 och 6.6.1.

### 2–5, och 10 §§

Bestämmelserna om besiktning och certifiering i 2 § *första stycket* och 3 § genomför artikel 7.1 i konventionen. Gränsdragningen i 2 § att det är fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 som ska omfattas av kraven på besiktning och certifiering framgår av regel E-1.1 i konventionen. Bemyndigandet i 2 § *andra stycket*, som möjliggör att även andra fartyg ska besiktas, följer av regel E-1.2 i konventionen.

Möjligheten att överlåta till s.k. erkända organisationer (framför allt klassningssällskap) att utföra vissa uppgifter i 10 § har stöd i regel E-1.3 i konventionen. Det ska därvid noteras att själva erkännandet av organisationen enligt gemenskapsrätten inte är en nationell uppgift, utan görs av kommissionen i enlighet med vad som anges i 1 kap. 5 § fartygs-säkerhetslagen (2003:364).

Samtliga här nämnda, samt övriga rubricerade paragrafer som inte har någon motsvarighet i konventionen, har behandlats i avsnitt 6.6.1.

### 6 §

Konventionen innehåller i artiklarna 9 och 10 bestämmelser om inspektion av utländska fartyg. I övrigt har i avsnitt 6.6.2 angetts att inspektion

av svenska fartyg kan stödjas på artikel 4 i konventionen. Något krav på hur många av de anlöpande fartygen som ska inspekteras anges inte i konventionen. I *första stycket* anges därför att tillsynsmyndigheten får inspektera ett fartyg vid behov. Detta gäller både svenska och utländska fartyg.

*Andra stycket* begränsar inspektionsmöjligheterna territoriellt när det gäller utländska fartyg i enlighet med artiklarna 9.1 och 10.4 i konventionen. Lydelsen av bestämmelsen innebär att begränsningarna gäller endast när myndigheten utför inspektion i enlighet med bestämmelserna i detta kapitel. För det fall Kustbevakningen utövar uppgifter enligt lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning, där frågor om barlastvatten omfattas av 1 § 11, och t.ex. utreder överträdelser som kan föranleda barlastvattenavgift eller straff, gäller inte begränsningarna i detta stycke. I stället gäller då de befogenheter som följer av den lagen. Paragrafen, som har utformats enligt *Lagrådets* förslag, har behandlats i avsnitt 6.6.2.

## 7 §

I paragrafen 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 begränsningarna i andra stycket gäller. Det ska därvid nämnas att artikel 9.2 i konventionen anger att en detaljerad inspektion får göras när det finns ”klara skäl att anta” (”clear grounds for believing that”) att anta att vissa förutsättningar föreligger. I paragrafen har detta formulerats så att det ska finnas ”grundad anledning att anta”. Detta för att nå överensstämmelse med motsvarande bestämmelser om detaljerad inspektion av utländska fartyg i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (föroreningslagen) och fartygssäkerhetslagen (2003:364). Bestämmelserna om inspektion av utländska fartyg även i dessa lagar grundar sig på internationella sjöfartskonventioner, nämligen 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL) respektive 1974 års internationella konvention om säkerhet för människoliv till sjöss (SOLAS), och den misstankegrad som krävs för en detaljerad inspektion enligt dessa konventioner uttrycks precis som i barlastvattenkonventionen med ”clear grounds for believing that”. Någon avgörande skillnad i sak torde inte föreligga mellan dessa uttryck.

Paragrafen, som har utformats enligt *Lagrådets* förslag, och som genomför artikel 9 och 10.4 i konventionen, har behandlats i avsnitt 6.6.2.

## 9 och, 11–13 §§

Paragraferna har behandlats i avsnitt 6.6.3. 11 § har utformats enligt *Lagrådets* förslag.

**1 §**

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.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.7.1.

**2 §**

För utländska fartyg kan beslut om förbud eller förelägganden 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 enligt 5 kap. 6 § endast kan inspekteras när de befinner sig i en hamn eller en offshore-terminal.

Paragrafen exemplifierar i *andra stycket* vilka förbud och förelägganden som kan komma i fråga och ska således inte ses som uttömmande.

Paragrafen, som i stort har utformats enligt *Lagrådets* förslag, och som genomför artiklarna 9.3 samt 10.2 och 3 i konventionen, har behandlats i avsnitt 6.6.2.

**6 §**

Paragrafen genomför regel C-2 i konventionen och har behandlats i avsnitt 6.7.2.

**7 kap.****1 §**

Paragrafen innebär att barlastvattenavgift ska fastställas med strikt ansvar, dvs. något krav på uppsåt eller oaktsamhet finns inte.

Bestämmelserna om barlastvattenavgift har behandlats i avsnitt 6.8. Den närmare utformningen har behandlats i avsnitt 6.8.1.

**2 §**

I *andra stycket* används begreppet partrederi. Enligt 5 kap. 1 § sjölagen (1994:1009) föreligger ett partrederi om flera har kommit överens om att under delad ansvarighet gemensamt driva sjöfart med ett eget fartyg.

**3 §**

Barlastvattenavgiftens storlek är beroende av fartygets bruttodräktighet och anges i prisbasbelopp. Paragrafen, som har utformats i princip enligt *Lagrådets* förslag, har behandlats i avsnitt 6.8.1.

**4 §**

Jämkningsmöjligheten är avsedd att tillämpas restriktivt. Den kan t.ex. tillämpas för det fall en och samma överträdelse skulle leda till flera påföljder och den samlade reaktionen skulle bli oproportionerlig, eller vid obetydliga utsläpp av barlastvatten från ett lågriskområde för skadliga vattenlevande organismer. Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.8.1.

**5 §**

Paragrafen, som har utformats enligt *Lagrådets* förslag, innehåller av praktiska skäl betingade avvikelser från förvaltningslagens (1986:223) bestämmelser om att det är den berörda parten, dvs. i förevarande fall redaren som påförs avgiften, som ska underrättas om beslutet, ta emot underrättelser om tillförda uppgifter i ärendet och avge yttrande angående dessa samt överklaga beslutet. Det kan t.ex. vara svårt att underrätta redare som inte har säte, filial eller kontor i Sverige och på vars fartyg en överträdelse har begåtts som föranleder påförande av barlastvattenavgift. I stället är således befälhavaren som huvudregel behörig att utföra dessa åtgärder å redarens vägnar. Detta gäller oavsett vilken nationalitet fartyget har eller var rederiet har sitt säte etc. Dock ska redaren underrättas om beslutet om detta är möjligt. Detta torde t.ex. vara fallet om rederiet har säte, filial eller kontor i Sverige.

**6 och 7 §§**

Uppräkningen av olika typer av förbud och förelägganden i 6 § är inte avsedd att vara uttömmande. Det är den beslutande myndighetens sak att avgöra vilken åtgärd som är den mest relevanta. Paragraferna, som har utformats enligt *Lagrådets* förslag, har behandlats i avsnitt 6.8.1.

**9 §**

Hänvisningen till 6 kap. 3 § innebär att besluten ska innehålla uppgift om vilka åtgärder som krävs för rättelse och inom vilken tid åtgärderna ska vara vidtagna samt att ett förbud gäller till dess rättelse har skett. Hänvisningen till 6 kap. 5 § innebär att förelagda åtgärder i vissa fall kan vidtas på bekostnad av fartygets rederi.

**10 §**

Paragrafen innebär bl.a. att ett beslut om barlastvattenavgift kan verkställas utan hinder av att det inte vunnit laga kraft. Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.8.1

**11 §**

En förutsättning för att kunna påföra avgift är att myndigheten faktiskt har kännedom om att en överträdelse har skett, och att det är möjligt att peka ut vilket fartyg som överträdelsen har skett på. I normalfallet bör en genomförd inspektion vara en tillräcklig förutsättning för att preskriptionstiden ska börja löpa. Om inspektionen innebär att en stickprovskontroll av barlastvattnet görs, och analyssvaret på provet inte erhålls direkt, bör tiden börja löpa redan när inspektionen och provtagningen är avslutad för att inte preskriptionstiden ska bli beroende av handläggningstiden hos myndigheten eller den som hanterar provet. Även andra omständigheter än en inspektion bör kunna innebära att myndigheten får anses ha haft sådana förutsättningar att besluta om avgift. Dessutom bör preskriptionstiden börja löpa om myndigheten inte haft någon sådan kännedom, men av någon omständighet borde ha haft det.

Paragrafen, som har utformats enligt *Lagrådets* förslag, har behandlats i avsnitt 6.8.1

**13 §**

Ett beslut om barlastvattenavgift är verkställbart innan det vunnit laga kraft, jfr 10 §. Enligt *första stycket* ska därför avgiften återbetalas om betalningsansvaret sedermera upphävs genom ett beslut som vinner laga kraft.

**8 kap.****1 och 2 §§**

Båda dessa paragrafer behandlar ansvar för överträdelse av samma handlingsregler, nämligen att barlastvatten endast får släppas ut i enlighet med vad som följer av 2 kap. 1 § första stycket, enligt föreskrifter meddelade av regeringen enligt 2 kap. 1 § andra stycket, och enligt föreskrifter meddelade med stöd av 6 kap. 1 §. Skillnaden mellan paragraferna ligger huvudsakligen i att det är olika subjekt som görs ansvariga.

I 1 § görs den ansvarig som faktiskt släpper ut barlastvattnet. Detta kan vara befälhavaren, en besättningsman eller vilken annan person som helst som utför det faktiska utsläppet. Det bör dock erinras om de allmänna ansvarsfrihetsgrunderna i 24 kap. brottsbalken som t.ex. kan medföra att en besättningsman som agerar på order från befälhavaren kan befrias från ansvar.

I 2 § däremot regleras befälhavaren särskilt, eftersom denne i normalfallet alltid har ansvaret för fartyget och dess drift, där hantering av barlastvatten ingår, vilket också har förtydligats i 2 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen. I *första stycket* regleras situationen där befälhavare inte har delegerat uppgiften att ansvara för tillsynen av barlastvattenhanteringen, men där den faktiska hanteringen görs av någon annan. Om befälhavaren i en sådan situation brustit i sin tillsyn, t.ex. genom att inte övervaka hanteringen eller ge felaktig eller otillräcklig information om hanteringen, kan befälhavaren komma att bli ansvarig gemensamt med den som faktiskt utför utsläppet. I *andra stycket* regleras situationen där befälhavaren har delegerat tillsynsansvaret till annat befäl eller där annat befäl har ansvaret till följd av tjänstens beskaffenhet. Det kan tänkas att t.ex. en maskinchef i sin arbetsbeskrivning eller liknande ålagts ansvaret för tillsyn av barlastvattenhanteringen, särskilt då hanteringen sker genom s.k. system för behandling ombord. På samma sätt som befälhavaren kan bli medansvarig enligt första stycket kan den person som fått tillsynsansvaret delegerat till sig eller som har ansvaret till följd av tjänstens beskaffenhet bli medansvarig om han eller hon brister i tillsynen.

Frågan om befälhavarens tillsynsansvar bör dock utvecklas något ytterligare. 2 § har en motsvarighet i 10 kap. 2 § föroreningslagen. I förarbetena till den paragrafen anges bl.a. följande. Befälhavarens tillsynsansvar är vidsträckt, och en överlåtelse av tillsynen till något annat befäl kan tillmätas relevans i straffrättsligt hänseende endast om förutsättningar för en korrekt delegation har förelegat i enlighet med de allmänna grundsatser som har utvecklats inom straffrätten, jfr prop. 2000/01:139 s. 175. I förarbetena till den lagstiftning som föregick föroreningslagen, och som också innehöll en liknande bestämmelse, angavs att ”befälhavaren på ett klart sätt måste uppdra åt någon annan att utöva tillsynen för att själv kunna undgå ansvar. (prop. 1972:38, s. 76).”

