

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av den internationella konventionen om hantering av fartygs barlastvatten och med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen samt till lagar om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten och fartygssäkerhetslagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner den år 2004 ingångna konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment samt lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen. Eftersom konventionen är ett blandat avtal som både innehåller bestämmelser som hör till Europeiska unionens behörighet och bestämmelser som hör till medlemsstaternas behörighet, begärs riksdagens godkännande endast till den del som konventionen hör till Finlands behörighet. I propositionen föreslås dessutom att de ändringar som konventionen förutsätter införs i miljöskyddslagen för sjöfarten och i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.

Konventionens syfte är att förhindra och begränsa överföring av skadliga organismer genom att reglera kontrollen och hanteringen av barlastvatten och sediment från fartyg som används i internationell sjöfart. Invasiva främmande arter och patogener kan överföras från ett havsområde till ett annat med barlastvatten, vilket kan orsaka betydande skador på den marina miljön, människors hälsa, egendom och resurser.

Konventionen innehåller bestämmelser om hantering av barlastvatten på fartyg, om undantag och dispens från förbudet mot utsläpp av obehandlat barlastvatten och sediment, om skifte av barlastvatten, om tillåtna hanteringsmetoder för barlastvatten samt om skyldigheten att utarbeta en barlastvattenhanteringsplan för fartyget, att föra barlastvattendagbok och att skaffa ett barlastvattencertifikat, och om övervakningen av att reglerna följs.

Konventionen träder i kraft internationellt tolv månader efter den dag då minst 30 stater, vilkas handelsflottor sammanlagt motsvarar minst 35 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, har ratificerat konventionen. Villkoren för att konventionen ska träda i kraft internationellt är ännu inte uppfyllda, men man bedömer att konventionen träder i kraft under år 2016.

Finland undertecknade konventionen med förbehåll för godkännande i maj 2005. Konventionen blir bindande för Finland efter dagen för deponeringen av Finlands godkännandeinstrument antingen den dag konventionen träder i kraft internationellt eller tre månader efter deponeringen, beroende på vilken som är den senare dagen.

Lagen om sättande i kraft av konventionen samt lagen om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten och lagen om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg avses träda i kraft vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet samtidigt som konventionen träder i kraft för Finland.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	4
1 INLEDNING.....	4
2 NULÅGE	5
2.1 Den nationella lagstiftningen	5
2.2 Den internationella utvecklingen	5
2.3 Europeiska unionens lagstiftning.....	8
2.4 HELCOM.....	9
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	9
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	10
4.1 Ekonomiska konsekvenser.....	10
<i>Konsekvenser för näringen.....</i>	10
<i>Konsekvenser för reparationshamnar</i>	12
<i>Övriga ekonomiska konsekvenser</i>	13
4.2 Konsekvenser för myndigheter	13
4.3 Miljökonsekvenser	13
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	14
DETALJMOTIVERING	17
1 BARLASTVATTENKONVENTIONENS INNEHÅLL OCH DESS FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND	17
2 LAGFÖRSLAG	32
2.1 Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment.....	32
2.2 Miljöskyddslagen för sjöfarten	32
1 kap. Allmänna bestämmelser	33
8 kap. Andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland och som gäller förhindrande av miljöförstöring som orsakas av normal drift av fartyg	33
9 kap. Mottagning av avfall i hamn	41
12 kap. Tillsyn och administrativt tvång	42
13 kap. Särskilda bestämmelser	43
2.3 Lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.....	44
3 IKRAFTTRÄDANDE	45
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE OCH BEHANDLINGSORDNING	46
4.1 Behovet av riksdagens samtycke	46
4.2 Behandlingsordning	50
LAGFÖRSLAG	52
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment	52
om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten.....	53
om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.....	61
BILAGA	63
PARALLELLEXT	63
om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten.....	63

RP 122/2015 rd

om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg	75
FÖRDRAGSTEXT	77

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Spridningen av skadliga vattenlevande organismer i barlastvattentankar kom till allmän kännedom redan i början av 1900-talet när man i Nordsjön fann en stor förekomst av växtplanktonalger med ursprung i Asien. Vetenskapssamfundet blev dock först intresserat av ämnet på 1970-talet, och i synnerhet på USA:s, Kanadas och Australiens initiativ togs de problem som orsakas av främmande arter upp i Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och dess kommitté för skydd av den marina miljön (MEPC-kommittén) i slutet av 1980-talet. Sedan dess har MEPC-kommittén i samarbete med IMO:s sjösäkerhetskommitté (MSC-kommittén) utvecklat först riktlinjer för kontroll och hantering av barlastvatten och senare en rättsligt bindande konvention. Konventionen godkändes i London den 13 februari 2004 och Finland undertecknade den med förbehåll för godkännande den 27 maj 2005. IMO har år 2013 fattat ett beslut enligt vilket tidtabellen för tillämpningen av konventionen har ändrats så att man infört en fartygsspecifik differentiering som blir tillämplig för olika fartyg i regel under perioden 2016–2020 och i vissa fall först 2021.

Barlastvatten behövs för stabilisering av fartyg samt för att reglera djupgåendet, och på årsbasis transporteras runt om i världen uppskattningsvis 7–10 miljarder ton barlastvatten i fartygens barlastvattentankar. Barlastvatten kan utöver växt- och djurplankton också innehålla större organismer, såsom fiskar och krabbor. När barlastvattnet släpps ut i havet i fartygets destinationsort, är det möjligt att de organismer som klarat resan etablerar sig i den nya miljön.

Spridning av arter genom människor anses vara ett av de fyra största hoten mot diversiteten i världens hav. Biologiska invasioner förorsakade av fartygstrafik har under de senaste decennierna blivit ett allt allvarigare problem. Orsaken härtil är den ökade trafiken, fartygens större storlek, öppnande av nya rutter samt snabbare fartyg, varför en allt större mängd organismer klarar resan levande. Östersjökommissionen (HELCOM) har sammanställt en förteckning över sådana arter som förekommer i Östersjön, vilka sannolikt utgör en fara för havsmiljön, människors hälsa eller ekonomin. Förteckningen innehåller för närvarande 41 olika arter. Kriterierna som använts vid sammanställningen av förteckningen har beretts i samarbete mellan medlemsländerna i HELCOM och Kommissionen för skydd av den marina miljön i nordöstra Atlanten (OSPAR). Kriterierna grundar sig på IMO:s riktlinjer för riskbedömning, som används vid bedömning av risker vid prövning av dispens från konventionens bestämmelser. Främmande arter kan hamna i Östersjön också bl.a. på grund av avsiktliga planteringar, från fiskodlingar och genom kanaler som byggts av människan. Sannolikheten för invasioner väntas i framtiden växa ytterligare i Östersjön. Detta beror både på den förutspådda klimatuppvärmningen och på den ryska oljeexporten, som för med sig stora oljetankrar till Östersjön fulla med barlastvatten från olika håll i världen.

Ute i världen har stora skador orsakats av t.ex. amerikanska kammaneten, vilken raserade Svarta havets och Kaspiska havets fiskerinäring på 1980- och 1990-talen, samt vandrarmusslan, vilken bedöms ha orsakat kostnader för flera miljarder dollar i de stora sjöarna i Nordamerika.

Bland de främmande arter som ständigt förekommer i finska vattenområden orsakas de största skadorna av slät havstulpan som bl.a. fäster sig vid botten på båtar och fartyg samt rovvattenloppan som trasslar in sig i nät. Det finns inga exakta uppgifter om de kostnader som främmande arter orsakar i Finland, men i den nationella strategin för främmande arter (Jord- och skogsbruksministeriet, 2012) har det bedömts att de totala kostnaderna som alla främmande

arter orsakar är tiotals eller hundratals miljoner euro per år. En främmande art som etablerat sig på ett nytt område är i praktiken omöjlig att utrota, varför det är av högsta vikt att koncentrera sig på preventivt bekämpningsarbete för att hindra spridning av arter. Kostnaderna för bekämpning av främmande arter är även i allmänhet betydligt mindre än kostnaderna av skador som orsakas av främmande arter.

2 Nuläge

2.1 Den nationella lagstiftningen

Bestämmelser om förebyggande av miljöförstöring orsakad av fartyg ingår i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) samt i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten (76/2010). I den finska nationella lagstiftningen föreskrivs dock inte ännu om främmande arter som sprids av barlastvatten och sediment.

I lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009), nedan *fartygssäkerhetslagen*, föreskrivs om tekniska säkerhetskrav för fartyg, fartygs lastlinjer, besiktning av fartyg, skeppsmätning och säker drift av fartyg.

På grund av barlastvattenkonventionen är det nödvändigt att revidera båda de lagar som anges ovan på det sätt som anges nedan.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG av den 17 juni 2008 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på havsmiljöpolitikens område, nedan EU:s ramdirektiv om en marin strategi, har i Finland genomförts genom lagen om vattenvårds- och havsvårdsförvaltningen (1299/2004). Lagens målsättning är att uppnå en god status för havet före 2020. För genomförandet av havsvårdsförvaltningen har utfärdats statsrådets beslut av den 13 december 2012 om bedömning av havets nuvarande tillstånd och goda status samt om uppställande av miljömål och indikatorer. Ett av de mål som anges i beslutet är att förhindra spridning av invasiva främmande arter med fartygstrafik. För närvarande pågår beredningen av ett åtgärdsprogram för havsvården, som ska bli klart före utgången av 2015 och dess genomförande inleds 2016.

2.2 Den internationella utvecklingen

Forskning i konsekvenserna av främmande arter för den marina miljön och ekonomin inleddes egentligen först på 1970-talet. Främmande arter hade orsakat skador i synnerhet i Nordamerikas stora sjöar samt i Australien. I slutet av 1980-talet lyfte Kanada och Australien fram frågan för första gången i IMO:s MEPC-kommitté. År 1991 antog MEPC-kommittén genom resolution MEPC.50(31) riktlinjer för förhindrande av spridning av oönskade organismer och patogener genom utsläpp av fartygs barlastvatten och sediment (*Guidelines for Preventing the Introduction of Unwanted Organisms and Pathogens from Ships' Ballast Water and Sediment Discharges*). De ersattes 1993 av nya riktlinjer som godkändes genom resolution A.774(18) av IMO:s generalförsamling. I resolutionen ombads också MEPC-kommittén och MSC-kommittén utveckla internationellt bindande lagstiftning för att hindra spridningen av främmande arter som kommer med barlastvatten och sediment.

IMO:s 20:e årsmöte godkände 1997 resolutionen A.868(20), vilken innehöll riktlinjer för övervakning och hantering av barlastvatten och sediment (*Guidelines for the control and management of ships' ballast water to minimize the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens*). Arbetet för att utveckla bindande lagstiftning fortsatte utifrån dessa riktlinjer, tills IMO:s diplomatkonferens den 13 februari 2004 antog internationella konventionen om kon-

RP 122/2015 rd

troll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, nedan barlastvattenkonventionen. Till och med september 2015 hade konventionen ratificerats av 44 länder, vilka motsvarar cirka 32,86 procent av världshandelsflottans tonnage. Villkoren för godkännande av konventionen har uppfyllts när det gäller antalet stater, men inte angående tonnage och den har därför ännu inte trätt i kraft internationellt. Finland undertecknade konventionen med förbehåll för godkännande den 27 maj 2005. Det finska tonnage utgör 0,15 procent av världshandelsflottan enligt senaste beräkningar utförda av IMO.