När det gäller ansvar till följd av tjänstens beskaffenhet anges i de förstnämnda förarbetena att ”det [är] uppenbart att det straffrättsliga ansvaret ska träffa den som på grund av tjänstens beskaffenhet har ett tillsynsansvar, t.ex. maskinchefen (s. 135). Vidare anges i samma förarbeten följande (s. 175). ”Under vissa förhållanden kan både befälhavaren och ett annat befäl ställas till svars för ett otillåtet utsläpp. Det kan t.ex. bli aktuellt då befälhavaren har delegerat vissa tillsynsuppgifter och utsläppet orsakas av omständigheter som borde ha uppmärksammats både av befälhavaren och det andra befälet.” De kommentarer som gjorts i anslutning till motsvarande bestämmelse i föroreningslagen bör ha motsvarande giltighet även när det gäller den här aktuella paragrafen.

Paragraferna har behandlats i avsnitt 6.8.2.

### **3 och 7 §§**

Det ska erinras om att enligt 6 kap. 4 § får förbud och föreläggande enligt 6 kap. 2 § riktas mot fartygets befälhavare eller rederi. Om förbudet eller föreläggandet har förenats med vite får ansvar dock inte utdömas enligt 7 §. Paragraferna har behandlats i avsnitt 6.8.2.

### **9 kap.**

#### **6 §**

Innebörden av denna paragraf är att åklagaren ges 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 §.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.9.

### **10 kap.**

#### **1 §**

Paragrafen genomför regel E-1.7 i konventionen och har behandlats i avsnitt 6.10.

## **9.2 Förslaget till lag om ändring i miljöbalken**

### **15 kap.**

#### **32 §**

Genom ändringen undantas utsläpp av sediment från fartyg från förbudet mot dumpning. Regleringen av sådant utsläpp sker i stället genom bestämmelserna i barlastvattenlagen eller i föreskrifter meddelade i anslutning till den lagen.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.11.1.

9.3 Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen

**2 kap.**

**6 §**

Paragrafen genomför regel B-6 i barlastvattenkonventionen och har behandlats i avsnitt 6.11.2.

9.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon

**3 §**

Paragrafens uppräkningslista har kompletterats med en upplysning om att det även i barlastvattenlagen finns bestämmelser till skydd för den marina miljön.

## **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*

## **Internationell konvention om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment 2004**

*Parterna i denna konvention, som erinrar om artikel 196.1 i Förenta nationernas havsrättskonvention av 1982 (UNCLOS), som stadgar att "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",*

*som beaktar målen i 1992 års konvention om biologisk mångfald (CBD) och att spridning och införande av skadliga vattenlevande organismer och patogener via fartygs barlastvatten 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*



appropriate rules on ballast water discharge,

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

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

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

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

*recognizing further* that several States have taken individual action with a view to prevent, minimize and ultimately eliminate the risks of introduction of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens through ships entering their ports, and also that this issue, being of worldwide concern, demands action based on globally applicable regulations together with

av barlastvatten,

*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 uppmanar 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 spridning 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 spridning 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

guidelines for their effective implementation and uniform interpretation,

riktlinjer för effektivt genomförande och enhetlig tolkning av dessa regler,

*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,

*som önskar* fortsätta att utveckla säkrare och effektivare valmöjligheter för hantering av ballastvatten, som kommer att utnyttas i fortsatt förhindrande, begränsning och slutgiltig eliminering av spridning av skadliga vattenlevande organismer och patogener,

*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,

*som är beslutna* att förhindra, begränsa och slutgiltigt eliminera riskerna för miljön, människors hälsa, egendom och resurser som härrör från spridning av skadliga vattenlevande organismer och patogener genom kontroll och hantering av fartygs ballastvatten och sediment, liksom att undvika oönskade biverkningar av denna kontroll och att främja utvecklingen av kunskap och teknologi inom området,

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

*som anser* att dessa ändamål bäst kan uppnås genom slutande av en internationell konvention om kontroll och hantering av fartygs ballastvatten och sediment,

*have agreed* as follows:

*har kommit överens* om följande.

## **Article 1**

## **Artikel 1**

### *Definitions*

### *Definitioner*

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

Om inte annat uttryckligen anges, används följande definitioner för de syften som avses i denna konvention.

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

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

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.

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

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

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.

3. hantering av barlastvatten: mekanisk, fysisk, kemisk eller 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 "Certificate" means the International Ballast Water Management Certificate.

4. certifikat: internationellt barlastvattenhanteringscertifikat.

5 "Committee" means the Marine Environment Protection Committee of the Organization.

5. kommittén: organisationens kommitté för skydd av den marina miljön (MEPC).

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

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,

7. bruttodräktighet: bruttodräktighet beräknat i enlighet med bestämmelserna för tonnagemätning i bilaga I till 1969 års internationella konvention om skeppsmätning eller annan konvention som

- 1969 or any successor Convention. 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 har fällts ut 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

## Artikel 2

### *Allmänna åtaganden*

1. Parterna åtar sig att fullständigt tillämpa bestämmelserna i denna konvention och i dess bilaga för att förebygga, begränsa och slutgiltigt eliminera spridning av skadliga vattenlevande organismer och patogener genom kontroll och hantering av fartygs ballastvatten och sediment.

2. Bilagan utgör en integrerad del av konventionen. Om inte annat uttryckligen anges, är en hänvis-

reference to this Convention constitutes at the same time a reference to the Annex.

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

4 Parties shall endeavour to cooperate 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

ning till konventionen samtidigt en hänvisning till dess bilaga.

3. Ingen bestämmelse i denna konvention ska 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 spridning av skadliga vattenlevande organismer och patogener genom kontroll och hantering av fartygs ballastvatten och sediment som är förenliga med internationell rätt.

4. Parterna ska 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 spridning 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 ska 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 ska uppmana fartyg

Prop. 2008/09:229  
Bilaga 1

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 cooperate under the auspices of the Organization to address threats and risks to sensitive, vulnerable or threatened marine ecosystems and biodiversity in areas beyond the limits of national jurisdiction in relation to Ballast Water Management.

### Article 3

#### *Application*

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

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

2 This Convention shall not apply to:

- (a) ships not designed or constructed to carry Ballast Water;
- (b) ships of a Party which only operate in waters under the jurisdiction of that Party, unless the Party determines that the discharge of Ballast Water from such ships would impair or damage their environment, human health, property or resources, or those of adjacent or other States;
- (c) ships of a Party which only

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 ska 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.

### Artikel 3

#### *Tillämpningsområde*

1. Om inte annat uttryckligen anges i konventionen, ska 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 ska 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 partens 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 tra-

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 subparagraph (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 noncommercial service. However, each Party shall ensure, by the adoption of appropriate measures not impairing operations or operational capabilities of such ships owned or operated by it, that such ships act in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with this Convention; and

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

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

fikerar 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 ska 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, ickekommersiella ändamål. En part ska 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 förenligt med denna konvention.

f) Permanent ballastvatten i förseglade tankar i fartyg, vilket inte släpps ut.

3. Parterna ska 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

#### Artikel 4

##### *Kontroll av spridning av skadliga vattenlevande organismer och patogener med fartygs ballastvatten och sediment*

1. Varje part ska 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 ska, med vederbörlig hänsyn till sina särskilda förhållanden och sin särskilda förmåga, utforma en nationell politik eller nationella strategier eller program för hantering av ballastvatten 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 ballasttankar förekommer, finns lämpliga anordningar för mottagande av sediment, med beaktande av organisationens riktlinjer. Dessa anordningar ska drivas utan att förorsaka otillbörlig försening för fartyg och säkerställa säkert omhändertagande av sådana sediment som inte stör eller skadar deras



environment, human health, property or resources or those of other States.

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

#### **Article 6**

##### *Scientific and Technical Research and Monitoring*

1 Parties shall endeavour, individually or jointly, to:

(a) promote and facilitate scientific and technical research on Ballast Water Management; and

(b) monitor the effects of Ballast Water Management in waters under their jurisdiction. Such research and monitoring should include observation, measurement, sampling, evaluation and analysis of the effectiveness and adverse impacts of any technology or methodology as well as any adverse impacts caused by such organisms and pathogens that have been identified to have been transferred through ships' Ballast Water.

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

(a) scientific and technology programmes and technical measures undertaken with respect to Ballast Water Management; and

(b) the effectiveness of Ballast Water Management deduced from any monitoring and assessment programmes.

eller andra staters miljö, människors hälsa, egendom eller resurser.

2. Varje part ska meddela organisationen, som i sin tur ska meddela andra berörda parter, om alla fall där de anordningar som avses i punkt 1 uppges vara otillräckliga.

#### **Artikel 6**

##### *Vetenskaplig och teknisk forskning och övervakning*

1. Parterna ska bemöda sig om att, enskilt eller tillsammans,

a) främja och underlätta vetenskaplig och teknisk forskning om hantering av ballastvatten, och

b) övervaka effekterna av hantering av ballastvatten 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 spridda med ballastvatten från fartyg.

2. För att främja denna konventions syften, ska 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 ballastvatten, och

b) effektiviteten av hantering av ballastvatten som konstaterats genom övervaknings- och bedömningsprogram.

Prop. 2008/09:229  
Bilaga 1

## Article 7

### *Survey and certification*

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

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

## Article 8

### *Violations*

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

## Artikel 7

### *Besiktning och certifiering*

1. Varje part ska tillse att fartyg som för dess flagg eller lyder under dess myndighet och är underkastade krav på besiktning och certifiering besiktas och certifieras i enlighet med bestämmelserna i bilagan.

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 ska fartygets administration vara skyldig att besiktiga och certifiera ytterligare åtgärder som ålagts av en annan part. Kontroll av sådana ytterligare åtgärder ska vara den parts ansvarighet som inför sådana åtgärder och får inte förorsaka fartyget otillbörlig försening.

## Artikel 8

### *Överträdelser*

1. Alla överträdelser av konventionens bestämmelser ska förbjudas och sanktioner ska införas enligt lagstiftningen i administrationen för ifrågavarande fartyg, oberoende av var överträdelserna görs. Om administrationen får uppgift om en sådan överträdelse, ska den göra en utredning och får begära att den anmälade parten tillhandahåller ytterligare bevisning om den påstådda överträdelserna. Om administrationen har förvissat sig om att tillräcklig bevisning är tillgänglig för att möjliggöra att åtgärder vidtas i fråga om den påstådda överträdelserna, ska den se till att ett

cordance 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.

sådant förfarande sätts igång så snart som möjligt i enlighet med sin lagstiftning. Administrationen ska 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, ska den informera den part som har anmält den påstådda överträdelsen om detta.

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

2. Överträdelser av konventionens bestämmelser inom en parts jurisdiktion ska förbjudas och sanktioner ska införas i den partens lagstiftning. När en sådan överträdelse inträffar, ska parten antingen

a) se till att åtgärder vidtas i enlighet med dess lagstiftning, eller

(b) furnish to the Administration of the ship such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred.

b) förse administrationen i det land som fartyget tillhör med sådana uppgifter och 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. Sanktionerna i en parts lagstiftning enligt denna artikel ska vara tillräckligt stränga för att avskräcka från överträdelser av konventionen var de än förekommer.

#### **Article 9**

#### **Artikel 9**

##### *Inspection of Ships*

##### *Inspektion av fartyg*

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:

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, ska en sådan inspektion begränsas till följande:

(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.

a) kontroll av att det finns ett giltigt certifikat ombord, som ska godtas om det är giltigt,  
b) inspektion av barlastvattendagboken, och  
c) stickprovsundersökning av fartygets barlastvatten utförd i enlighet med de riktlinjer som ska 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 Where a ship does not carry a valid Certificate or there are clear grounds for believing that:

2. En detaljerad inspektion får utföras om ett fartyg saknar giltigt certifikat eller det finns klara skäl att anta att

(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.

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

3. Under de omständigheter som anges i punkt 2 ska 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, människors hälsa, egendom eller resurser.

#### **Article 10**

#### **Artikel 10**

##### *Detection of Violations and Control of Ships*

##### *Uppdagande av överträdelser och kontroll av fartyg*

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

1. Parterna ska samarbeta med att uppdaga överträdelser av denna konvention och se till att den tillämpas.

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.

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 sanktioner 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, ska 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 offshoreterminal 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 ska överlämnas till den part som begärt densamma och till den behöriga myndigheten i det berörda fartygets administration så att lämpliga åtgärder ska 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

## Artikel 11

### *Meddelande om kontrollåtgärder*

1. Om en inspektion enligt artikel 9 eller 10 påvisar en överträdelse av denna konvention, ska fartyget underrättas. En rapport ska avges till administrationen med bevis om överträdelsen.

2. Om en åtgärd vidtas enligt artikel 9.3, 10.2 eller 10.3 ska 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 ska den erkända organisation som är ansvarig för utfärdande av certifikat underrättas.

3. Den berörda hamnstatsmyndigheten ska, 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 ska göras för att undvika att fartyg otillbörligen kvarhålls eller försenas enligt artikel 7.2 eller artikel 8, 9 eller 10.

2. När ett fartyg otillbörligen kvarhålls eller försenas enligt

or 10, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

### Article 13

#### *Technical Assistance, Co-operation and Regional Co-operation*

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

- (a) to train personnel;
- (b) to ensure the availability of relevant technology, equipment and facilities;
- (c) to initiate joint research and development programmes; and

(d) to undertake other action aimed at the effective implementation of this Convention and of guidance developed by the Organization related thereto.

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

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

artikel 7.2 eller artikel 8, 9 eller 10, ska 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 vederbörliga 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 ska 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 ska söka samarbeta

Prop. 2008/09:229  
Bilaga 1

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

#### **Article 14**

##### *Communication of information*

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

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

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

#### **Article 15**

##### *Dispute Settlement*

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

med parter i regionala avtal för att utveckla harmoniserade förfaranden.

#### **Artikel 14**

##### *Förmedling av information*

1. Varje part ska 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 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. Organisationen ska 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.

#### **Artikel 15**

##### *Tvistlösning*

Parterna ska 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

Prop. 2008/09:229  
Bilaga 1



**Article 16***Relationship to International Law and Other Agreements*

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

**Article 17***Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession*

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

2 States may become Parties to the Convention by:

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

(c) accession.

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

4. If a State comprises two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time

**Artikel 16***Förhållande till internationell rätt och andra avtal*

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.

**Artikel 17***Undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande och anslutning*

1. Denna konvention ska 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) 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 ska göras genom deponering av ett vederbörligt instrument hos generalsekretären.

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-

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 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

tecknandet, ratifikationen, godtagandet, godkännandet eller anslutningen förklara att konventionen ska 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 ska delges depositarien skriftligen med uttryckligt angivande av de territoriella enheter på vilka konventionen ska 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 undertecknat 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, ska ratifikationen, godtagandet, godkännandet eller 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

deposited after the date on which this Convention enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

eller anslutning som deponeras efter den dag då denna konvention träder i kraft ska börja gälla tre månader efter dagen för deponeringen.

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.

4. Efter den dag då en ändring av konventionen anses ha blivit godtagen enligt artikel 19, ska instrument avseende ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning som deponeras gälla den ändrade konventionen.

#### **Article 19**

#### **Artikel 19**

##### *Amendments*

##### *Ändringar*

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

1. Denna konvention får ändras genom något av de förfaranden som anges nedan.

2 Amendments after consideration within the Organization:

2. Ändringar efter behandling inom organisationen:

(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.

a) En part får föreslå ändringar i denna konvention. Ändringsförslag ska framföras till generalsekretären, som ska delge parterna och organisationens medlemmar förslaget senast sex månader före dess behandling.

(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.

b) Ett ändringsförslag som framförts och delgivits enligt ovan ska hänskjutas till kommittén för behandling. Parterna i denna konvention ska ha rätt att delta i kommitténs arbete med behandling och antagande av förslaget, oavsett om de är medlemmar i organisationen.

(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.

c) Ändringar ska 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) Amendments adopted in accordance with subparagraph (c)

d) Ändringar som antagits i enlighet med c ovan ska av generalsek-

shall be communicated by the Secretary-General to the Parties for acceptance.

(e) An amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:

(i) An amendment to an article of this Convention shall be deemed to have been accepted on the date on which two-thirds of the Parties have notified the Secretary-General of their acceptance of it.

(ii) An amendment to the Annex shall be deemed to have been accepted at the end of twelve months after the date of adoption or such other date as determined by the Committee. However, if by that date more than one-third of the Parties notify the Secretary-General that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted.

(f) An amendment shall enter into force under the following conditions:

(i) An amendment to an article of this Convention shall enter into force for those Parties that have declared that they have accepted it six months after the date on which it is deemed to have been accepted in accordance with subparagraph (e)(i).

(ii) An amendment to the Annex shall enter into force with respect to all Parties six months after the date on which it is deemed to have been accepted, except for any Party that has:

(1) notified its objection to the amendment in accordance with subparagraph (e)(ii) and that has not withdrawn such objection; or

(2) notified the Secretary-General, prior to the entry into force of such amendment, that the amendment shall enter into force for it only after a subsequent notification of its acceptance.

(g) (i) A Party that has notified an

reteraren meddelas parterna för godtagande.

e) En ändring ska anses vara godtagen om följande villkor är uppfyllda:

i) En ändring i en artikel i denna konvention ska anses vara godtagen den dag då två tredjedelar av parterna har meddelat generalsekreteraren att de har godtagit den.

ii) En ändring i bilagan ska 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, ska den inte anses vara godtagen.

f) En ändring ska träda i kraft under följande förutsättningar:

i) En ändring i en artikel i denna konvention ska 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 ska 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 ska träda i kraft för parten först sedan den har lämnat meddelande om sitt godtagande.

g) i) En part som har meddelat en

objection under subparagraph (f)(ii)(1) may subsequently notify the Secretary-General that it accepts the amendment. Such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.

(ii) If a Party that has made a notification referred to in subparagraph (f)(ii)(2) notifies the Secretary-General of its acceptance with respect to an amendment, such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.

### 3 Amendment by a Conference:

(a) Upon the request of a Party concurred in by at least one-third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to consider amendments to this Convention.

(b) An amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of the Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General to all Parties for acceptance.

(c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in paragraphs 2(e) and (f) respectively.

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

5 Any notification under this Arti-

invändning enligt f ii.1 får vid ett senare tillfälle meddela generalsekreteraren att den godtar ändringen. En sådan ändring ska 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, ska ändringen träda i kraft för den parten sex månader efter dagen för dess meddelande om godtagande eller den dag då 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, ska 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 ska av generalsekreteraren delges alla parter för godtagande.

c) Om konferensen inte bestämmer annat, ska 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 ska betraktas som icke-part endast med avseende på tillämpningen av ändringen i fråga.

5. Meddelanden enligt denna arti-

cle shall be made in writing to the Secretary-General.

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

(a) any amendment that enters into force and the date of its entry into force generally and for each Party; and

(b) any notification made under this Article.

#### **Article 20**

##### *Denunciation*

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

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

#### **Article 21**

##### *Depositary*

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

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

(a) inform all States that have signed this Convention, or acceded thereto, of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession,

kel ska framföras skriftligen till generalsekreteraren.

6. Generalsekreteraren ska underätta 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 ska 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.

#### **Artikel 21**

##### *Depositarie*

1. Denna konvention ska deponeras hos generalsekreteraren, som ska 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, ska 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

Prop. 2008/09:229  
Bilaga 1

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.

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.

Prop. 2008/09:229  
Bilaga 1

## Annex

## Bilaga

### Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments

### Regler för kontroll och hantering av fartygs ballastvatten och sediment

#### Section A

#### Avsnitt A

#### General provisions

#### Allmänna bestämmelser

#### *Regulation A-1*

#### *Regel A-1*

#### *Definitions*

#### *Definitioner*

For the purposes of this Annex:

För de syften som avses i denna bilaga används följande definitioner.

1 "Anniversary date" means the day and the month of each year corresponding to the date of expiry of the Certificate.

1. årsdag: det datum varje år som motsvaras av det datum när certifikatets giltighetstid upphör.

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.

2. ballastvattenkapacitet: den totala volymen i kubikmeter i tankar, utrymmen och sektioner i ett fartyg som används för att forsla, ta 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 "Company" means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the International Safety Management Code<sup>1</sup>

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 alla de skyldigheter och det ansvar som föreskrivs i Internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden)<sup>1</sup>

---

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

<sup>1</sup> Härmed avses den ISM-kod som antogs av organisationen i resolution A.741(18) med senare ändringar.



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 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 northeastern 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

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

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 ska 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 ska 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, longi-

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.

tud 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 "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.

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.

#### *Regulation A-2*

#### *Regel A-2*

##### *General Applicability*

##### *Allmän tillämplighet*

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

Utsläpp av ballastvatten får endast göras med ballastvattenhantering enligt bestämmelserna i denna bilaga, om inte annat uttryckligen föreskrivs.

#### *Regulation A-3*

#### *Regel A-3*

##### *Exceptions*

##### *Undantag*

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:

Kraven i regel B-3 och andra åtgärder som en part vidtagit med stöd av artikel 2.3 och avsnitt C ska inte gälla i följande fall:

1 the uptake or discharge of Ballast Water and Sediments neces-

1. Vid intag eller utsläpp av ballastvatten och sediment som är

sary for the purpose of ensuring the safety of a ship in emergency situations or saving life at sea; or

2 the accidental discharge or ingress of Ballast Water and Sediments resulting from damage to a ship or its equipment:

.1 provided that all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage or discovery of the damage or discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and

.2 unless the owner, Company or officer in charge wilfully or recklessly caused damage; or

3 the uptake and discharge of Ballast Water and Sediments when being used for the purpose of avoiding or minimizing pollution incidents from the ship; or

4 the uptake and subsequent discharge on the high seas of the same Ballast Water and Sediments; or

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

#### *Regulation A-4*

##### *Exemptions*

1 A Party or Parties, in waters under their jurisdiction, may grant exemptions to any requirements to

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 skäligen 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, ska barlastvatten som tagits in från andra områden genomgå barlastvattenhantering i enlighet med denna bilaga.

#### *Regel A-4*

##### *Dispens*

1. En eller flera parter får i vatten under sin jurisdiktion bevilja dispens från kraven på att tillämpa

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

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 granskning,

1.3 beviljas fartyg som inte blandar ballastvatten eller 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 ska 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 ska konsulteras för att lösa eventuella identifierade problem.