Barlastvattenkonventionens syfte är att förhindra och begränsa överföring av skadliga organismer genom att reglera kontrollen och hanteringen av barlastvatten och sediment från fartyg som används i internationell sjöfart. Invasiva främmande arter och patogener kan överföras från ett havsområde till ett annat med barlastvatten, vilket kan orsaka betydande skador på den marina miljön, människors hälsa, egendom och resurser. I praktiken förebyggs hotet från främmande arter som sprids med fartygs barlastvatten genom att ålägga fartygen skyldigheten att hantera sitt barlastvatten på ett sådant sätt att de organismer som ingår inte är livsdugliga. Skyldigheten att hantera barlastvatten träder i kraft gradvis och är bundet till fartygets besiktningssperiod. I övergångsskedet har fartygen möjlighet att också skifta sitt barlastvatten på de havsområden som fastställs i konventionen. I Östersjön finns det dock inga sådana områden som vore tillräckligt djupa och belägna tillräckligt långt från kusten. Vid IMO:s MEPC-kommittés 68:e möte godkändes en gemensam tolkning enligt vilken skiftande av barlastvatten inte krävs i de fall då förutsättningarna för skiftandet inte föreligger.

Konventionen innehåller bestämmelser om hantering av barlastvatten på fartyg, om undantag och dispens från förbudet mot utsläpp av obehandlat barlastvatten och sediment, om skifte av barlastvatten, om tillåtna hanteringsmetoder för barlastvatten, om skyldigheten för fartyg att utarbeta en barlastvattenhanteringsplan, att föra barlastvattendagbok och skaffa ett barlastvattencertifikat samt om övervakningen av iakttagandet av reglerna. Till konventionen hänförs dessutom riktlinjer (*guidelines*) av IMO med närmare föreskrifter om tillämpningen av konventionen. Problem som hänförs till genomförandet och tillämpningen av barlastvattenkonventionen behandlas regelbundet i IMO:s MEPC-kommitté, som vid behov utfärdar tillämpningsanvisningar och rekommendationer i frågor som hänförs till konventionens område.

Uppskjutna tidtabell för tillämpningen

IMO:s 28:e generalförsamling som ordnades i december 2013 antog resolution A.1088(28), vilken har karaktären av en rekommendation, genom vilken tidtabellen för tillämpningen av konventionen uppskjuts med högst fem år jämfört med den tidtabell för tillämpningen som fastställs i regel B-3 i konventionen. Tillämpningen av tidtabellen enligt resolutionen begränsar sig till fartyg som byggts före konventionen träder i kraft internationellt, dvs. till s.k. befintliga fartyg. Enligt resolutionen kommer installationen av anläggningar för hantering av barlastvatten att utföras för olika fartyg vid olika tidpunkt, eftersom installationen är bunden till förnyandet av fartygets oljecertifikat (IOPP-certifikat) enligt MARPOL-konventionens bilaga I, som sker vid förnyad besiktning. I praktiken styr detta rederier att i fartyg installera anläggningar för hantering av barlastvatten i samband med dockning för förnyad besiktning efter att konventionen har trätt i kraft internationellt. I tidtabellen för tillämpningen har således införts en fartygsspecifik differentiering så att den blir tillämplig för olika fartyg i regel under perioden 2016–2020 och i vissa fall först 2021.

I bakgrunden till den uppskjutna tidtabellen för tillämpningen ligger bekymmer över att reparationsvarven inte hinner installera anläggningar för hantering av barlastvatten i alla fartyg innan kraven på behandling av barlastvatten träder i kraft, om dessa krav tillämpas i enlighet med den tidtabell som fastställs i regel B-3. Således är avsikten att undvika en rusningstopp

RP 122/2015 rd

för installationer av anläggningar för behandling av ballastvatten och att ge rederierna en mindre strikt tidtabell i fråga om kraven på behandling av ballastvatten. Uppskovet bedöms uppmuntra i synnerhet stora flaggstater att ratificera konventionen, varvid förutsättningarna för konventionens ikraftträdande uppfylls och den träder i kraft internationellt.

IMO:s MEPC-kommittés 68:e möte i maj 2015 biträdde en tolkning enligt vilken resolution A.1088(28) ska tillämpas på installationen av anläggningar för hantering av ballastvatten i enlighet med tidtabellen för den förnyade besiktningen av fartyg också på sådana områden, där skifte av ballastvatten inte är möjligt. Denna tolkning är viktig i synnerhet för fartygstrafiken på Östersjön, eftersom skifte av ballastvatten på Östersjön inte är möjligt. Närmare beskrivning ingår i detaljmotiveringen till regel B-4 i konventionen.

Regleringen i vissa andra länder samt övrig internationell reglering

Gällande nationell lagstiftning om förhindrande av spridning av främmande arter genom sjöfart finns bl.a. i USA, Kanada, Australien, Nya Zeeland, Brasilien och Norge. I Norge trädde den 1 juli 2010 i kraft en föreskrift om förhindrande av spridning av främmande arter genom fartygs ballastvatten och sediment (*Forskrift 7. juli 2009 nr. 992 om hindring av spridning av främmande organismer via ballastvann og sedimenter fra skip*). I övriga europeiska länder eller Östersjöländer finns det ännu ingen gällande lagstiftning i fråga om ballastvatten. Man bör dock beakta att nationella bestämmelser endast har en begränsad effekt på bekämpningen av invasiva främmande arter på grund av sjöfartens internationella karaktär.

IMO:s ballastvattenkonvention utgör en del av den internationella lagstiftningsramen för förebyggande av invasiva främmande arter, vars viktigaste instrument är konventionen om biologisk mångfald (*The United Nations Convention on Biological Diversity*), nedan CBD-konventionen (FördrS 78/1994). Konventionen öppnades för undertecknande vid FN:s miljö- och utvecklingskonferens (UNCED) i Rio de Janeiro 1992. Finland undertecknade konventionen den 5 juni 1992 och ratificerade den 1994. I artikel 8 (h) konstateras, att parterna ska, så långt som det är möjligt och ändamålsenligt, hindra att det kommer sådana främmande arter som hotar ekosystem, habitat eller arter, och begränsa deras spridning eller förstöra dem. Bland dessa åtgärder har förhindrande av spridningen av främmande arter visat sig vara den effektivaste metoden. I inledningen till IMO:s internationella ballastvattenkonvention hänvisas till FN:s CBD-konvention om biologisk mångfald och dess målsättning.

Vid CBD-konventionens 10:e partsmöte i oktober 2010 fattades beslut om en s.k. strategisk plan, där ett av målen är att senast 2020 identifiera och prioritera invasiva främmande arter och deras spridningsvägar, ha särskilt skadliga arter under kontroll och utrotade samt styra spridningsvägar för att förhindra att nya invasiva främmande arter införs och etableras.

CBD-konventionen förutsätter att partsstaterna utarbetar nationella strategier eller program för främmande arter. I enlighet med konventionen inleddes i Finland år 2008 beredningen av en nationell strategi för främmande arter. I Finlands nationella strategi för bevarande och hållbart nyttjande av miljöns mångfald (Statsrådets principbeslut av den 21 december 2006) och i handlingsprogrammet utsågs jord- och skogsbruksministeriet, miljöministeriet och kommunikationsministeriet till ansvarsinstanser för utarbetandet av Finlands nationella strategi för främmande arter. Jord- och skogsbruksministeriet har ledningsansvaret. Statsrådets principbeslut om en nationell strategi för främmande arter avgavs 2012 och den slutliga strategin blev klar samma år. En av åtgärderna i strategin är att ratificera IMO:s ballastvattenkonvention.

2.3 Europeiska unionens lagstiftning

Europeiska unionen beslutade vid Europeiska unionens råd i Göteborg år 2001 att stoppa förlusten av biologisk mångfald till 2010 (KOM (2001) 264 slutlig). Eftersom de skadliga konsekvenserna av främmande arter på förlusten av biologisk mångfald är stor t.ex. när främmande arter som sprider sig effektivt undanröjer ursprungliga arter från sina habitat eller genom att ändra den ursprungliga naturtypen till en annan, har åtgärderna mot invasiva främmande arter en nyckelposition också inom EU.

I mars 2010 godkändes EU:s nyaste mål avseende biodiversitet att stoppa förluster av naturens mångfald och ekosystemtjänster i EU före 2020 och att återställa dem så långt som möjligt samt att effektivisera EU:s åtgärder för att förhindra utarmningen av naturens mångfald globalt. På denna grund utfärdade kommissionen i maj 2011 ett meddelande om en strategi för biologisk mångfald i EU fram till 2020 (KOM(2011) 244 slutlig). Ett av målen för strategin är att före 2020 identifiera och prioritera invasiva främmande arter och deras spridningsvägar, att begränsa och bekämpa förekomsten av de allra skadligaste främmande arterna och hantera deras spridningsvägar så att inte nya främmande arter kan sprida eller etablera sig.

Målet med Europeiska unionens förordning om invasiva främmande arter, (EU) nr 1143/2014, är att minska och förebygga de skador som invasiva främmande arter orsakar för den biologiska mångfalden och de ekosystemtjänster som baserar sig på den samt för människors hälsa, säkerhet och ekonomi.

Enligt punkten 21 i ingressen till EU-förordningen om invasiva främmande arter introduceras en stor andel invasiva främmande arter oavsiktligt i unionen. Det är därför mycket viktigt att hantera spridningsvägarna för oavsiktlig introduktion mer effektivt. Åtgärder inom detta område bör införas gradvis med hänsyn till den förhållandevis begränsade erfarenheten inom detta område. I den nämnda punkten hänvisas också till IMO:s konvention om barlastvatten och kommissionen uppmanas att vidta alla lämpliga åtgärder för att uppmantra medlemsstaterna att ratificera konventionen. EU:s förordning innehåller inte bestämmelser om invasiva främmande arter som följer med fartyg, utan meningen är att barlastvattenkonventionen ska tillämpas i detta avseende.

De problem som främmande arter orsakar nämns också i EU:s ramdirektiv om en marin strategi, vars syfte är att uppnå ett gott tillstånd för Europas hav till år 2020. Direktivet förpliktar medlemsstaterna att lägga fram en nationell havsstrategi för sina havsområden senast 2014. I Finland har direktivet genomförts genom att ändra lagen om vattenvårds- och havsvårdsförvaltningen (1299/2004). I lagen åläggs myndigheterna att utarbeta en havsförvaltningsplan med förslag till åtgärder. Dessa förslag till åtgärder ska också innehålla skyldigheter som gäller uppföljning av främmande arter. Åtgärdsprogrammet för havsvården ska bli klart före 2015, och dess genomförande inleds 2016.