4. Dispens som beviljas med stöd av denna regel ska införas i ballastvattendagboken.

#### *Regel A-5*

##### *Motsvarande tillämpning*

För fartyg som har en längd överallt under 50 meter och en största ballastvattenkapacitet på 8 m<sup>3</sup> samt uteslutande används för nöje eller tävling och för farkoster som i första hand används för

with a maximum Ballast Water capacity of 8 cubic metres, shall be determined by the Administration taking into account Guidelines developed by the Organization.

## Section B

### Management and control requirements for ships

#### Regulation B-1

##### *Ballast Water Management Plan*

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

1 detail safety procedures for the ship and the crew associated with Ballast Water Management as required by this Convention;

2 provide a detailed description of the actions to be taken to implement the Ballast Water Management requirements and supplemental Ballast Water Management practices as set forth in this Convention;

3 detail the procedures for the disposal of Sediments:  
.1 at sea; and  
.2 to shore;

4 include the procedures for coordinating shipboard Ballast Water Management that involves discharge to the sea with the authorities of the State into whose waters such discharge will take place;

räddningstjänst ska administrationen med beaktande av organisationens riktlinjer bestämma motsvarande tillämpning av denna bilaga.

## Avsnitt B

### Krav om hantering och kontroll för fartyg

#### Regel B-1

##### *Barlastvattenhanteringsplan*

Varje fartyg ska ombord förvara och tillämpa en plan för hantering av barlastvatten. Planen ska godkännas av administrationen med beaktande av organisationens riktlinjer. Varje fartyg ska ha en särskild plan som ska 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 ska 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. till havs, 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 ska göras.

Prop. 2008/09:229  
Bilaga 1

5 designate the officer on board in charge of ensuring that the plan is properly implemented;

6 contain the reporting requirements for ships provided for under this Convention; and

7 be written in the working language of the ship. If the language used is not English, French or Spanish, a translation into one of these languages shall be included.

## **Regulation B-2**

### **Ballast Water Record Book**

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

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

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

4 The Ballast Water record book shall be kept readily available for

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 ska vara avfattad på fartygets arbetspråk. Om det inte är engelska, franska eller spanska, ska en översättning till något av dessa språk bifogas.

## **Regel B-2**

### **Barlastvattendagbok**

1. Varje fartyg ska 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 ska innehålla de uppgifter som anges i bihang II.

2. Anteckningarna i barlastvattendagboken ska 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, ska en anteckning göras i barlastvattendagboken med en beskrivning av omständigheterna vid och anledningen till utsläppet.

4. Barlastvattendagboken ska hållas tillgänglig för inspektion vid

inspection at all reasonable times and, in the case of an unmanned ship under tow, may be kept on the towing ship.

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

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

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 ska fullständigt och omedelbart antecknas i barlastvattendagboken. Alla anteckningar ska signeras av den befattningshavare som är ansvarig för åtgärden, och varje fullskrivna sida ska signeras av befälhavaren. Anteckningarna i barlastvattendagboken ska vara på fartygets arbetspråk. Om det inte är engelska, franska eller spanska, ska 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, ska de ha företräde i fall av tvist eller meningsskiljaktighet.

6. Personer som är vederbörligen bemyndigade av en part får inspektera barlastvattendagboken ombord på ett fartyg för vilket denna regel gäller när fartyget befinner 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 ska godtas i alla rättsliga förfaranden som bevis för de omständigheter som anges i anteckningen. Inspektion av en barlastvattendagbok och tagande av en bestyrkt avskrift ska 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

### Regel B-3

#### Barlastvattenhantering för fartyg

1. Fartyg byggda före 2009

1.1 med en barlastvattenkapacitet på 1 500 – 5 000 m<sup>3</sup>, ska utföra barlastvattenhantering som minst uppfyller normerna i regel D-1 eller D-2 fram till 2014, efter vilket datum fartyget minst ska uppfylla normerna i regel D-2,

1.2 med en barlastvattenkapacitet på mindre än 1 500 m<sup>3</sup> eller mer än 5 000 m<sup>3</sup>, ska utföra barlastvattenhantering som minst uppfyller normerna i regel D-1 eller D-2 fram till 2016, efter vilket datum fartyget minst ska uppfylla normerna i regel D-2.

2. Fartyg för vilka bestämmelserna i punkt 1 gäller ska 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 m<sup>3</sup> ska 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 m<sup>3</sup> ska utföra barlastvattenhantering



conduct Ballast Water Management in accordance with paragraph 1.2.

enligt punkt 1.2.

Prop. 2008/09:229  
Bilaga 1

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.

5. Fartyg byggda 2012 och senare med en barlastvattenkapacitet på minst 5 000 m<sup>3</sup> ska utföra barlastvattenhantering som minst uppfyller normerna i regel 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.

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 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.

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**

#### **Regel B-4**

##### **Ballast Water Exchange**

##### **Skifte av barlastvatten**

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

1. Fartyg som utför skifte av barlastvatten för att uppfylla normerna i regel D-1 ska,

.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;

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,

.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

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

described in paragraph 1.1 and as far from the nearest land as possible, and in all cases at least 50 nautical miles from the nearest land and in water at least 200 metres in depth.

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

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

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

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

#### **Regulation B-5**

##### **Sediment Management for Ships**

1 All ships shall remove and dis-

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 skifte av ballastvatten med beaktande av de riktlinjer som anges i punkt 1.1.

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 skifte av ballastvatten får inte tvingas att uppfylla en bestämmelse i punkt 1 eller 2 om befälhavaren på skäligen 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 ska utföra skifte av ballastvatten och inte gör det i enlighet med denna regel, ska skälen antecknas i ballastvattendagboken.

#### **Regel B-5**

##### **Sedimenthantering för fartyg**

1. Fartyg ska avlägsna och bort-

pose of Sediments from spaces designated to carry Ballast Water in accordance with the provisions of the ship's Ballast Water Management plan.

föra sediment från utrymmen som är avsedda för ballastvatten enligt bestämmelserna i fartygets ballastvattenhanteringsplan.

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.

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.

### **Regulation B-6**

### **Regel B-6**

#### **Duties of Officers and Crew**

#### **Befälets och besättningens skyldigheter**

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

Befäl och besättning ska sätta sig in i sina skyldigheter i fråga om hantering av ballastvatten med avseende på det fartyg där de tjänstgör och ska i enlighet med sina uppgifter vara insatta i fartygets ballastvattenhanteringsplan.

### **Section C**

### **Avsnitt C**

#### **Special requirements in certain areas**

#### **Särskilda krav inom vissa områden**

### **Regulation C-1**

### **Regel C-1**

#### **Additional Measures**

#### **Tilläggsåtgärder**

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

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 spridning av skad-

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.

liga vattenlevande organismer och patogener via fartygs ballastvatten och sediment, får under respekterande av folkrätten kräva att fartyg uppfyller angivna normer eller krav.

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.

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

3. Den part eller de parter som avser vidta tilläggsåtgärder i enlighet med punkt 1 ska göra följande:

.1 take into account the Guidelines developed by the Organization.

3.1 Beakta organisationens riktlinjer.

.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:

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 ska innehålla följande uppgifter:

.1 the precise co-ordinates where additional measure(s) is/are applicable;

3.2.1 Den exakta positionen där tilläggsåtgärderna gäller.

.2 the need and reasoning for the application of the additional measure(s), including, whenever possible, benefits;

3.2.2 Behovet av och motiven för tilläggsåtgärderna och, när så är möjligt, nyttan med dem.

.3 a description of the additional measure(s); and

3.2.3 En beskrivning av tilläggsåtgärderna.

.4 any arrangements that may be provided to facilitate ships' compliance with the additional measure(s).

3.2.4 Arrangemang för att underlätta fartygs efterlevnad av tilläggsåtgärderna.

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

3.3 Inhämta organisationens godkännande i den mån det krävs av den internationella sedvanerätten som den gestaltas i Förenta nationernas havsrättskonvention.

4 A Party or Parties, in introducing

4. När en eller flera parter inför

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

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

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

#### **Regulation C-2**

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

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

.1 known to contain outbreaks, infestations, or populations of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens (e.g., toxic algal blooms) which are likely to be of relevance to Ballast Water uptake or discharge;

.2 near sewage outfalls; or

.3 where tidal flushing is poor or

tilläggsåtgärder, ska 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 skydd 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.

#### **Regel C-2**

##### **Varning om barlastvattenintag i vissa områden och därtill relaterade åtgärder av flaggstaterna**

1. En part ska 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 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 algblomningar), som kan förmodas inverka på intag eller utsläpp av barlastvatten,

1.2 områden i närheten av utsläpp av avloppsvatten, och

1.3 områden där tidvattenström-

times during which a tidal stream is known to be more turbid.

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

### **Regulation C-3**

#### **Communication of Information**

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

### **Section D**

#### **Standards for Ballast Water Management**

### **Regulation D-1**

#### **Ballast Water Exchange Standard**

1 Ships performing Ballast Water exchange in accordance with this

ningen är svag eller vid tidpunkter då tidvattenströmningen är känd för att vara särskilt grumlig.

2. Utöver att meddela sjöfarande om områden i enlighet med bestämmelserna i punkt 1, ska 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 ska 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 ska ingå råd till fartyg som behöver ta in ballastvatten i området och en beskrivning av arrangemangen för alternativa intag. Parten ska även meddela sjöfarande, organisationen och de kuststater som kan förmodas bli påverkade när en given varning upphör att gälla.

### **Regel C-3**

#### **Meddelande av upplysningar**

Organisationen ska med lämpliga medel tillkännage upplysningar som den mottagit enligt reglerna C-1 och C-2.

### **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 ska

Prop. 2008/09:229  
Bilaga 1

regulation shall do so with an efficiency of at least 95 percent volumetric exchange of Ballast Water.

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

#### **Regulation D-2**

##### **Ballast Water Performance Standard**

1 Ships conducting Ballast Water Management in accordance with this regulation shall discharge less than 10 viable organisms per cubic metre greater than or equal to 50 micrometres in minimum dimension and less than 10 viable organisms per millilitre less than 50 micrometres in minimum dimension and greater than or equal to 10 micrometres in minimum dimension; and discharge of the indicator microbes shall not exceed the specified concentrations described in paragraph 2.

2 Indicator microbes, as a human health standard, shall include:

.1 Toxicogenic *Vibrio cholerae* (O1 and O139) with less than 1 colony forming unit (cfu) per 100 millilitres or less than 1 cfu per 1 gram (wet weight) zooplankton samples ; .

.2 *Escherichia coli* less than 250 cfu per 100 millilitres;

göra det med en effektivitet av minst 95 procent av volymen barlastvatten.

2. För fartyg som skiftar barlastvatten med genomflödesmetoden ska normerna i punkt 1 anses ha uppfyllts när genompumpning av tre gånger volymen i varje barlastvattentank har genomförts. Genompumpning av mindre än tre gånger volymen kan godtas om fartyget kan visa att skifte av minst 95 procent av volymen har skett.

#### **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 ska 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

.3 Intestinal Enterococci less than 100 cfu per 100 milliliters.

100 milliliter,  
2.3 intestinala enterokocker mindre än 100 kbe per 100 milliliter.

### **Regulation D-3**

#### **Approval requirements for Ballast Water Management systems**

1 Except as specified in paragraph 2, Ballast Water Management systems used to comply with this Convention must be approved by the Administration taking into account Guidelines developed by the Organization.

2 Ballast Water Management systems which make use of Active Substances or preparations containing one or more Active Substances to comply with this Convention shall be approved by the Organization, based on a procedure developed by the Organization. This procedure shall describe the approval and withdrawal of approval of Active Substances and their proposed manner of application. At withdrawal of approval, the use of the relevant Active Substance or Substances shall be prohibited within 1 year after the date of such withdrawal.

3 Ballast Water Management systems used to comply with this Convention must be safe in terms of the ship, its equipment and the crew.

### **Regulation D-4**

#### **Prototype Ballast Water Treatment Technologies**

1 For any ship that, prior to the

### **Regel D-3**

#### **Bestämmelser om godkännande av system för hantering av ballastvatten**

1. Utöver vad som anges i punkt 2, måste system för hantering av ballastvatten 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 ballastvatten där aktiva substanser eller beredningar som innehåller en eller flera aktiva substanser används för att uppfylla denna konvention ska godkännas av organisationen på grundval av ett förfarande som tagits fram av organisationen. Detta förfarande ska beskriva godkännande och återkallande av godkännande av aktiva substanser och deras föreslagna sätt att användas. Vid återkallande av ett godkännande ska användningen av den eller de aktiva substanserna i fråga förbjudas inom ett år efter dagen för 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



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.

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, ska 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, ska 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, ska 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 greater environmental impacts than they solve;
- .3 practicability, i.e., compatibility with ship design and operations;
- .4 cost effectiveness, i.e., economics; and
- .5 biological effectiveness in terms of removing, or otherwise rendering not viable, Harmful Aquatic Organisms and Pathogens in Ballast Water.

## Regel D-5

### Organisationens prövning av normerna

1. Vid ett möte i kommittén, som ska hållas senast tre år föregående datum för ikraftträdande av normerna i regel D-2, ska 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 socioekonomiska effekterna, särskilt med avseende på utvecklingsländernas utvecklingsbehov, särskilt i små östater som är utvecklingsländer. Kommittén ska 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 ska 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 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.

3. Kommittén kan bilda en eller flera grupper för att genomföra en prövning som avses i punkt 1. Kommittén ska bestämma dessa gruppers sammansättning och uppdrag samt vilka särskilda frågor de ska ägna sig åt. Grupperna får formulera och framlägga förslag till ändring i denna bilaga, vilka ska underställas parterna. Endast parter får delta i utformning av rekommendationer och ändringsbeslut som fattas av kommittén.

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

4. Om parterna, på grundval av de olika former av prövning som anges i denna regel, beslutar att anta ändringar i denna bilaga, ska ändringarna antas och träda i kraft i enlighet med förfarandena i artikel 19 i konventionen.

## **Section E**

## **Avsnitt E**

### **Survey and Certification Requirements for Ballast Water Management**

### **Bestämmelser om besiktning och certifiering vid hantering av ballastvatten**

#### **Regulation E-1**

#### **Regel E-1**

#### **Surveys**

#### **Besiktning**

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. Fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 för vilka denna konvention gäller, utom flytande plattformar, flytande lagringseenheter (FSU) och flytande enheter för produktion, lagring och avlastning (FPSO), ska genomgå besiktning enligt följande bestämmelser.

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 Manage-

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 ska kontrolleras att ballastvattenhan-

ment plan required by regulation B-1 and any associated structure, equipment, systems, fitting, arrangements and material or processes comply fully with the requirements of this Convention.

.2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where regulation E-5.2, E-5.5, E-5.6, or E-5.7 is applicable. This survey shall verify that the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 and any associated structure, equipment, systems, fitting, arrangements and material or processes comply fully with the applicable requirements of this Convention.

.3 An intermediate survey within three months before or after the second Anniversary date or within three months before or after the third Anniversary date of the Certificate, which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4. The intermediate surveys shall ensure that the equipment, associated systems and processes for Ballast Water Management fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation E-2 or E-3.

.4 An annual survey within three months before or after each Anniversary date, including a general inspection of the structure, any equipment, systems, fittings, arrangements and material or processes associated with the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph 9 and remain satisfactory for the service

teringsplanen 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 ska kontrolleras att barlastvattenhanteringsplanen 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 ska 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 barlastvatten fullständigt uppfyller de tillämpliga kraven i denna bilaga och fungerar tillfredsställande. Mellanliggande besiktningar ska 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 barlastvattenhanteringsplan som fordras enligt regel B-1 för att kontrollera att de har underhållits i enlighet med punkt 9 och fungerar tillfredsställande för sådan verksamhet

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

som fartyget är avsett för. Påteckning av certifikat ska 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, ska 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 ska säkerställa att ändringen, ersättningen eller den väsentliga reparationen har utförts effektivt, så att fartyget uppfyller konventionens bestämmelser. Påteckning av certifikat ska ske efter utförd extra besiktning enligt regel E-2 eller E-3.

2. Administrationen ska 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 ska 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<sup>2</sup> för att verkställa besiktning enligt punkt 3 ska som minst bemyndiga dem att

organizations<sup>2</sup> to:

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

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

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

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

4.1 kräva att det fartyg de besiktigar uppfyller konventionens bestämmelser, och

4.2 verkställa besiktningar och inspektioner som begärs av de behöriga myndigheterna i en hamnstat som är part i konventionen.

5. Administrationen ska 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, ska inspektören respektive organisationen omedelbart se till att alla nödvändiga åtgärder vidtas för att fartyget ska uppfylla kraven. En inspektör eller en erkänd organisation ska omedelbart underrättas och se till att certifikatet inte utfärdas respektive att det dras in. Om fartyget befinner sig i en annan parts hamn, ska de behöriga myndigheterna i hamnstaten omedelbart underrättas. När en befattningshavare från administrationen, en inspektör eller en organisation har underrättat de behöri-

---

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.

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.

nized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation, including any action described in Article 9.

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

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

9 The condition of the ship and its equipment, systems and processes shall be maintained to conform with the provisions of this Convention to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting a

ga myndigheterna i hamnstaten, ska denna stats regering ge befattningshavaren respektive inspektören eller organisationen all hjälp som behövs för att de ska 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, ska 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 utfärda certifikatet i fråga, som ska 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, ska ägaren, operatören eller annan person som är ansvarig för fartyget också omedelbart rapportera till de behöriga myndigheterna i hamnstaten, och inspektören eller organisationen ska se till att en sådan rapport har avgivits.

8. I vart fall ska 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 ska 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

threat of harm to the environment, human health, property or resources.

utgöra ett hot mot miljö, människors hälsa, egendom eller resurser.

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.

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.

### **Regulation E-2**

### **Regel E-2**

#### **Issuance or Endorsement of a Certificate**

#### **Utfärdande eller påtecknande av certifikat**

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.

1. Administrationen ska se till att det för ett fartyg för vilket regel E-1 är tillämplig utfärdas ett certifikat efter företagens godkänd besiktning enligt regel E-1. Ett certifikat som utfärdats av en parts myndighet ska 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 Certificates shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

2. Certifikat ska utfärdas eller påtecknas av administrationen eller av en person eller organisation som vederbörligen har auktoriserats av administrationen. I samtliga fall har administrationen det fulla ansvaret för certifikatet.

### **Regulation E-3**

### **Regel E-3**

#### **Issuance or Endorsement of a Certificate by Another Party**

#### **Utfärdande och påtecknande av certifikat av annan part**

1 At the request of the Administration, another Party may cause a ship to be surveyed and, if satis-

1. En annan part får på begäran av administrationen låta ett fartyg besiktas och, om den har förvärvat



fied that the provisions of this Convention are complied with, shall issue or authorize the issuance of a Certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that Certificate on the ship, in accordance with this Annex.

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

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

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

#### **Regulation E-4**

##### **Form of the Certificate**

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

#### **Regulation E-5**

##### **Duration and Validity of the Certificate**

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

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 besiktningrapporten ska så snart som möjligt överlämnas till den begärande administrationen.

3. Ett certifikat som utfärdas på detta sätt ska 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.

#### **Regel E-4**

##### **Formulär för certifikat**

Certifikat ska utfärdas på den utfärdande statens officiella språk enligt formuläret i bihang I. Om det använda språket inte är engelska, franska eller spanska, ska det finnas en översättning till något av dessa språk.

#### **Regel E-5**

##### **Certifikats giltighet**

1. Certifikat ska gälla för det tidsintervall som anges av administrationen, dock högst fem år.

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 en-

2. För förnyade besiktningar gäller följande:

2.1 Utan hinder av bestämmelserna i punkt 1, ska 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, ska 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, ska 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

dorse the existing Certificate and such a Certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed five months from the expiry date.

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

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

7 In special circumstances, as determined by the Administration, a new Certificate need not be

påteckna det gällande certifikatet, som då ska 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 upphörandedag inte befinner sig i en hamn där det ska besiktigas, kan administrationen förlänga certifikatets giltighetstid, men förlängningen ska endast beviljas så att fartyget ska kunna fortsätta sin resa till den hamn där det ska besiktas och endast i de fall där det verkar vara riktigt och skäligt att göra detta. Ett certifikat får inte förlängas mer än tre månader, och ett fartyg som beviljas en sådan förlängning ska inte vid ankomsten till den hamn där det ska besiktas ha rätt att med stöd av en sådan förlängning lämna den hamnen utan att ha ett nytt certifikat. När den förnyade besiktningen har verkställts, ska 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, ska 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

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

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

.1 the Anniversary date shown on the Certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than three months later than the date on which the survey was completed;

.2 the subsequent annual or intermediate survey required by regulation E-1 shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new Anniversary date;

.3 the expiry date may remain unchanged provided one or more annual surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation E-1 are not exceeded.

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

.1 if the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material necessary to comply fully with this Convention is changed, replaced or significantly repaired and the Certificate is not endorsed in accordance with this Annex;

.2 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Party issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation E-1. In the case of a transfer between

gällande certifikatets upphörandedag enligt bestämmelserna i punkt 2.2, punkt 5 eller punkt 6 i denna regel. I dessa särskilda fall ska 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 ska 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 ska nästkommande årliga besiktning eller mellanliggande besiktning enligt regel E-1 vara verkställd under det tidsintervall som anges i den regeln med 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 ska 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 överförs till en annan stats flagg. Ett nytt certifikat ska endast utfärdas när den part som ska utfärda det har förvässat sig om att fartyget uppfyller kraven i regel E-1. Vid överföring mellan parter ska, om framställning har gjorts om det

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.

inom tre månader efter överförelsen, 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 överförelsen och, om sådana finns, kopior av tillämpliga besiktningsrapporter.

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.

### 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 Östersjöområdets 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 tillräck-

lig 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.

Prop. 2008/09:229  
Bilaga 2

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 Vänern, 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.

## Förslag till lag om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten 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.

**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 onödigt 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.

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 offshoreterminal.

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 lagringsenheter 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.

**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.

**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 allmännas 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.

Prop. 2008/09:229  
Bilaga 3

**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 uppsåtligen 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.

Prop. 2008/09:229  
Bilaga 3

<b>Avgift i prisbasbelopp för fartyg med bruttodräktighet</b>						
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 avgiftsärendet 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 brutit 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 sjiörättsdomstol 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 verkställt 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. Prop. 2008/09:229  
Bilaga 3

**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.

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.

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.

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

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.