EU har inte tills vidare någon lagstiftning om förhindrande av spridning av organismer som rör sig i fartygs barlastvatten eller fäster sig på skroven. Europeiska byrån för sjösäkerhet EMSA (*European Maritime Safety Agency*) bereder dock anvisningar och hjälpmedel för underlättande av ratificeringen av barlastvattenkonventionen och harmoniseringen av implementeringen i Europa.

Barlastvattenkonventionen är ett blandat avtal med bestämmelser som både hör till EU:s behörighet och till medlemsstaternas behörighet. Till EU:s behörighet hör konventionen till den del som det är fråga om godkännande av sådana system för hantering av barlastvatten där biocider används. Dessa hanteringssystem ska tillställas IMO för godkännande. Gällande bestämmelser

om biocider ingår i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 528/2012 av den 22 maj 2012 om tillhandahållande på marknaden och användning av biocidprodukter.

2.4 HELCOM

I arbetet för att förbättra Östersjöns marina miljö utgör genomförandet av IMO:s barlastvattenkonvention ett av de viktigaste instrumenten. Östersjöstaternas miljöministrar godkände vid HELCOMs ministermöte i november 2007 en handlingsplan för Östersjön (*Baltic Sea Action Plan, BSAP*). Som en del av handlingsplanen godkändes också den s.k. barlastvattenvägkartan, vars mål är en enhetlig och snabb ratificering av barlastvattenkonventionen i medlemsländerna i HELCOM. I handlingsplanen kom man överens om att medlemsländerna i HELCOM ska ratificera konventionen före 2010 eller senast 2013. Till och med september 2015 hade bland medlemsländerna i HELCOM Sverige, Tyskland, Danmark och Ryssland ratificerat konventionen, och i de andra länderna pågår den nationella ratificeringsprocessen.

HELCOM har tillsammans med OSPAR antagit frivilliga riktlinjer för skifte av barlastvatten för att förebygga spridning av främmande arter med barlastvatten. I riktlinjerna ombeds fartyg föra barlastvattendagbok, använda barlastvattenhanteringsplan samt skifta sitt barlastvatten i enlighet med regel D-1 i bilagan till barlastvattenkonventionen innan fartyget kommer till Nordsjön eller Östersjön. Dessutom antog HELCOMs ministermöte i oktober 2013 HELCOMs och OSPARs gemensamma riktlinjer för beviljande av dispenser enligt regel A-4 i barlastvattenkonventionen. Arbetet för att skapa harmoniserade praktiska lösningar vid implementeringen av konventionen fortgår inom HELCOM.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

Propositionens målsättning är att sätta konventionen i kraft för Finlands del och att införa nödvändiga ändringar i miljöskyddslagen för sjöfarten. Det är motiverat att införa barlastvattenkonventionens viktigaste bestämmelser i miljöskyddslagen för sjöfarten för att säkerställa att regleringen är transparent, för att garantera att individens rättigheter och skyldigheter är klart definierade och för fördelningen av ansvaret mellan olika myndigheter. Genom de föreslagna ändringarna har man strävat efter att genomföra den lagstiftningsteknik som valdes i samband med stiftandet av miljöskyddslagen för sjöfarten och den lagens grundläggande struktur. De föreslagna ändringarna harmonierar således med målsättningen för den övergripande reformen av sjöfartens miljöskyddslagstiftning som trädde i kraft i början av 2010. På grund av konventionen är det nödvändigt att också införa vissa ändringar i fartygssäkerhetslagen.

Enligt förslaget till ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten ska ett erkänt klassificeringssällskap på basis av besiktningar och inspektioner som det utfört även få utfärda egentliga certifikat. I detta avseende föreslås en motsvarande reglering som infördes genom en ändring i fartygssäkerhetslagen och i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) år 2014. Det är fråga om en överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter. Lagförslaget innehåller bestämmelser om straffrättsligt tjänsteansvar, skadeståndsansvar och ändringssökande som har samband med överföringen av uppgifterna. Trafiksäkerhetsverket beslutar enligt förslaget om i vilken omfattning och inom vilken tid det delegerar utfärdandet av egentliga certifikat till erkända klassificeringssällskap. Många stater har antingen helt eller delvis överlåtit besiktningen och utfärdandet av certifikat till erkända klassificeringssällskap. Förslaget stöder också de målsättningar i statsminister Juha Sipiläs regeringsprogram som strävar efter att göra förvaltningen smidigare och minska den administrativa bördan för näringslivets aktörer.

Avsikten är att utöver ändringarna i lagstiftningen i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten, efter stadfästelsen av lagen om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten, införa sådana närmare bestämmelser om de förpliktelser som införts i miljöskyddslagen för sjöfarten som ett effektivt genomförande av barlastvattenkonventionen förutsätter. Avsikten är att genom föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket meddela närmare tekniska bestämmelser bl.a. om innehållet och formuläret för handlingar som hänför sig till kontroll av barlastvatten, vilka krävs av fartyg.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

Konsekvenser för näringen

Allmänt

Fartyg i internationell fart ska iaktta kraven i konventionen när de framförs på de fördragsslutande parternas vatten efter att konventionen har trätt i kraft internationellt, eftersom de fördragsslutande parterna enligt artikel 3 i konventionen ska tillämpa bestämmelserna i konventionen även på andra fartyg än på fördragsslutande parternas fartyg. Konventionen är således tillämplig på finska fartyg, som anlöper en hamn i en konventionsstat, oberoende av om Finland ansluter sig till konventionen eller inte.

Ikraftträdandet av barlastvattenkonventionen orsakar kostnader för sjöfartsnäringen. Konventionen och den nationella lagstiftningen för dess genomförande gäller endast internationell fart. Om ett fartyg endast framförs på vatten som hör till Finlands jurisdiktion, behöver det inte uppfylla kraven i konventionen eller i den nationella lagstiftningen som gäller dess genomförande.

För att uppfylla kraven i konventionen ska i fartyg i regel installeras en anläggning för hantering av barlastvatten. Övriga medel för uppfyllande av kraven i konventionen kan vara bl.a. ansökan om dispens enligt regel A-4 i konventionen, försegling av barlastvattentanken, vilket kan vara ett alternativ i synnerhet för passagerarfartyg som använder en liten mängd barlastvatten, användning av dricksvatten som barlastvatten, lämnande av barlastvattnet i hamn samt överföring av barlastvattnet till ett annat fartyg som har en anläggning för hantering av barlastvatten.

Utöver kostnader för hantering av barlastvatten orsakas fartyg i internationell fart administrativa kostnader för godkännande av certifikat och barlastvattenhanteringsplaner samt för förande av barlastvattendagbok.

Anskaffning av hanteringsanläggningar

Det finns flera alternativa teknologiska lösningar och metoder för uppfyllande av kraven i barlastvattenkonventionen. I september 2015 hade redan 55 metoder fått typgodkännande enligt IMO:s anvisningar. Av de metoder som använder aktiva ingredienser, hade 31 fått ett slutligt godkännande i enlighet med IMO:s krav och 45 hade fått preliminärt godkännande. Nya hanteringsmetoder för olika fartygstyper utvecklas och godkänns hela tiden. IMO:s MEPC-kommitté har därför bedömt att det på marknaden finns tillräckligt med metoder som lämpar sig för olika fartygstyper för att barlastvattenhantering kan krävas när konventionen träder i kraft. En revision av riktlinjerna för typgodkännande är för närvarande anhängig i MEPC-kommittén och man granskar särskilt anläggningarnas lämplighet för olika förhållanden.

Kostnaderna för anläggningsinvesteringar, installation och drift varierar stort i fråga om olika hanteringsmetoder. Allmänt kan man konstatera att en anläggning med en låg investeringskostnad ofta orsakar höga driftskostnader och tvärtom. Anläggningar för hantering av barlastvatten grundar sig på vattenreningsteknologi som t.ex. har använts i kommunala vattenreningverk. Kravnivån på anläggningarnas prestanda fastställs i regel D-2 i konventionen. De största utmaningarna i fråga om de olika teknologierna hänför sig till de varierande egenskaperna i det vatten som behandlas, såsom temperatur, salthalt och grumlighet, de organismer som finns i vattnet, befintlig generatoreffekt och utrymme för installationer i efterhand. De vanligast förekommande metoderna i anläggningar för hantering av barlastvatten är avlägsnande av fasta partiklar genom filtrering eller genom cyklonisk separation, användning av oxiderande biocider eller oxidering av cellväggen för att förinta organismerna och/eller fysikaliska desinficeringsmetoder.

Trafiksäkerhetsverket lät år 2013 utföra en undersökning med syftet att kartlägga kostnaderna för de nya miljökraven på sjöfarten, med beaktande av kostnader för investeringar, underhåll och användning av utrustning som fordras med anledning av nya miljöbestämmelser ("Merenkulun uusien ympäristömääräysten aiheuttamien kustannusten kartoittaminen" Trafis publikationer 24/2013). Utredningen innehåller också en bedömning av kostnaderna för installation av anläggningar som krävs enligt barlastvattenkonventionen. Priset på en anläggning kan bland annat anges i proportion till den mängd barlastvatten som anläggningen kan behandla på en timme. Enligt utredningen ligger priset mellan ca 120 000 och 1 100 000 euro när anläggningen kan behandla 300–5 000 kubikmeter barlastvatten per timme. Priset är lägst på anläggningar med liten behandlingskapacitet och högst på anläggningar med stor behandlingskapacitet.

Enligt uppgifter som en finsk producent av anläggningar har uppgett är priset på en anläggning för behandling av barlastvatten, beroende på fartygets barlastvattenkapacitet, 90 000–500 000 euro. Dessutom kostar en installation i efterhand 50 000–200 000 euro, beroende på fartyget och hur krävande arbetet är. De riktgivande drifts- och servicekostnaderna är under 20 euro per tusen kubikmeter behandlat barlastvatten.