## Förteckning över remissinstanser

Prop. 2008/09:  
Bilaga 4

Efter remiss har yttranden lämnats av Svea hovrätt, Stockholms tingsrätt, Kammarrätten i Göteborg, Länsrätten i Östergötlands län, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Försvarsmakten, Kustbevakningen, Tullverket, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Stockholms marina forskningscentrum vid Stockholms universitet, Kungliga Tekniska Högskolan, Umeå marina forskningscentrum vid Umeå universitet, Naturvetenskapliga fakulteten vid Göteborgs universitet, Chalmers Tekniska Högskola, Fiskeriverket, Naturvårdsverket, Kemikalieinspektionen, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI), Sjöfartsverket, Sveriges Dispaschör, Sveriges Hamnar, Sveriges Redareförening, SWEREF Skärgårdsredarna och SEKO Sjöfolk.

Södertörns högskola och Sveriges Kommuner och Landsting har avstått från att yttra sig.

Institutet för sjörätt och annat transporträtt vid Stockholms universitet, Sjöfartshögskolan i Kalmar, SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitution, Svenska Miljöinstitutet, Svenska Naturskyddsföreningen, Världsnaturfonden, Sveriges Fartygsbefälsförening och Sjöbefälsförbundet har fått tillfälle men inte inkommit med några yttranden.

## Lagförslag

### Förslag till barlastvattenlag

Härigenom föreskrivs följande.

#### **1 kap. Allmänna bestämmelser**

*Innehåll och syfte m.m.*

**1 §** I denna lag finns bestämmelser om hantering och kontroll av fartygs barlastvatten och sediment. Syftet med lagen är att förhindra, begränsa och eliminera överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener, till skydd för miljön, människors hälsa och egendom.

**2 §** Fartyg ska så långt det är möjligt undvika att ta in barlastvatten som innehåller potentiellt skadliga vattenlevande organismer och patogener.

*Tillämpningsområde*

**3 §** Lagen tillämpas på fartyg som befinner sig inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon samt svenska fartyg som befinner sig utanför dessa områden.

Lagen ska dock inte tillämpas på

1. fartyg som inte är konstruerade eller byggda för att föra barlastvatten,
2. fartyg som, i förseglade tankar, har permanent barlastvatten som inte släpps ut,
3. fartyg som trafikerar endast Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon,
4. fartyg som ägs eller används av en stat när de används uteslutande för statliga, icke-kommersiella ändamål,
5. tävlingsbåtar, fritidsbåtar och räddningsfarkoster med en längd under 50 meter och en största barlastvattenkapacitet på 8 kubikmeter.

**4 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att lagen ska tillämpas även på sådana fartyg som avses i 3 § andra stycket 3 och 5 samt på svenska sådana fartyg som avses i 3 § andra stycket 4.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att lagen inte ska tillämpas på svenska fartyg som trafikerar en endast annan stats sjöterritorium eller ekonomiska zon, eller sådant vatten och det fria havet. Sådana föreskrifter får meddelas endast om den andra staten har godkänt det.

**5 §** Föreskrifter som meddelas med stöd av denna lag eller tillämplig förordning får inte strida mot sådana bestämmelser i internationella överenskommelser som är bindande för Sverige.

Vid tillämpningen av lagen eller förordning ska sådana begränsningar som följer av allmänt folkrättsliga grundsatsar beaktas.

#### Definitioner

**6 §** I denna lag avses med

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

2. *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 men som är konstruerade för att göra det möjligt att forsla barlastvatten,

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

4. *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,

5. *rederi*: fartygsägare eller en annan juridisk eller fysisk person som har övertagit ägarens ansvar för fartygets drift och därmed har övertagit de skyldigheter och det ansvar som föreskrivs i 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<sup>1</sup>,

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

7. *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.

## 2 kap. Hantering av barlastvatten

**1 §** Innan barlastvatten släpps ut ska det hanteras genom antingen

1. behandling ombord med ett godkänt system,
2. skifte,
3. att lämnas i en mottagningsanordning, eller
4. någon annan godkänd metod.

Hantering enligt första stycket ska ske i enlighet med föreskrifter meddelade av regeringen enligt 2 § och enligt föreskrifter meddelade

<sup>1</sup> EUT L 64, 4.3.2006, s.1 (Celex 32006R0336).

med stöd av 4 och 5 §§ såvida inte annat följer av föreskrifter meddelade med stöd av 7 §. Skifte av barlastvatten får ske endast fram till de tidpunkter som följer av dessa föreskrifter.

Prop. 2008/09:229  
Bilaga 5

**2 §** Regeringen meddelar närmare föreskrifter om hur barlastvatten ska hanteras enligt 1 §.

**3 §** Regeringen bestämmer vilken myndighet som ska godkänna system enligt 1 § 1 och andra metoder enligt 1 § 4.

*Undantag och dispens m.m.*

**4 §** Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från bestämmelserna om hantering av barlastvatten.

**5 §** Den myndighet som regeringen bestämmer får i enskilda fall bevilja dispens för fartyg från bestämmelserna om hantering av barlastvatten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om förutsättningarna för dispens enligt första stycket.

*Avgift*

**6 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgift för godkännande av system.

*Program för bedömning av teknologi för barlastvattenhantering*

**7 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om barlastvattenhantering för fartyg som deltar i godkända program för att bedöma teknologi för behandling av barlastvatten.

Regeringen bestämmer vilken myndighet som ska godkänna programmen.

### **3 kap. Mottagning av sediment**

*Mottagningsanordningar*

**1 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska anvisa platser där det ska finnas anordningar för mottagning av sediment. Platserna ska vara sådana där reparation eller rengöring av barlastvattentankar förekommer. Den som driver en reparations- eller rengöringsverksamhet som blivit anvisad svarar för att det finns behövliga mottagningsanordningar enligt det som föreskrivs i denna lag eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen.

**2 §** Den som svarar för en mottagningsanordning för sediment ska se till att anordningen placeras, utformas och drivs så att sediment kan omhändertaras på ett säkert sätt samt så att de fartyg som använder anordningen inte försenas i onödan. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om placering, utformning och drift av en sådan anordning.

*Förbud mot avgift*

**3 §** Någon avgift för mottagning av sediment får inte tas ut. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter eller i enskilda fall besluta om undantag från första stycket, om det finns särskilda skäl. Beslut om undantag får förenas med särskilda villkor.

*Föreläggande*

**4 §** Den myndighet som regeringen bestämmer får meddela de förelägganden som behövs för att en mottagningsanordning ska inrättas, placeras, utformas och drivas i enlighet med lagen och de föreskrifter och beslut som har meddelats med stöd av lagen.

*Samråd*

**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 lag har det operativa tillsynsansvaret över den verksamhet som föreläggandet avser.

*Vite*

**6 §** Ett föreläggande enligt 4 § får förenas med vite.

**4 kap. Barlastvattenhanteringsplan och barlastvattendagbok**

*Barlastvattenhanteringsplan*

**1 §** För varje fartyg ska det finnas en plan för hantering av barlastvatten (barlastvattenhanteringsplan) ombord. Fartygets barlastvatten och sediment ska hanteras i enlighet med det som anges i planen.

Barlastvattenhanteringsplanen ska vara godkänd av behörig myndighet. Regeringen bestämmer vilken myndighet som ska godkänna barlastvattenhanteringsplaner för svenska fartyg.

**2 §** För varje fartyg ska det finnas en barlastvattendagbok ombord. Dagboken för ett obemannat fartyg som bogseras får dock förvaras ombord på det bogserande fartyget.

I dagboken ska alla åtgärder som rör fartygets barlastvatten omedelbart antecknas.

**3 §** Befälhavaren ska se till att barlastvattendagboken hålls tillgänglig för kontroll vid en inspektion enligt 5 kap. 7 §.

#### *Verkställighetsföreskrifter*

**4 §** Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om barlastvattenhanteringsplaner och barlastvattendagböcker.

### **5 kap. Tillsyn m.m.**

#### *Fartygs konstruktion*

**1 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning, drift och underhåll för att förebygga och begränsa överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener samt sediment.

#### *Besiktning*

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att även svenska fartyg som inte omfattas av första stycket ska besiktas.

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

#### *Certifikat*

**3 §** För de svenska fartyg som avses i 2 § första stycket och som uppfyller föreskrivna krav, ska ett internationellt certifikat om hantering av barlastvatten utfärdas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att certifikat ska utfärdas för de svenska fartyg som avses i 2 § andra stycket och som uppfyller föreskrivna krav.

Ett certifikat om hantering av barlastvatten som utfärdats för ett utländskt fartyg av en behörig utländsk myndighet eller på dess uppdrag

av en erkänd organisation har samma giltighet som ett certifikat som utfärdats av en svensk myndighet.

Prop. 2008/09:229  
Bilaga 5

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om certifikat.

**4 §** Ett certifikat som utfärdats av en behörig svensk myndighet ska återkallas om

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

#### *Förbud*

**5 §** Tillsynsmyndigheten får besluta att fartyg inte får användas till sjöfart eller, när det gäller 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 myndighet som utövar tillsyn enligt 9 § anser att det behövs.

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

I en 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 eller begränsa överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener. Vid en inspektion får det även kontrolleras om det har skett en 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 känner till de 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 mot bestämmelserna i denna lag eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Prop. 2008/09:229  
Bilaga 5

#### *Verkställighetsföreskrifter*

**8 §** Närmare föreskrifter om de tillsynsförrättningar som avses i 2 och 7 §§ meddelas av regeringen.

#### *Tillsynsmyndighet m.m.*

**9 §** Regeringen bestämmer vilken myndighet som ska utöva tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i denna lag.

**10 §** Den som verkställer en tillsynsförrättning eller biträder vid en sådan förrättning har rätt att få tillträde till fartyget för att göra de undersökningar och ta de prov där som han eller hon behöver och för att ta del av de handlingar om fartyget som finns ombord.

Vid tillsynsförrättningen ska alla möjliga ansträngningar göras för att undvika att fartyg otillbörligen kvarhålls eller försenas.

#### *Uppdrag till organisationer*

**11 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får genom avtal uppdra åt en sådan erkänd organisation som avses i 1 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) att undersöka svenska fartyg och deras utrustning samt utfärda certifikat. Har en sådan organisation undersökt fartyg eller utrustning har undersökningen samma giltighet som en undersökning verkställd av den myndighet som har utsetts med stöd av 9 §.

#### *Ansvar att genomgå tillsyn*

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

Redaren ska lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver och de upplysningar den begär vid tillsynen.

Regeringen meddelar närmare föreskrifter om skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten ska kunna fullgöra tillsynen enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

#### *Tystnadsplikt och sekretess*

**13 §** 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 eller hon i sin tjänst har fått veta om enskildas affärs- eller driftförhållanden.

I det allmännas verksamhet tillämpas i stället bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen (2009:000).



**14 §** Tillsynsmyndigheten ska skyndsamt anmäla överträdelser av bestämmelser i lagen eller i föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen till polis- eller åklagarmyndigheten, om det finns misstanke om brott.

*Avgift*

**15 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgift för tillsyn av fartyg.

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

*Förbud mot utsläpp av barlastvatten för viss trafik på inre vatten*

**1 §** Regeringen får meddela föreskrifter om förbud mot utsläpp av barlastvatten för viss trafik inom vissa områden på svenskt inre vatten, om det är nödvändigt för att förebygga och begränsa överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag och dispens från föreskrifterna.

*Förbud och förelägganden*

**2 §** Om det vid en inspektion finns grundad anledning att anta att

1. fartyget eller dess utrustning i väsentliga avseenden avviker från uppgifterna i certifikatet,

2. befälhavaren eller besättningen inte känner till de viktigaste procedurerna ombord för hantering av barlastvatten eller inte har genomfört dessa procedurer, eller

3. 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 bestämmer 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.