I detta skede är det inte möjligt att framställa exakta bedömningar angående kostnaderna för installationen av hanteringsanläggningar på finska fartyg. Installationen är bunden till tidpunkten för fartygets förnyade besiktning, vilket möjliggör att installationen utförs först fyra eller fem år efter det att konventionen har trätt i kraft. Det finns för närvarande ca 110 finska fartyg som går i utrikesfart och majoriteten av dem har en relativt liten barlastvattenkapacitet, från några hundra kubikmeter till några tusen kubikmeter. Kostnaderna för installationen av anläggningar är enligt bedömning i medeltal ungefär 300 000 – 500 000 euro. De största kostnaderna riktar sig mot bulkfartyg och oljetankfartyg, eftersom dessa typiskt har de största barlastvattentankarna. Det finns för närvarande sju oljetankfartyg i det finska fartygsregistret av vilka ett är litet, två medelstora, två stora och två mycket stora. Kostnaderna för installationen av anläggningar skulle enligt bedömning vara 1 till 1,5 miljoner euro för de medelstora och stora och för de största ca 2 miljoner euro. Det finns för närvarande två passagerarfartyg, vilka har en liten barlastvattenkapacitet. Det finns 14 ro-ro-passagerarfartyg och också dessa har en relativt liten barlastvattenkapacitet. Det är dessutom möjligt att man på dessa fartygstyper förseglar barlastvattentanken, så att anläggningar inte behöver installeras. Det finns 31 ro-ro-lastfartyg, av vilka den största delen är medelstora. Torrbulkfartygens antal är 34, av vilka de flesta är små. Enligt bedömningar som gjorts kunde kostnaderna för installationen av hanteringsanläggningar för de finska fartygen i utrikesfart uppgå till sammanlagt 58 – 64 miljoner euro under en femårsperiod, så att kostnaderna på årsbasis skulle vara lägst i början och högst det femte året.

Regeringen verkar aktivt för att de stödordningar som finns i EU:s finansieringsinstrument också ska kunna tillämpas på installation av anläggningar för hantering av barlastvatten.

Det är i detta skede svårt att bedöma hur ikraftträdandet av konventionen internationellt kommer att påverka transportkostnaderna för den finska exporten och importen. Enligt statistiken för år 2014 var de finska fartygens andel av utrikestransporterna 33 procent. Under år 2014 anlöpte fartyg i utrikesfart finska hamnar uttryckt i procentandelar enligt fartygens flagg: Finland 41, Estland 14, Sverige 13, Holland 9, Antigua och Barbuda 4, Cypern 3, Malta 2, Gibraltar 2, Norge 1, Ryssland 1, Liberia 1, Danmark 1, Storbritannien 1, Tyskland 1 procent, vilket utgör sammanlagt 94 procent och de övriga 6 procent. Av dessa länder är följande konventionsstater: Sverige, Holland, Antigua och Barbuda, Norge, Ryssland, Danmark och Tyskland. Också Estland bereder en ratifikation av konventionen. Fartygen som för en konventionsstats flagg ska följa konventionens bestämmelser. Vid installationen av anläggningar för hantering av barlastvatten på dessa fartyg kan man dock också tillämpa IMO:s beslut om den differentierade tidtabellen för installation, som möjliggör en installation i vissa fall senast år 2021. Anläggningar för hantering av barlastvatten ska under en femårsperiod efter det att konventionen trätt ikraft installeras på de finska och utländska fartyg som sköter om Finlands utrikestransporter och man har bedömt att kostnaderna för installationen skulle vara sammanlagt ca 150 miljoner euro. Dessa fartyg anlöper också hamnar i Europa och i Östersjöländerna, vilket medför att helhetskostnaderna inte kommer att belasta uteslutande den finländska industrin eller samhället, utan fördelas på alla genom en allmän förhöjning av fraktpriset. Utvecklingen av fraktraterna överlag påverkar bland annat rederiernas möjligheter att överföra kostnaderna för hanteringsanläggningarna på fraktpriset. Beviljande av dispens från konventionens bestämmelser och förnyandet av tonnaget påverkar också kostnadsbildningen, eftersom det är tekniskt enklare och därmed mindre kostsamt att installera anläggningar på ett nybygge än på befintliga fartyg.

Ansökan om dispens

I enlighet med regel A-4 i barlastvattenkonventionen kan ett fartyg få tillfällig dispens från kravet att skifta och behandla barlastvatten, om risken för spridning av arter med barlastvattnet är liten på fartygets rutt. Enligt förslaget ska en riskbedömning för fartygets rutt sändas till Trafiksäkerhetsverket som bilaga till ansökan. Om rederierna låter utföra provtagning och laboratorieanalyser i anslutning till riskbedömningar hos en privat konsult, orsakar detta kostnader för rederierna.

Inom ramen för HELCOM har man velat lätta den börda som ansökan om dispens medför för rederier genom att utveckla HELCOMs och OSPARs gemensamma anvisningar för beviljande av dispenser enligt barlastvattenkonventionen (*Joint HELCOM/OSPAR Guidelines on the granting of exemptions under the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation A-4*). Genom HELCOMs och OSPARs samarbete har inrättats en databas för främmande arter, i vilken medlemsstaterna och privata aktörer såsom rederier och hamnar kan registrera uppgifter om främmande arter som observerats i hamnar. Till databasen hänför sig också ett särskilt verktyg med hjälp av vilket det är lätt att reda ut storleken av risken för spridning av främmande arter på respektive rutt. Om det i databasen finns tillräckligt med information om den rutt för vilken dispens söks, kan den riskbedömning som fås genom verktyget direkt utnyttjas som en del av ansökan om dispens, och rederiet behöver inte självt sörja för utförandet av riskbedömningen. Rederierna har självfallet också en möjlighet att utnyttja gemensamt finansierade riskbedömningar, om deras fartyg framförs på samma rutter.

Konsekvenser för reparationshamnar

I artikel 5 i konventionen krävs att parterna förbinder sig till att säkerställa att det i hamnar och terminaler med möjlighet för rengöring och reparation av barlastvattenbehållare, finns tillräckliga anordningar för mottagande av sediment. I Finland gäller detta närmast några reparat-

ionshamnar, och kostnaderna bedöms inte vara stora. Reparationshamnarna tar också för närvarande emot sediment från barlastvattentankar.

Övriga ekonomiska konsekvenser

Ikraftträdandet av barlastvattenkonventionen har också positiva konsekvenser för den marina teknologiindustrin, inklusive varv och fartygsdesignföretag, när marknaden för nya system för hantering av barlastvatten utvidgas. Åtminstone ett finländskt företag har introducerat på marknaden anordningar för hantering av barlastvatten, som grundar sig på två olika behandlingsmetoder. Installation av anordningar och planeringsarbetet kan också ha sysselsättande konsekvenser.

4.2 Konsekvenser för myndigheter

Enligt propositionen ska Trafiksäkerhetsverkets uppgift vara att i enlighet med barlastvattenkonventionen sköta bl.a. godkännandet av barlastvattenhanteringsplaner, utfärdande av certifikat och behandling av ansökningar om dispens från kravet på hantering av barlastvatten. Trafiksäkerhetsverket sköter redan i nuläget motsvarande uppgifter i fråga om genomförandet och övervakningen av andra sjöfartskonventioner. Enligt propositionen ska Trafiksäkerhetsverket ha en möjlighet att på motsvarande sätt som i fartygssäkerhetslagen överföra godkännandet av barlastvattenhanteringsplaner och utfärdandet av certifikat till ett erkänt klassificeringssällskap.

Behandlingen av dispensansökningar bedöms orsaka behov av extra arbetskraft. I samband med hamnstatskontroller inspekteras barlastvattendagböckerna och det är möjligt också att ta prov på fartygs barlastvatten för att klarlägga om fartyget har behandlat sitt barlastvatten i enlighet med konventionen. Provtagningen utvidgar arbetsbeskrivningen för inspektörer som utför hamnstatskontroll jämfört med nuläget och orsakar behov av tilläggsarbetskraft. Enligt verkets egen bedömning orsakar konventionens ikraftträdande i Finland i helhet extra arbete för verket som motsvarar cirka 1,5 årsverken.

I propositionen föreslås att Trafiksäkerhetsverket kan begära utlåtande om riskbedömningarna i bilagorna till dispensansökningarna av Finlands miljöcentral, vars arbetsmängd sålunda också skulle öka något. Godkännandet av konventionen skulle inte nämnvärt påverka verksamheten hos andra myndigheter.

4.3 Miljökonsekvenser

Barlastvattenhantering i enlighet med kraven i konventionen avlägsnar nästan helt risken för spridning av invasiva främmande arter genom fartygs barlastvatten. Detta är synnerligen betydelsefullt för upprätthållande av Östersjöns goda ekologiska tillstånd. Biologiska invasioner förorsakade av fartygstrafik har under de senaste decennierna blivit ett allt allvarligare problem. Orsaken härtill är den ökade trafiken, fartygens större storlek, öppnande av nya rutter samt snabbare fartyg, varför en allt större mängd organismer klarar resan levande. HELCOM har sammanställt en förteckning över sådana arter som förekommer i Östersjön, vilka sannolikt utgör en fara för havsmiljön, människors hälsa eller ekonomin. Förteckningen innehåller för närvarande 41 olika arter. Sannolikheten för invasioner väntas i framtiden växa ytterligare i Östersjön. Detta beror både på den förutspådda klimatuppvärmningen och på den ryska oljeexporten, som för med sig stora oljetankrar till Östersjön fulla med barlastvatten från olika håll i världen.

Det finns inga exakta uppgifter om de kostnader som främmande arter orsakar i Finland, men i den nationella strategin för främmande arter (Jord- och skogsbruksministeriet, 2012) har det

bedömts att de totala kostnaderna som alla främmande arter orsakar är tiotals eller hundratals miljoner euro per år. En främmande art som etablerat sig på ett nytt område är i praktiken omöjlig att utrota, varför det är av högsta vikt att koncentrera sig på preventivt bekämpningsarbete för att hindra spridning av arter. Kostnaderna för bekämpning av främmande arter är även i allmänhet betydligt mindre än kostnaderna av skador som orsakas av främmande arter.

Eftersom främmande arter kan vara mycket skadliga för miljön, har ikraftträdandet av konventionen och de föreslagna ändringarna i miljöskyddslagen för sjöfarten positiva miljökonsekvenser. Skifte och hantering av barlastvatten ökar i någon mån fartygens energiförbrukning beroende på hanteringssystem och fartygstyp, vilket också ökar utsläppen i luften från fartygen. Hantering av barlastvatten orsakar i sig självt inte skada för miljön, eftersom ett av syftena för proceduren för godkännande av system för hantering av barlastvatten är att säkerställa att sådana system som orsakar fara för miljö, besättning eller fartyget inte godkänns.

Förutom genom fartygs barlastvatten kan främmande arter också sprida sig mellan olika vattenområden fästa vid fartygens skrov. Barlastvattenkonventionen innehåller inga bestämmelser om förebyggande av sådan spridning av arter, men riktlinjer för hur man kan förhindra spridning av organismer som fäster sig på fartygs skrov utarbetas för närvarande inom IMO.

5 Beredningen av propositionen

Bakgrunden till konventionen och den internationella utvecklingen behandlas i avsnitt 2.2 i den allmänna motiveringen.

Regeringens proposition om godkännande av barlastvattenkonventionen och med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen samt till lag om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten och fartygssäkerhetslagen har beretts i en arbetsgrupp av kommunikationsministeriet med företrädare utöver från kommunikationsministeriet, från miljöministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Finlands miljöcentral, Rederierna i Finland rf och Finlands Hamnförbund rf.

Utlåtande om propositionen begärdes 2011 av följande instanser: finansministeriet, justitieministeriet, utrikesministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, jord- och skogsbruksministeriet, Ålands landskapsregering, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Finlands miljöcentral, Vilt- och fiskeriforskningsinstitutet, NMT-centralen i Birkaland, NMT-centralen i Egentliga Finland, NMT-centralen i Kajanaland, NMT-centralen i Lappland, NMT-centralen i Mellersta Finland, NMT-centralen i Norra Karelen, NMT-centralen i Norra Österbotten, NMT-centralen i Norra Savolax, NMT-centralen i Nyland, NMT-centralen i Satakunta, NMT-centralen i Sydöstra Finland, NMT-centralen i Södra Savolax, NMT-centralen i Södra Österbotten, NMT-centralen i Tavastland, NMT-centralen i Österbotten, Finlands Näringsliv EK, Kommunförbundet, Finlands Skeppsmäklareförbund rf, Passagerarfartygsföreningen i Finland rf, Finlands Sjömans-Union FSU rf, Finlands Hamnförbund rf, Företagarna i Finland rf, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Hamnoperatörerna rf, Rederierna i Finland rf, Finlands Maskinbefälsförbund rf, Finlands Skeppsbefälsförbund rf, Suomen Erikoisalusten työnantajaliitto, Meriteollisuusyhdistys ry, Segling och Båtsport i Finland rf, Finlands Fritidsfiskares Centralorganisation rf, Veneilyalan keskusliitto Finnboat ry, Finlands Sjöräddningssällskap rf, Finlands naturskyddsförbund rf och WWF Finland.

Följande instanser gav sitt utlåtande om propositionen: justitieministeriet, utrikesministeriet, miljöministeriet, försvarsministeriet och generalstaben, jord- och skogsbruksministeriet, Ålands landskapsregering, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Finlands miljöcentral, Vilt- och fiskeriforskningsinstitutet, Rederierna i Finland, Finlands Näringsliv EK, Finlands Hamn-

RP 122/2015 rd

förbund, Finlands Skeppsbefälsförbund, Finlands Yrkesfiskarförbund FYFF ry och Finlands naturskyddsförbund.

Majoriteten av de instanser som lämnade utlåtande understödde godkännandet av barlastvattenkonventionen, det nationella ikraftsättandet av konventionens bestämmelser samt införande av nödvändiga ändringar i den nationella sjöfartslagstiftningen. Konventionen anses vara ett nyttigt instrument för bekämpande av invasiva främmande arter. Ingen av de instanser som lämnade utlåtande motsatte sig uttryckligen godkännandet av konventionen.

De myndigheter som lämnade utlåtande bedömde propositionen utifrån sitt eget förvaltningsområde. Utrikesministeriet och justitieministeriet framförde vissa, delvis tekniska, ändringar och tillägg både i motiveringstexterna och i lagförslagen. Också andra myndigheter framförde förslag till preciseringar i propositionen, bl.a. i fråga om ansvarsfördelningen mellan myndigheterna gällande övervakningen av iakttagandet av konventionen.

I utlåtandena från näringslivets intressegrupper framfördes oro över konventionens konsekvenser i fråga om kostnader för näringsidkare. I synnerhet hänvisade man till anskaffnings- och installationskostnaderna för system för hantering av barlastvatten. För att minimera kostnaderna ansågs det vara viktigt att fartyg som trafikerar vissa områden kan beviljas dispens och undantag från förbudet mot utsläpp av obehandlat barlastvatten.

Aktörerna inom Saimenområdet hördes separat i fråga om propositionen år 2012. Enligt aktörerna inom Saimenområdet skulle installation av anläggningar för hantering av barlastvatten i fartyg innebära mycket betydande investeringar i förhållande till verksamhetens omfattning och materielens ålder. På grundval av detta utredde man om det vore möjligt att göra ett förbehåll till konventionen i fråga om inrikes fart. I förbehållet hade man med inrikes fart avsett trafik mellan finska hamnar samt trafik från finska hamnar via Saima kanal och därtill omedelbart anslutna ryska vattenområden till Viborg samt trafik mellan Vihrevoj och Viborg.

Ett förbehåll övervägdes, eftersom barlastvattenkonventionen ska tillämpas på sådana fartyg som i sig är i inrikes fart men som under sin resa mellan två finländska hamnar också besöker vatten som hör till en annan fördragsslutande parts jurisdiktion. Sådana fartyg trafikerar t.ex. på Bottniska vikens område, när fartyg utifrån det gällande trafiksepareringssystemet under resan besöker vattenområden som hör till Sveriges jurisdiktion. En liknande situation råder i fråga om de fartyg som trafikerar från de finska hamnarna i Finska viken via Saima kanal till hamnarna i Saimenområdet, eftersom de under resan besöker vattenområden som hör till Rysslands jurisdiktion.

Genom förbehållet hade fartyg som idkar sådan trafik som avsågs i förbehållet befriats från skyldigheten att behandla sitt barlastvatten, och det hade således inte varit nödvändigt att installera anläggningar för hantering av barlastvatten i dessa fartyg. Ett förbehåll övervägdes i synnerhet av den orsaken att aktörerna inom Saimenområdet har ansett att anskaffning av anläggningar för hantering av barlastvatten kan äventyra deras affärsverksamhet, eftersom verksamheten är tämligen småskalig och det fartygsbestånd som används är relativt gammalt.

Utlåtande om propositionen med ett förbehåll begärdes sommaren 2013 av följande instanser: finansministeriet, justitieministeriet, utrikesministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, jord- och skogsbruksministeriet, Ålands landshovsregering, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Finlands miljöcentral, Vilt- och fiskeriforskningsinstitutet, NMT-centralen i Birkaland, NMT-centralen i Egentliga Finland, NMT-centralen i Kajanaland, NMT-centralen i Lappland, NMT-centralen i Mellersta Finland, NMT-centralen i Norra Karelen, NMT-centralen i Norra och Mellersta Österbotten, NMT-centralen i Norra Savolax, NMT-centralen i Nyland, NMT-centralen i Satakunta, NMT-centralen i Syd-

RP 122/2015 rd

östra Finland, NMT-centralen i Södra Savolax, NMT-centralen i Södra Österbotten, NMT-centralen i Tavastland, NMT-centralen i Österbotten, Finlands Näringsliv EK, Kommunförbundet, Finlands Skeppsmäklareförbund rf, Passagerarfartygsföreningen i Finland rf, Finlands Sjömans-Union FSU rf, Finlands Hamnförbund rf, Företagarna i Finland rf, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Hamnoperatörerna rf, Rederierna i Finland rf, Finlands Maskinbefälsförbund rf, Finlands Skeppsbefälsförbund rf, Suomen Erikoisalusten työnantajaliitto, Meriteollisuusyhdistys ry, Segling och Båtsport i Finland rf, Finlands Fritidsfiskares Centralorganisation rf, Veneyalan keskusliitto Finnboat ry, Finlands Sjöräddningssällskap rf, Finlands naturskyddsförbund rf, WWF Finland, Sjömansservicebyrån, Vattenvägföreningen i Finland r.f., Oy Helsinki Chartering Ab, Oy Finnshipping Ltd, Oy Intercarriers Ltd, Mopro Oy, Andritz Oy, Nordkalk Oy Ab, Saimaan Matkaverkko Oy, Vapo Timber Oy, Metsä Group, Oy Saimaa Terminals Ab, Yara Suomi Oy, Finnpilot Pilotage Ab, Joensuu Laivaus Oy, Järvi-Suomen Uittoyhdistys, Perkaus Oy, Stora Enso Oyj, Saimaan satamat Oy/Lappeenrannan satama och UPM Metsä.

Följande instanser gav sitt utlåtande om propositionen: Ålands landskapsregering, jord- och skogsbruksministeriet, utrikesministeriet, finansministeriet, miljöministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Finlands miljöcentral, staben för gränsbevakningsväsendet, Vilt- och fiskeriforskningsinstitutet, Finlands Näringsliv EK, Världsnaturfonden (WWF) Finland, Finlands Skeppsbefälsförbund rf, Suomen Luonnonsuojeluliitto r.y., Finlands Hamnförbund rf, Rederierna i Finland rf, Oy Helsinki Chartering Ab och Mopro Oy. Justitieministeriet framförde endast tekniska observationer.

I de avgivna utlåtandena understödde näringslivets intressegrupper och enskilda näringsidkare ett så omfattande förbehåll som möjligt för inrikes fart. Myndigheterna och miljöorganisationerna däremot motsatte sig ett förbehåll eller föreslog att det skulle göras i en inskränkt form, antingen så att det inte skulle gälla Saimenområdets trafik på grund av en alltför stor risk för främmande arter eller att det endast skulle gälla befintliga fartyg eller att det skulle uppställas andra villkor för dess varaktighet.

På basis av de utlåtanden som inkom om det utkast till proposition som innehöll ett förbehåll kom man dock fram till att inte föreslå ett förbehåll. Enligt en utredning som Trafiksäkerhetsverket lämnat skulle förbehållet inom Saimenområdet ha kommit att gälla endast tre tämligen gamla fartyg med småskalig verksamhet. I fråga om dessa fartyg skulle kostnaderna för installation av en anläggning för hantering av barlastvatten vara betydande i förhållande till fartygets värde. Flera av remissinstanserna betonade dock den allvarliga risk för spridning av främmande arter som ett förbehåll skulle orsaka i synnerhet i den trafik som riktar sig från Finska viken via Saima kanal till Saimen. Via den ryska insjötrafiken eller av sig själv kan till Finska viken komma arter som överlever i sötvatten t.o.m. från Kaspiska havet. Sådana arter kan komma med fartygs barlastvatten till Saimen och etablera sig som en permanent del av ekosystemet i Saimens vattendrag.

Således med beaktande av att förbehållet bara hade gällt ett mycket litet antal fartyg på Saimenområdet och att förbehållet hade ökat risken för spridning av invasiva främmande arter ansågs det att de fördelar som förbehållet skulle medföra inte var tillräckligt stora i förhållande till den risk för miljöolägenheter som därigenom skulle ha förorsakats. I detta sammanhang bör man också beakta att Trafiksäkerhetsverket har enligt propositionen möjlighet att bevilja dispens för fartyg i enlighet med konventionen och de riktlinjer IMO har godkänt.

Utlåtandena med anledning av propositionen har beaktats i den fortsatta beredningen.

DETALJMOTIVERING

1 Barlastvattenkonventionens innehåll och dess förhållande till lagstiftningen i Finland

Artikel 1. Definitioner. Artikeln innehåller definitioner som är viktiga för konventionen. I artikeln definieras administration, barlastvatten, hantering av barlastvatten, certifikat, kommittén, konventionen, bruttodräktighet, skadliga vattenlevande organismer och patogener, organisationen, generalsekreteraren, sediment och fartyg.

Det föreslås att definitionen av barlastvattenkonventionen, barlastvatten, hantering av barlastvatten och sediment införs i 1 kap. 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009).