Förbud och förelägganden som avses i första stycket 3 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 vidtas. 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 vidtas.

Prop. 2008/09:229  
Bilaga 5

**4 §** Beslut enligt 2 § får förenas med vite. Beslutet får allt efter omständigheterna riktas mot fartygets befälhavare eller rederi.

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

#### *Varning om barlastvattenintag*

**6 §** Den myndighet som regeringen bestämmer ska utfärda varningar till fartyg om områden där fartygen inte bör ta in barlastvatten.

### **7 kap. Barlastvattenavgift**

**1 §** En särskild avgift (barlastvattenavgift) ska tas ut, om barlastvatten har släppts ut utan att det har hanterats enligt

1. 2 kap. 1 §,
2. föreskrifter om hantering av barlastvatten som regeringen meddelar enligt 2 kap. 2 §, eller
3. föreskrifter om förbud meddelade med stöd av 6 kap. 1 § första stycket.

Regeringen bestämmer vilken myndighet som ska besluta om barlastvattenavgift.

Barlastvattenavgiften tillfaller staten.

**2 §** Barlastvattenavgiften ska påföras det rederi som var fartygets rederi vid tidpunkten för överträdelsen.

Delägarna i ett partrederi svarar solidariskt för en barlastvattenavgift som de ska betala enligt första stycket.

#### *Barlastvattenavgiftens storlek*

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

<b>Avgift i prisbasbelopp för fartyg med bruttodräktighet</b>							
upp till med 3 000	och	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 vid tidpunkten för överträdelsen.

Prop. 2008/09:229  
Bilaga 5

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

#### *Underrättelse av beslut*

**5 §** Ett fartygs befälhavare är behörig att på rederiets vägnar ta emot underrättelse om ett beslut att påföra barlastvattenavgift. Beslutet ska också underrättas den beslutet avser, om det är möjligt.

Fartygets befälhavare är även behörig att på rederiets vägnar ta emot underrättelse enligt 17 § förvaltningslagen (1986:223), att avge yttrande som avses i samma lagrum samt att överklaga beslutet.

#### *Förbud och förelägganden*

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

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

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

Beslut enligt första stycket får meddelas även innan avgiftsärendet avgörs, om det finns sannolika skäl att anta avgift kommer att påföras.

Om det 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 §** Ett beslut om förbud eller föreläggande enligt 6 och 7 §§ gäller aldrig längre än fjorton dagar efter det att ett sådant beslut med anledning av utsläppet först meddelades för fartyget eller dess last.

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

**10 §** Tillsynsmyndighetens beslut och domstols dom varigenom barlastvattenavgift påförs får verkställas genast, om inte annat förordnas eller säkerhet ställs för avgiftsskyldighetens fullgörande. Om verkställighet gäller i övrigt det 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.

#### *Återbetalning av barlastvattenavgift*

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

Ränta på en 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.

### **8 kap. Straffbestämmelser**

**1 §** Till böter eller fängelse i högst två år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet släpper ut barlastvatten om detta inte har hanterats enligt 2 kap. 1 § eller enligt andra föreskrifter om hantering av barlastvatten som regeringen meddelar enligt 2 kap. 2 §. Detsamma gäller den som uppsåtligen eller av oaktsamhet släpper ut barlastvatten i strid med 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 ska hanteras enligt 2 kap. 1 § eller enligt andra föreskrifter om hantering av barlastvatten som regeringen meddelar. Detsamma gäller om befälhavaren uppsåtligen eller av oaktsamhet har brustit i den tillsyn som behövs för att utsläpp av barlastvatten inte ska ske i strid med 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 det 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 bestämmelsen 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 genomgår 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,
2. den som uppsåtligen bryter mot förbudet att ta ut en särskild avgift för mottagning av sediment enligt 3 kap. 3 §,
3. den som uppsåtligen lämnar oriktig uppgift för att få ett certifikat utfärdat enligt 5 kap. 3 § första eller andra stycket 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. 1 §.

**6 §** Ansvarig företrädare för fartygets rederi döms 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, om

1. barlastvatten släpps ut utan att det har hanterats enligt 2 kap. 1 § eller enligt andra föreskrifter om hantering av barlastvatten som regeringen meddelar eller i strid med föreskrifter om förbud meddelade med stöd av 6 kap. 1 § första stycket,
2. ett föreläggande eller förbud meddelat enligt 6 kap. 2 § överträds,
3. ett förbud överträds som har meddelats med stöd av 5 kap. 5 §.

**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 §** Beslut om barlastvattenavgift och om förbud eller föreläggande enligt 7 kap. 6 och 7 §§ får överklagas hos den sjörättsdomstol som är belägen närmast den beslutande myndighetens säte.

**2 §** I fråga om talan vid domstol som rör beslut om barlastvattenavgift gäller i tillämpliga delar bestämmelserna i rättegångsbalken om åtal för brott på vilket inte kan följa svårare straff än böter. Prop. 2008/09:229  
Bilaga 5

Första stycket tillämpas även i fråga om talan vid domstol som rör förbud eller föreläggande enligt 7 kap. 6 och 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 då 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 som rör beslut som har överklagats enligt 1 §.

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

**4 §** Beslut i andra frågor än som avses i 1 § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

**5 §** Regeringen får meddela föreskrifter om att beslut enligt denna lag ska underställas.

Beslut, som enligt föreskrifter meddelade enligt första stycket ska underställas, får inte överklagas.

**6 §** Mål om ansvar för brott enligt denna lag 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).

## **10 kap. Övriga bestämmelser**

**1 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet att rapportera olyckshändelser eller brister som i något väsentligt avseende påverkar fartygets möjlighet att hantera barlastvatten.

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

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 genom ~~barlastvattenlagen (2010:000)~~ eller genom föreskrifter som meddelats med stöd av den lagen.*

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

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.



Härigenom föreskrivs att 3 § lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**3 §<sup>1</sup>**

Till skydd för den marina miljön finns det också bestämmelser om

1. särskilda skyddade naturområden i 7 kap. 27–30 och 32 §§ miljöbalken,

2. dumpning i 15 kap. 31–33 §§ miljöbalken, *och*

3. föroreningar från fartyg i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.

2. dumpning i 15 kap. 31–33 §§ miljöbalken,

3. föroreningar från fartyg i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, *och*

4. *hantering och kontroll av fartygs barlastvatten och sediment i barlastvattenlagen (2010:000).*

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2008:832.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2009-06-04

**Närvarande:** F.d. justitierådet Bo Svensson, f.d. regeringsrådet Leif Lindstam och regeringsrådet Karin Almgren.

## **Anslutning till och genomförande av barlastvattenkonventionen**

Enligt en lagrådsremiss den 20 maj 2009 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. barlastvattenlag,
2. lag om ändring i miljöbalken,
3. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364),
4. lag om ändring i lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Per Håvik.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

### Förslaget till barlastvattenlag

#### 1 kap. 6 §

I paragrafen definieras uttryck och begrepp som används i lagen. I punkt 3 anges att med bruttodräktighet avses bruttodräktighet beräknad i enlighet med bestämmelserna i 1969 års internationella konvention om skeppsmätning ”eller annan konvention som kan komma att ersätta den”. Det är olämpligt att föreskriva att definitionen ska kunna komma att bygga på en konvention med i dag okänt innehåll. Definitionen enligt en ny sådan konvention skulle dessutom komma att gälla i Sverige, även om Sverige inte blivit part till den nya konventionen. Lagrådet förordar att de citerade orden utgår ur punkt 3.

#### 2 kap. 1–5 §§

Paragraferna innehåller föreskrifter om hantering av barlastvatten. Upplysningen i 2 § om att regeringen meddelar närmare verkställighetsföreskrifter om hur barlastvatten ska hanteras framstår som onödig. Lagrådet föreslår att 2 § utmönstras helt och att hänvisningen till paragrafen i 1 § andra stycket därför tas bort. Godtas förslaget måste dessutom 8 kap. 1 § justeras.

I 1 § andra stycket finns också hänvisningar till föreskrifter meddelade med stöd av 4, 5 och 7 §§. Dessa paragrafer rör undantag och dispens från reglerna om hantering av barlastvatten. Hänvisningarna, som försvårar förståelsen av stycket, är obehövligen. Med en enklare utformning skulle bestämmelserna kunna se ut på följande sätt:

1 § Innan barlastvatten släpps ut ska det hanteras genom

1. behandling ombord med ett godkänt system,
2. skifte,
3. att lämnas i en mottagningsanordning, eller
4. någon annan godkänd metod.

Hantering enligt första stycket ska ske i enlighet med föreskrifter meddelade av regeringen. Skifte enligt första stycket 2 får ske endast fram till de tidpunkter som följer av dessa föreskrifter.

2 § Regeringen bestämmer vilken myndighet som ska godkänna system och metoder som avses i 1 § första stycket 1 och 4.

Undantag och dispens m.m.

3 § Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från bestämmelserna om hantering av barlastvatten.

4 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om förutsättningarna för fartyg att få dispens från bestämmelserna om hantering av barlastvatten. Regeringen får bestämma att myndigheten får pröva frågor om sådan dispens.

Godtas Lagrådets förslag måste de två följande paragraferna omnumreras.

2 kap. 6 §

I paragrafen behandlas avgift som sökanden ska betala i ärende om godkännande av system för hantering av barlastvatten. Det framgår inte om avgift ska erläggas när ansökan görs eller om den ska betalas endast om ansökan bifalls. Enligt Lagrådet bör detta framgå av lagtexten. Lagrådet föreslår därför att paragrafen får följande lydelse:

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om en avgift som ska betalas när sökanden ger in ansökan om godkännande av system som avses i 1 § första stycket 1.

3 kap. 1 §

Paragrafen motsvarar artikel 5 i barlastkonventionen. Av artikeln framgår att varje part ska se till att det i de hamnar och terminaler som anvisas av parten, och där också rengöring och reparation av barlasttankar förekommer, finns lämpliga anordningar för mottagande av sediment. Innehållet i artikeln kommer till klarare uttryck med följande formulering:

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att företag som utför reparation eller rengöring av barlastvattentankar ska ha sådana anordningar för mottagning av sediment som föreskrivs i denna lag eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen.

I paragrafen behandlas förbud mot avgift för mottagning av sediment. Av den föreslagna lagtexten framgår emellertid att regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer undantagsvis kan meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta att en mottagningsavgift ändå ska tas ut. Bestämmelsen blir mera lättläst om regleringen beskrivs med utgångspunkt i undantaget. Lagrådet föreslår att paragrafen och dess rubrik ges följande lydelse:

*Avgift för mottagning av sediment*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter eller i enskilda fall besluta att avgift ska tas ut för mottagning av sediment endast om det finns särskilda skäl för det. Ett beslut om avgift får förenas med villkor.

4 kap.

I kapitlet föreslås bestämmelser om att det för varje fartyg ska finnas en barlastvattenhanteringsplan och en barlastvattendagbok som ska förvaras ombord på fartyget. I 4 § finns en upplysning om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om barlastvattenhanteringsplaner och barlastvattendagböcker. Paragrafen framstår som onödig och kan utgå. Enligt Lagrådets mening kan bestämmelserna i övrigt förenklas något genom att kapitlet ges följande utformning:

1 § För varje fartyg ska det finnas en barlastvattenhanteringsplan som ska vara godkänd av behörig myndighet. Fartygets barlast och sediment ska hanteras i enlighet med det som anges i planen.