Artikel 2. Allmänna åtaganden. I enlighet med artikel 2.1 ska varje part åta sig att tillämpa konventionen fullständigt. I artikel 2.2 bestäms att bilagan utgör en integrerande del av konventionen. Enligt artikel 2.3 ska ingen bestämmelse i konventionen tolkas som ett hinder för en part att, individuellt eller tillsammans med andra parter, vidta sådana mer långtgående åtgärder i fråga om att förhindra, begränsa och eliminera överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener genom kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment som är förenliga med internationell rätt. I artikel 2.4 förutsätts att parterna bemödar sig om att samarbeta i syfte att effektivt genomföra och följa konventionen samt tillse att den respekteras. Enligt artikel 2.5 åtar sig parterna att främja fortsatt utveckling av hantering av barlastvatten och normer som gäller detta. Enligt artikel 2.6 ska parter som vidtar åtgärder i enlighet med konventionen sträva efter att inte störa eller förstöra sin egen eller andra staters miljö, människors hälsa, egendom eller resurser. I artikel 2.7 förutsätts att parterna ser till att de åtgärder som vidtas för hantering av barlastvatten för att uppfylla konventionen inte orsakar större skada än de förhindrar på deras eller andra staters miljö, människors hälsa, egendom eller resurser. Enligt artikel 2.8 ska parterna uppmana fartyg att undvika att ta in barlastvatten som innehåller potentiellt skadliga vattenlevande organismer och patogener och sediment som kan innehålla sådana organismer inklusive att främja vederbörlig tillämpning av IMO:s rekommendationer. Enligt artikel 2.9 ska parterna sträva efter att samarbeta under IMO:s beskydd för att bekämpa de hot och risker som orsakas av hanteringen av barlastvatten.

Artikel 3. Tillämpningsområde. Enligt artikel 3.1 ska konventionen tillämpas, om inget annat föreskrivs, 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.

Enligt artikel 3.2 ska konventionen inte tillämpas på a) fartyg som inte är konstruerade eller byggda för att föra barlastvatten, och inte heller på b) och c) fartyg som endast trafikerar vatten under en parts jurisdiktion, dvs. i praktiken en stats territorialvatten och ekonomiska zon, om inte den parten bestämmer något annat. I Finland är avsikten att fartyg som endast trafikerar finskt territorialvatten och Finlands ekonomiska zon ska stanna utanför barlastvattenkonventionens tillämpningsområde, eftersom det bedöms att sådana fartyg inte orsakar betydande risk för spridning av invasiva främmande arter. Det föreslås att bestämmelser om saken ska ingå i 8 kap. 4 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Frågan har analyserats närmare i detaljmotiveringen till den paragrafen.

Vidare enligt artikel 3.2 tillämpas barlastvattenkonventionen inte på d) fartyg som endast trafikerar vatten som hör till en parts jurisdiktion och det fria havet, eller e) krigsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller används av en stat när de används uteslutande för statliga, icke-kommersiella ändamål. I punkten krävs dock att parten säkerställer att sådana fartyg handlar i enlighet med konventionen i den mån som det är skäligt och i praktiken möj-

ligt. Vidare enligt artikel 3.2 tillämpas barlastvattenkonventionen inte på f) permanent barlastvatten i förseglade tankar i fartyg, vilket inte släpps ut.

I 1 kap. 4 § i miljöskyddslagen för sjöfarten ingår bestämmelser om lagens tillämpning på försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg. Enligt paragrafen tillämpas lagen på försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg, om inget annat följer av deras särskilda konstruktion eller funktion. Enligt detaljmotiveringen till paragrafen (HE 248/2009 rd) är utgångspunkten den att miljöskyddslagen för sjöfarten också tillämpas på försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg. I motiveringen hänvisas dock till IMO:s konventioner och Helsingforskonventionen, vilka innehåller avgränsningar av tillämpningsområdet. Enligt den allmänna bestämmelsen ska således konventionen och miljöskyddslagen för sjöfarten tillämpas på försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg i mån av möjlighet. Man kan dock konstatera att skyldigheten att ha en barlastvattenhanteringsplan, att föra barlastvattendagbok eller att skaffa barlastvattencertifikat inte enligt gällande praxis skulle gälla för försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg. Enligt generalstabens utlåtande använder inte finska marinen för närvarande sådan fartygsmateriel, på vilken barlastvatten skulle användas på det sätt som avses i konventionen. För gränsbevakningsväsendets vidkommande föreslås ett förtydligande i 8 kap. 4 § 1 mom. tredje punkten, enligt vilket gränsbevakningsväsendets fartyg utesluts från tillämpningsområdet för konventionen. Detta skulle i synnerhet omfatta de fartyg som är minst 50 meter långa och som används i sjöräddningsverksamhet.

Enligt artikel 3.3 ska parterna tillämpa bestämmelserna i konventionen på andra än partens fartyg om det är nödvändigt för att säkerställa att fartygen i fråga inte behandlas mer gynnsamt.

Artikel 4. Kontroll av överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener med fartygs barlastvatten och sediment. Enligt bestämmelsen i artikel 4.1 ska varje part kräva och se till att bestämmelserna i konventionen och dess bilaga iakttas. I artikel 4.2 krävs att 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 barlastvatten i sina hamnar och i vatten under sin jurisdiktion, som är förenliga med och främjar uppnåendet av konventionens syften.

Artikel 5. Anordningar för mottagande av sediment. I artikel 5.1 krävs att varje part åtar sig att se till att det i de hamnar och terminaler som anvisats av parten, där rengöring eller reparation av barlasttankar förekommer, finns lämpliga anordningar för mottagande av sediment. Dessa anordningar ska drivas utan att förorsaka otillbörlig försening för fartyg och säkerställa säkert omhändertagande av sådana sediment som inte stör eller skadar miljön, människors hälsa, egendom eller resurser. Enligt artikel 5.2 ska parterna meddela IMO om alla fall där anordningarna för mottagande av sediment uppges vara otillräckliga, för att IMO ska kunna förmedla uppgifterna vidare till andra relevanta parter.

Bestämmelser om anordningar för mottagande av sediment i reparationshamnar föreslås ingå i 9 kap. 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. En närmare analys av frågan finns i detaljmotiveringen till paragrafen i fråga.

Artikel 6. Vetenskaplig och teknisk forskning och övervakning. I artikel 6.1 bestäms att parterna ska bemöda sig om att, enskilt eller tillsammans, främja och underlätta vetenskaplig och teknisk forskning om hantering av barlastvatten samt övervaka effekterna av hantering av barlastvatten i vatten under deras jurisdiktion. I sådan forskning och övervakning bör ingå observation, mätning, provtagning, utvärdering och analys av effektiviteten och de skadliga verkningarna av all slags teknologi eller metoder samt av skadliga verkningar som förorsakas av sådana organismer och patogener som har konstaterats ha blivit överförda med barlastvatten

från fartyg. Enligt artikel 6.2 ska parterna på begäran av en part främja tillgång till relevant information avseende a) vetenskapliga och tekniska program och tekniska åtgärder som vidtagits i fråga om hantering av barlastvatten, och b) effektiviteten av hantering av barlastvatten som konstaterats genom övervaknings- och bedömningsprogram.

I den nationella strategin för främmande arter har som åtgärd framförts att de viktigaste hamnarna för internationell fart åläggs skyldigheten att observera populationerna som en del av de krav som ska ingå i miljötillståndsvillkoren.

Också EU:s ramdirektiv om en marin strategi gäller observation av populationer.

Artikel 7. Besiktning och certifiering. Enligt artikel 7.1 ska varje part tillse att fartyg som för dess flagg eller lyder under dess myndighet och är underkastade krav på besiktning och certifiering besiktigas och certifieras i enlighet med bestämmelserna i bilagan. Enligt artikel 7.2 får en part som vidtar strängare åtgärder i enlighet med artikel 2.3 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 de får inte förorsaka fartyget otillbörlig försening.

I den finska nationella lagstiftningen ingår bestämmelser om besiktning av fartyg i fartygssäkerhetslagen. Dessutom har Trafiksäkerhetsverket med stöd av bemyndigandebestämmelserna i 43 § och 53 § i lagen meddelat närmare tekniska föreskrifter om besiktningar. Det föreslås att bestämmelser om barlastvattencertifikat också ska ingå i 8 kap. 13 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Frågan behandlas närmare i detaljmotiveringen till denna paragraf. Närmare bestämmelser i frågan ingår i reglerna E-1—E-5 i bilagan till konventionen.

Artikel 8. Överträdelser. Enligt artikel 8.1 ska alla överträdelser av konventionens bestämmelser förbjudas och påföljder ska införas enligt lagstiftningen i administrationen för ifrågasättande 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 förvärvat 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 sådant förfarande sätts igång så snart som möjligt i enlighet med sin lagstiftning. Administrationen ska ofördröjligen informera den part som har anmält den uppgivna överträdelserna och IMO 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 överträdelserna om detta. Enligt artikel 8.2 ska överträdelser av konventionens bestämmelser inom en parts jurisdiktion förbjudas och påföljder ska införas i den partens lagstiftning. När en överträdelse har skett, kan parten antingen inleda ett rättsligt förfarande enligt sin egen lagstiftning eller lämna fartygets administration de uppgifter och bevis den eventuellt innehar om att en överträdelse har skett. Enligt artikel 8.3 ska påföljderna i en parts lagstiftning vara tillräckligt stränga för att avskräcka från överträdelser av konventionen var de än förekommer.

I Finlands nationella lagstiftning föreskrivs om hamninspektioner för fartyg i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995). Lagen innehåller både allmänna bestämmelser om fartygsinspektioner och bestämmelser om ett särskilt förfarande för hamninspektioner, vilket grundar sig på det samförståndsavtal om hamnstatskontroll som undertecknades i Paris den 26 januari 1982, nedan Paris MOU, samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll, nedan PSC-direktivet. Det särskilda förfarande för hamninspektioner enligt Paris MOU och PSC-direktivet tillämpas i fråga om de internationella konventioner som nämns i Paris MOU i de länder som undertecknat Paris MOU. Avsikten är att barlastvattenkonvention-

en införs i regel 2 i Paris MOU, i vilken sådana internationella konventioner och protokoll uppräknas som är relevanta för Paris MOU, och i förteckningen över internationella konventioner i artikel 2.1 i PSC-direktivet efter det att konventionen har trätt i kraft internationellt. Sålunda är det ännu i detta skede inte nödvändigt att införa barlastvattenkonventionen i förteckningen över internationella konventioner i 2 § punkt 5 i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, vilken grundar sig på Paris MOU:s och PSC-direktivets motsvarande förteckning, utan lagen kan ändras när ett omnämnande om barlastvattenkonventionen införs i Paris MOU och PSC-direktivet. Däremot är de allmänna bestämmelserna om hamninspektioner i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten också tillämpliga på barlastvattenkonventionen och ger Trafiksäkerhetsverket möjlighet att inspektera fartyg för barlastvattenkonventionens del.

I miljöskyddslagen för sjöfarten ingår bestämmelser om myndigheternas tillsynsrättigheter, tvångsmedel och straff för överträdelse i 12 och 13 kapitlet. Dessutom innehåller 13 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten en hänvisning till 48 kap. i strafflagen (39/1889) som gäller miljöbrott. Frågan behandlas närmare i det avsnitt som gäller behovet av riksdagens samtycke.

Artikel 9. Inspektion av fartyg. Enligt artikel 9.1 får ett fartyg på vilket konventionen är tillämplig i en annan parts hamn eller offshore-terminal inspekteras av befattningshavare som är vederbörligen bemyndigade av den parten för att avgöra om fartyget följer konventionen. Inspektionen ska vanligen begränsas till följande: a) kontroll av att det finns ett giltigt certifikat ombord, som ska godtas om det är giltigt, b) inspektion av barlastvattendagboken, och/eller c) stickprovsundersökning av fartygets barlastvatten utförd i enlighet med IMO:s riktlinjer. Den tid som åtgår för analys av stickproven får dock inte tas som förevändning att otillbörligt försena fartygets verksamhet, förflyttning eller avfärd.

I artikel 9.2 preciseras de situationer där en detaljerad inspektion kan utföras. En detaljerad inspektion får utföras om ett fartyg saknar gällande certifikat eller om det finns klara skäl att anta att fartygets eller dess utrustnings kondition inte väsentligen motsvarar uppgifterna i certifikatet eller fartygets befälhavare eller besättning inte har kännedom om de viktigaste procedurerna ombord för hantering av barlastvatten, eller inte har genomfört dessa procedurer.

Enligt artikel 9.3 ska under de omständigheter som anges i artikel 9.2 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.

I fråga om Finlands nationella lagstiftning hänvisas till vad som framförs i samband med artikel 8 och i avsnittet som gäller behovet av riksdagens samtycke.

Artikel 10. Uppdagande av överträdelse och kontroll av fartyg. Enligt artikel 10.1 ska parterna samarbeta med att uppdaga överträdelse av konvention och se till att den tillämpas.

I artikel 10.2 bestäms att om det uppdagas att ett fartyg har brutit mot konventionen, får den part vars flagg fartyget har rätt att föra och/eller den part vars hamn eller offshore-terminal fartyget trafikerar, utöver de påföljder som anges i artikel 8 eller någon åtgärd som avses i artikel 9, vidta åtgärder för att varna fartyget, kvarhålla det eller avvisa det. Den part vars hamn eller offshore-terminal fartyget trafikerar får dock ge ett sådant fartyg tillstånd att lämna hamnen eller offshore-terminalen för att släppa ut barlastvatten eller fortsätta till närmaste lämpliga reparationsvarv eller tillgängliga mottagningsanordning under förutsättning att detta inte utgör en risk för miljö, människors hälsa, egendom eller resurser.

I artikel 10.3 bestäms att 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 fartyg-

get 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.

Enligt artikel 10.4 får en part också inspektera ett fartyg när det anlöper en hamn eller en off-shore-terminal under dess jurisdiktion, om en framställning om utredning mottas från någon part, med tillräcklig bevisning att fartyget används eller har använts i strid med någon bestämmelse i konventionen. 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.

I fråga om Finlands nationella lagstiftning hänvisas till vad som framförts i samband med artikel 8 och till vad som framförs i avsnittet som gäller behovet av riksdagens samtycke.

Artikel 11. Meddelande om kontrollåtgärder. Om en inspektion enligt artikel 9 eller 10 påvisar en överträdelse av konventionen, ska fartyget enligt artikel 11.1 underrättas. En rapport ska avges till administrationen med bevis om överträdelsen.

I artikel 11.2 bestäms att 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.

Enligt artikel 11.3 ska den berörda hamnstatsmyndigheten, 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.

I den finska nationella lagstiftningen finns bestämmelser om frågan i 13 kap. 4 § i miljöskyddslagen för sjöfarten samt i 14 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Frågan analyseras närmare i avsnittet som gäller behovet av riksdagens samtycke.

Artikel 12. Otillbörlig försening av fartyg. Enligt artikel 12.1 ska alla möjliga ansträngningar göras för att undvika att fartyg otillbörligen kvarhålls eller försenas med stöd av artikel 7.2 eller artikel 8, 9 eller 10. Enligt artikel 12.2 ska ett fartyg ha rätt till ersättning för liden förlust eller skada när det otillbörligen kvarhålls eller försenas.

I den finska lagstiftningen ingår bestämmelser om frågan i 12 kap. 13 § och 13 kap. 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Dessutom föreskrivs i 7 § 4 mom. i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten om skyldighet att undvika otillbörlig försening. I 22 § ingår en hänvisning till skadeståndslagen (412/1974).

Artikel 13. Tekniskt bistånd, samarbete och regionalt samarbete. Enligt artikel 13.1 ska parterna åta sig att, direkt eller genom IMO eller genom andra vederbörliga internationella organ, lämna stöd till parter som begär tekniskt bistånd med avseende på kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment enligt följande: a) utbilda personal, b) se till att lämplig teknik, utrustning och anordningar är tillgängliga, c) initiera gemensamma forsknings- och utvecklingsprogram, och d) vidta andra åtgärder med sikte på effektivt genomförande av konventionen med tillhörande riktlinjer som tagits fram av IMO.

Enligt artikel 13.2 åtar sig parterna att samarbeta aktivt i enlighet med sina nationella lagar, bestämmelser och praxis med tekniköverföring avseende kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment.

Enligt artikel 13.3 ska i synnerhet parter intill slutna eller halvslutna hav, för att främja konventionens syften sträva efter att, med beaktande av karakteristiska regionala särdrag, främja regionalt samarbete, bl.a. genom att ingå regionala avtal som är förenliga med konventionen. Parterna ska söka samarbeta med parter i regionala avtal för att utveckla harmoniserade förfaranden.

Regionalt samarbete idkas fortlöpande bland Östersjöländerna i HELCOM samt bland EU-medlemsländerna på unionsnivån. I samband med barlastvatten är i synnerhet HELCOM:s vägkarta för ratificering av barlastvattenkonventionen viktig (*Ballast Water Road Map*), vilken är en del av HELCOM:s handlingsplan för Östersjön.

Artikel 14. Förmedling av information. Enligt artikel 14.1 ska varje part meddela IMO och där så är lämpligt för andra parter göra följande information tillgänglig: a) bestämmelser och förfaranden för hantering av barlastvatten, inklusive sina lagar, bestämmelser och riktlinjer för genomförande av konventionen, b) tillgång till och lokalisering av mottagningsanordningar för miljömässigt säkert omhändertagande av barlastvatten och sediment, och c) bestämmelser med krav på information från ett fartyg som inte är i stånd att uppfylla konventionens bestämmelser av de skäl som anges i konventionens bilaga. Enligt artikel 14.2 ska IMO underätta parterna om mottagande av meddelanden enligt denna artikel och delge alla parter information som den mottagit enligt artikel 14.1 b och 14.1 c.

I Finland är det i regel Trafiksäkerhetsverket som ansvarar för skickande av information via IMO till de andra parterna genom IMO:s GISIS-databas (*Global Integrated Shipping Information System*). En ny 14 § föreslås i 8 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten, i vilken ska ingå bestämmelser om sändande av information och varningar i enlighet med barlastvattenkonventionen.

Artikel 15. Tvistlösning. Enligt artikeln ska parterna lösa uppkommande tvister dem emellan om tolkningen eller tillämpningen av konventionen genom förhandling, undersökning, medling, förlikning, skiljedom, rättsligt biläggande, hänvändelse till regionala organisationer eller arrangemang eller med andra fredliga medel enligt deras eget val.

Artikel 16. Förhållande till internationell rätt och andra avtal. Enligt artikeln ska ingenting i konventionen inverka på en stats rättigheter och skyldigheter enligt internationell sedvanerätt så som den kommer till uttryck i FN:s havsrättskonvention (FördrS 49 och 50/1996).

Artikel 17. Undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande och anslutning. Artikeln innehåller sedvanliga bestämmelser om undertecknande av konventionen och anslutning till den. Finland undertecknade konventionen med förbehåll för godkännande den 27 maj 2005.

Artikel 18. Ikraftträdande. Enligt artikel 18.1 träder konventionen 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. I artikel 18.2–18.4 ingår bestämmelser om när ratificering, godtagande, godkännande eller anslutning börjar gälla för de stater som deponerar sitt ratificerings-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument i ett senare skede.

Vid utgången av september 2015 hade konventionen ratificerats av 44 stater, vilka representerar ca 32,86 procent av världshandelsflottans tonnage. Förutsättningarna för konventionens ikraftträdande har således inte tills vidare uppfyllts.

Artikel 19. *Ändringar.* Artikeln innehåller bestämmelser om ändringar i konventionen. Konventionen kan ändras antingen efter behandling inom IMO eller av en konferens. I artikel 19.2 och 19.3 ingår bestämmelser om ändringsförfarandet och om ikraftträdandet av ändringarna. Enligt artikel 19.4 ska en part som inte har godtagit en ändring i bilagan betraktas som icke-part endast med avseende på tillämpningen av ändringen i fråga. Artikel 19.5 och 19.6 innehåller bestämmelser om förfarandet. Enligt artikeln kan en part genom iakttagande av i artikeln avsett förfarande stanna utanför ändringar i konventionen eller dess bilagor.

Artikel 20. *Frånträde.* Enligt artikel 20.1 kan en part frånträda konventionen när som helst efter att två år har löpt från den dag då konventionen trädde i kraft för parten i fråga. Enligt artikel 20.2 sker frånträdet genom att skriftligen meddela därom till IMO:s generalsekreterare och det ska träda i kraft ett år efter mottagandet av meddelandet eller vid en annan senare tidpunkt som eventuellt anges i meddelandet.

Artikel 21. *Depositarie.* Enligt artikel 21.1 ska konventionen deponeras hos generalsekreteraren, som ska överlämna bestyrkta kopior av den till alla stater som har undertecknat konventionen eller anslutit sig till den. I artikel 21.2 uppräknas generalsekreterarens övriga uppgifter som depositarie.

Artikel 22. *Språk.* Enligt artikeln ska konventionen upprättas i ett enda original på arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska språken, vilka alla texter är lika giltiga.

BILAGA: REGLER FÖR KONTROLL OCH HANTERING AV FARTYGS BARLASTVATTEN OCH SEDIMENT

AVSNITT A - ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Regel A-1. *Definitioner.* Regeln innehåller definitioner som är viktiga med tanke på bilagan. Regeln innehåller definition av årstag, barlastvattenkapacitet, redare, byggt, väsentlig förändring, från närmaste land samt aktiv substans.

Regel A-2. *Allmän tillämplighet.* Enligt regeln får utsläpp av barlastvatten endast göras med barlastvattenhantering enligt bestämmelserna i bilagan, om inte annat föreskrivs.