Regeringen bestämmer vilken myndighet som ska pröva frågor om godkännande av barlastvattenhanteringsplaner för svenska fartyg.

2 § För varje fartyg ska det finnas en barlastvattendagbok i vilken alla åtgärder som rör fartygets barlastvatten omedelbart antecknas.

3 § Planen och dagboken ska förvaras ombord på fartyget. Dagboken för ett obemannat fartyg som bogseras får dock förvaras ombord på det bogserande fartyget.

4 § Befälhavaren ska se till att dagboken hålls tillgänglig för kontroll vid en inspektion enligt 5 kap. 7 §.

5 kap. 6 §

Enligt paragrafens andra stycke får utländska fartyg inspekteras endast när de befinner sig i en hamn eller en offshore-terminal. Den innebörd av bestämmelsen som får antas vara avsedd kommer enligt Lagrådets uppfattning till tydligare uttryck om stycket i stället ges följande lydelse:

Utländska fartyg får inspekteras enligt denna lag endast när de befinner sig i en hamn eller offshore-terminal i Sverige.

I paragrafens tredje stycke föreskrivs att befälhavare på svenska fartyg är skyldiga att låta behöriga utländska myndigheter inspektera fartyget när det befinner sig i en främmande stats hamn eller offshore-terminal. Bestämmelsen, som inte är straffsanktionerad, framstår som onödig och bör utgå.

#### 5 kap. 7 §

I tredje stycket 1 anges att en mer detaljerad inspektion än som anges i andra stycket får göras av utländska fartyg, om ”fartyget eller dess utrustning i väsentliga avseenden avviker” från uppgifterna i certifikatet. Bestämmelsen motsvarar artikel 9.2.a i konventionen där förutsättningen dock är att ”fartygets eller dess utrustnings kondition inte väsentligen motsvarar” uppgifterna i certifikatet. Det kan inte uteslutas att de båda uttrycken har olika innebörd. Konventionens formulering bör därför användas även i den svenska lagtexten.

#### 5 kap. 12 §

Redaren ska enligt paragrafens andra stycke vid tillsynen lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver och de upplysningar den begär. I tredje stycket finns en upplysning om att regeringen meddelar närmare föreskrifter om skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten ska kunna fullgöra tillsynen. Stycket framstår som onödigt och kan utgå.

#### 6 kap. 2 §

Paragrafen behandlar förbud och förelägganden och genomför enligt författningskommentaren artikel 10.2 och 10.3 i konventionen. Paragrafen gäller, i motsats till 5 kap. 7 § andra och tredje styckena, såväl svenska som utländska fartyg.

Enligt artikel 10.2 får vissa åtgärder vidtas om ”det uppdagas” att ett fartyg har brutit mot konventionen. I punkt 1 i paragrafen uttrycks detta så att förutsättningen för att vidta sådana åtgärder är att det ”vid en inspektion finns grundad anledning att anta” att vissa förhållanden föreligger.

Såvitt kan förstås kommer överträdelser att kunna upptäckas inte bara vid inspektion utan även på annat sätt, i vart fall genom information enligt artikel 8.2.b i konventionen. Eftersom konventionen inte heller innehåller någon begränsning till vad som kommer fram vid en inspektion bör denna inskränkning utgå.

Den närmare innebörden av det i artikeln använda uttrycket ”om det uppdagas” är osäker (i den engelska konventionstexten sägs ”If a ship is detected to have violated”). Det leder närmast tanken till att det är klarlagt att en överträdelse har skett och har i vart fall en annan innebörd än det i det svenska lagförslaget använda uttrycket ”grundad anledning att anta”. Om avsikten är att kunna ingripa med förbud och förelägganden redan vid misstanke om en överträdelse kan konstateras att detta synes vara tillåtet enligt konventionen (se artikel 2.3).

Artikel 10.2 är i förhållande till den nu behandlade paragrafen generellt utformad. De åtgärder artikeln anger får vidtas, om det uppdagas att ”ett fartyg har brutit mot konventionen”. I paragrafen anges däremot i tre punkter i vilka fall åtgärder får vidtas.

Punkt 1 avser att fartyget eller dess utrustning i väsentliga avseenden avviker från uppgifterna i certifikatet och punkt 2 avser brister i befälhavarens eller besättningens kunskaper om hantering av barlastvatten. Punkt 3 avser det förhållandet att en stickprovsundersökning visar att fartyget utgör en risk för bl.a. miljön.

De tre punkterna täcker uppenbarligen inte samtliga de fall som enligt konventionen omfattas av möjligheten att meddela förbud och förelägganden. Det är enligt Lagrådets uppfattning lämpligt att föreskriva att varje överträdelse som skett av lagen eller av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen kan föranleda åtgärder enligt paragrafen. För det fall de föreslagna punkterna 2 och 3 inte omfattas av en sådan bestämmelse kan de stå kvar i paragrafen. Kravet i punkten 3 på stickprovsundersökning kan enligt Lagrådets mening tas bort.

Enligt artikel 10.2 finns varning med bland de åtgärder som en överträdelse kan medföra. Någon anledning att utforma den svenska lagtexten på annat sätt synes inte finnas.

Rubriken närmast före paragrafen och paragrafen kan, med även redaktionella ändringar, förslagsvis utformas på följande sätt:

#### Varning, förbud och föreläggande

2 § Den myndighet som regeringen bestämmer får meddela varning, förbud eller föreläggande som behövs för att säkerställa att ett fartyg inte släpper ut barlastvatten som utgör en risk för miljön, människors hälsa, egendom eller resurser, om det finns grundad anledning att anta att

1. en överträdelse skett av lagen eller av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen,
2. befälhavaren eller besättningen inte känner till de viktigaste procedurerna ombord för hantering av barlastvatten eller inte har genomfört dessa procedurer, eller
3. fartyget utgör en risk för miljön, människors hälsa, egendom eller resurser.

Förbud och förelägganden som avses i första stycket 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.

#### 6 kap. 5 §

I paragrafen behandlas några situationer då en fartygsbefälhavare eller redare genom beslut enligt 2 § har förelagts att inom viss tid vidta en åtgärd, men inte vidtar åtgärden eller kan förutsättas strunta i föreläggandet. Lagrådet föreslår att situationerna beskrivs i punkter och att lagtexten får följande lydelse:

Om en fartygsbefälhavare eller redare genom beslut enligt 2 § har förelagts att inom viss tid vidta en åtgärd, får åtgärden verkställas av den myndighet som regeringen bestämmer på bekostnad av fartygets redare, om

1. den förelagda tiden har löpt till ända,
2. det krävs en omedelbar åtgärd och det finns anledning att befara att fartygsbefälhavaren eller redaren inte kommer att följa beslutet, eller
3. fartygsbefälhavaren eller redaren inte kan underrättas om beslutet utan att syftet med beslutet äventyras.

#### 7 kap. 3 §

I paragrafen anges de avgifter som ska betalas om barlastvatten har hanterats felaktigt. Den i paragrafen intagna tabellen är svårläst och skulle i stället kunna utformas på följande sätt.

Barlastvattenavgiften utgår med belopp motsvarande det antal prisbasbelopp som anges i följande tabell.

Fartygets bruttodräktighet	Antal prisbasbelopp
högst 3000	1
3001–15000	3
15001–50000	5
större än 50000	10

Med prisbasbelopp avses det prisbasbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gällde vid tidpunkten för överträdelsen.

#### 7 kap. 5 §

I paragrafen behandlas under rubriken Underrättelse av beslut den behörighet som en fartygsbefälhavare i vissa fall har att företräda rederiet. Lagrådet menar att rubriken är missvisande och föreslår att paragrafen och dess rubrik får följande lydelse:

##### *Fartygsbefälhavarens behörighet*

Ett fartygs befälhavare är behörig att på redarens vägnar

1. ta emot underrättelse om beslut att påföra barlastvattenavgift och att överklaga beslutet, samt
2. ta emot underrättelse och avge yttrande enligt 17 § förvaltningslagen (1986:223).

När en underrättelse som avses i första stycket 1 lämnas till fartygsbefälhavaren ska också redaren underrättas, om det kan ske.

#### 7 kap. 6 §

Paragrafen, som har sin förebild i 8 kap. 6 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, bör enligt Lagrådets mening kunna

ges en delvis annan redaktionell utformning, förslagsvis med följande lydelse:

Kan det skäligen antas att barlastvattenavgift ska tas ut, får tillsynsmyndigheten förbjuda fartyget att avgå eller resa vidare, förelägga det att anlöpa en viss hamn eller meddela annat sådant förbud eller föreläggande i fråga om fartyget som är nödvändigt för att säkra bevisning. När det gäller utländska fartyg får sådana förbud eller förelägganden meddelas endast när fartyget befinner sig i en hamn eller en offshore-terminal i Sverige.

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

#### 7 kap. 7 §

Utgångspunkten i bestämmelsen är att barlastvattenavgift påförs ägare av ett fartyg. Detta skulle komma till tydligare uttryck om första meningen i första stycket ges följande formulering:

Om barlastvattenavgift påförs någon som är ägare av fartyget, får tillsynsmyndigheten samtidigt i fråga om fartyget eller last som ägaren har ombord meddela ett sådant förbud eller föreläggande som avses i 6 § första stycket och som behövs för att säkerställa statens anspråk på avgiften.

#### 7 kap. 11 och 12 §§

Paragraferna har upptagits under en för 10–12 §§ gemensam rubrik Verkställighet. Bestämmelserna i 11 och 12 §§ handlar emellertid om preskription. Lagrådet föreslår en ny rubrik ”Preskription” närmast före 11 § samt att denna paragraf får följande lydelse:

##### Preskription

En barlastvattenavgift får inte beslutas, om redaren eller fartygsbefälhavaren inte har getts tillfälle att yttra sig inom två år från det att förutsättningarna att besluta om avgift föreligger.

#### 8 kap. 5 §

I punkten 2 i paragrafen föreskrivs straff för den som i strid med förbudet i 3 kap. 3 § tar ut en avgift för mottagning av sediment. Om Lagrådets förslag beträffande 3 kap. 3 § godtas bör punkten ges följande lydelse:

2. den som uppsåtligen tar ut en särskild avgift för mottagning av sediment utan stöd av föreskrift eller beslut som anges i 3 kap. 3 §,

#### 9 kap. 5 §

Av paragrafens första stycke bör framgå att beslut ska underställas någon på den myndighet som fattat beslutet (jfr 9 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen [2003:364]). Stycket kan ges följande lydelse:

Regeringen får meddela föreskrifter om att beslut enligt denna lag ska underställas någon på den myndighet som fattat beslutet.



Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar övriga lagförslag utan erinran.

Prop. 2008/09:229  
Bilaga 6

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 9 juli 2009.

Närvarande: Statsråden Ask, ordförande, Larsson, Erlandsson,  
Torstensson, Carlsson, Malmström, Billström

Föredragande: Statsrådet Torstensson

---

Regeringen beslutar proposition 2008/09:229 Anslutning till och genomförande av barlastvattenkonventionen.

---

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EG-regler
Barlastvattenlag	1 kap. 4 §, 2 kap. 3–6 §§, 3 kap. 1–4 §§, 5 kap. 1–3 och 14 §§, 6 kap. 1 §, 9 kap. 5 §, samt 10 kap. 1 §.	

---