Regel A-3. *Undantag.* Bilagens regler tillämpas inte på intag eller utsläpp av barlastvatten eller sediment som är nödvändiga för att trygga ett fartygs säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss. Reglerna tillämpas inte heller på intag eller utsläpp av barlastvatten som beror på skada på ett fartyg eller dess utrustning, under förutsättning att alla skäligen försiktighetsåtgärder har vidtagits för att förhindra eller minimera utsläppet, såvida inte ägaren, redaren eller den ansvarige befattningshavaren avsiktligt har vållat skadan eller har agerat vårdslöst i vetskap om att en olycka sannolikt följer. Reglerna tillämpas inte heller när avsikten är att undvika eller begränsa förorening från fartyget, när det är fråga om intag och efterföljande utsläpp på det fria havet av samma barlastvatten och sediment. Vidare tillämpas reglerna inte när barlastvatten och sediment släpps ut från ett fartyg på samma plats varifrån allt barlastvattnet och sedimentet härrör, om ingen blandning med obehandlat barlastvatten eller sediment från andra områden har förekommit.

Bestämmelser om undantag gällande förbudet mot utsläpp av obehandlat barlastvatten och sediment föreslås i 8 kap. 7 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Frågan behandlas närmare i detaljmotiveringen till paragrafen i fråga.

Regel A-4. *Dispens.* En eller flera parter får i vatten under sin jurisdiktion bevilja dispens från kravet att tillämpa regel B-3 eller C-1 utöver sådana undantag som nämns på annan plats i

konventionen men endast om dispensen 1) beviljas fartyg på en eller flera resor mellan angivna hamnar eller platser eller fartyg som uteslutande trafikerar särskilt angivna hamnar eller platser, 2) gäller för en tid om högst fem år med mellanliggande besiktning, 3) beviljas fartyg som inte blandar ballastvatten och sediment annat än mellan hamnar eller platser som avses i punkt 1 ovan, och 4) beviljas med stöd av IMO:s riktlinjer för riskbedömning (*Guidelines for Risk Assessment Under Regulation A-4 of the BWM Convention (G7)*), resolution MEPC.162(56)). Enligt punkt 2 ska dispens inte gälla förrän IMO har fått del av aktuell information och meddelat parterna. Enligt punkt 3 får dispens som beviljas med stöd av regeln 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 av dispensen ska konsulteras för att lösa eventuella identifierade problem. I punkt 4 konstateras att dispensen ska införas i ballastvattendagboken.

HELCOM har sammanställt en förteckning över sådana arter som förekommer i Östersjön, vilka sannolikt utgör en fara för havsmiljön, människors hälsa eller ekonomin. Förteckningen innehåller för närvarande 41 olika arter. Kriterierna som använts vid sammanställningen av förteckningen har beretts i samarbete mellan medlemsländerna i HELCOM och OSPAR. Kriterierna grundar sig på IMO:s riktlinjer för riskbedömning (G7) som nämns ovan.

Det föreslås att bestämmelser om dispens ska ingå i 8 kap. 14 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Frågan behandlas närmare i detaljmotiveringen till denna paragraf.

Regel A-5. Motsvarande tillämpning. Regeln ger administrationen rätt att med beaktande av IMO:s riktlinjer (*Guidelines for Ballast Water Management Equivalent Compliance, G3, resolution MEPC 123(53)*) bestämma motsvarande tillämpning av bestämmelserna i bilagan för fartyg som uteslutande används för nöje eller tävling och för farkoster som i första hand används för räddningstjänst och som har en längd överallt under 50 meter och en största ballastvattenkapacitet på 8 kubikmeter.

Det föreslås att bestämmelser om detta ska ingå i 8 kap. 4 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Frågan behandlas närmare i detaljmotiveringen till denna paragraf.

AVSNITT B - KRAV OM HANTERING OCH KONTROLL FÖR FARTYG

Regel B-1. Ballastvattenhanteringsplan. Enligt regeln ska varje fartyg ombord förvara och tillämpa en plan för hantering av ballastvatten. Planen ska godkännas av administrationen med beaktande av IMO:s riktlinjer (*Guidelines for Ballast Water Management and the Development of Ballast Water Management Plans, G4, resolution MEPC.127(53)*). Ballastvattenhanteringsplanen är fartygsspecifik och där ska bl.a. ingå en detaljerad beskrivning av åtgärder genom vilka kraven i konventionen kan genomföras.

Det föreslås att bestämmelser om ballastvattenhanteringsplaner ska ingå i 8 kap. 11 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Frågan behandlas närmare i detaljmotiveringen till denna paragraf.

Regel B-2. Ballastvattendagbok. Enligt punkt 1 ska varje fartyg ombord ha en ballastvattendagbok. 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 bilag II. Punkt 2–6 innehåller uppgifter om förvaring av dagboken, anteckningar, språk, undertecknanden och inspektioner.

Det föreslås att bestämmelser om ballastvattendagboken ska ingå i 8 kap. 12 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Frågan behandlas närmare i detaljmotiveringen till denna paragraf.

Regel B-3. Barlastvattenhantering för fartyg. Regeln innehåller tidpunkter för ikraftträdande av kravet för hantering av barlastvatten, vilka är beroende av fartygets byggnadsår och barlastvattenkapacitet. IMO:s 28:e generalförsamling som ordnades i december 2013 antog resolution A.1088(28), vilken har karaktären av en rekommendation, genom vilken tidtabellen för tillämpningen av konventionen uppskjuts med högst fem år jämfört med den tidtabell för tillämpningen som fastställs i regel B-3 i konventionen. De krav angående installation som finns i punkten 1-5 i regel B-3, som beskrivs nedan, motsvarar inte längre det som gäller i praktiken.

Tillämpningen av tidtabellen enligt IMO:s resolution begränsar sig till fartyg som byggts före konventionen träder i kraft internationellt, dvs. till s.k. befintliga fartyg. Enligt resolutionen kommer installationen av anläggningar för hantering av barlastvatten att utföras för olika fartyg vid olika tidpunkt, eftersom installationen är bunden till förnyandet av fartygets oljecertifikat (IOPP-certifikat) enligt MARPOL-konventionens bilaga I, som sker vid förnyad besiktning. I tidtabellen för tillämpningen har således införts en fartygsspecifik differentiering så att den blir tillämplig för olika fartyg i regel under perioden 2016–2020 och i vissa fall först 2021. För fartyg under finsk flagg i internationell fart tillämpas kravet enligt följande: om giltighetstidens sista dag för fartygets IOPP-certifikat har infallit år 2014, ska anläggningen för hantering av barlastvatten installeras senast 2019. Om giltighetstidens sista dag för fartygets IOPP-certifikat infaller 2015, ska anläggningen för hantering av barlastvatten installeras senast 2020. Om giltighetstidens sista dag för fartygets IOPP-certifikat infaller 2016, ska anläggningen för hantering av barlastvatten installeras senast 2016, eller från fall till fall först 2021. Om giltighetstidens sista dag för fartygets IOPP-certifikat infaller 2017 och 2018, ska anläggningen för hantering av barlastvatten installeras senast 2017 eller 2018. I praktiken styr detta rederier att i fartyg installera anläggningar för hantering av barlastvatten i samband med dockning för förnyad besiktning efter att konventionen har trätt i kraft internationellt.

Avsikten är att ändra regel B-3 så att den motsvarar resolutionen genast efter det att konventionen har trätt i kraft internationellt.

Nedan beskrivs den ursprungliga texten i konventionens regel B-3. Enligt punkt 1.1 ska fartyg med en barlastvattenkapacitet på 1 500–5 000 kubikmeter, byggda före 2009, utföra barlastvattenhantering som minst uppfyller normerna i regel D-1 (skifte av barlastvatten) eller D-2 (hantering av barlastvatten) fram till 2014, efter vilket datum fartyget minst ska uppfylla normerna i regel D-2. Enligt punkt 1.2 ska fartyg byggda före 2009 med en barlastvattenkapacitet på mindre än 1 500 kubikmeter eller mer än 5 000 kubikmeter 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.

Enligt punkt 3 ska fartyg byggda 2009 och senare med en barlastvattenkapacitet under 5 000 kubikmeter utföra barlastvattenhantering som minst uppfyller normerna i regel D-2.

Enligt punkt 4 ska fartyg byggda mellan 2009 och utgången av 2011 med en barlastvattenkapacitet på minst 5 000 kubikmeter utföra barlastvattenhantering enligt punkt 1.2.

Enligt punkt 5 ska fartyg byggda 2012 och senare med en barlastvattenkapacitet på minst 5 000 kubikmeter utföra barlastvattenhantering som minst uppfyller normerna i regel D-2.

Enligt punkt 6 gäller kraven i regeln inte fartyg som släpper ut barlastvatten i en mottagningsanordning som är konstruerad med beaktande av IMO:s riktlinjer för sådana anordningar (*Guidelines for Ballast Water Reception Facilities, G5, resolution MEPC.153(55)*).

RP 122/2015 rd

Enligt punkt 7 kan även andra metoder för hantering av barlastvatten godkännas som alternativ. Det krävs att dessa metoder säkerställer minst samma skyddsnivå för miljö, hälsa, egendom och resurser och att principgodkännande har erhållits av IMO:s MEPC-kommitté.

Bestämmelser om hantering av fartygs barlastvatten föreslås ingå i 8 kap. 8 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Dessutom föreslås det att närmare bestämmelser om frågan vid behov kan meddelas genom förordning av statsrådet.

Regel B-4. Skifte av barlastvatten. Enligt punkt 1.1 ska fartyg som utför skifte av barlastvatten för att uppfylla normerna i regel D-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 IMO:s riktlinjer (*Guidelines for Ballast Water Exchange, G6, resolution MEPC 124(53)*). När fartyget inte kan utföra skiftet enligt detta, ska den enligt punkt 1.2 utföra det så långt från närmaste land som möjligt och under alla omständigheter minst 50 nautiska mil från närmaste land och i vatten av minst 200 meters djup.

Enligt punkt 2 får i havsområden där avståndet till närmaste land eller djupet inte motsvarar kraven i punkt 1, hamnstaten anvisa områden, i samråd med angränsande eller andra stater, där så är lämpligt, där fartyget kan utföra barlastvattenskitte med beaktande av IMO:s riktlinjer (ovan nämnda G6).

Enligt punkt 3 får ett fartyg inte tvingas att avvika från sin avsedda rutt eller försena sin resa för att uppfylla ett krav som anges i punkt 1. Enligt punkt 4 får ett fartyg som utför barlastvattenskitte inte tvingas att uppfylla en bestämmelse i punkt 1 eller 2 om befälhavaren på skäliga grunder avgör att skiftet skulle kunna äventyra fartygets, dess besättnings eller dess passagerares säkerhet eller stabilitet på grund av ogynnsamt väder, fartygets konstruktion eller skrovspänning, haveri av dess utrustning eller någon annan exceptionell omständighet. I punkt 5 konstateras att när ett fartyg ska utföra skifte av barlastvatten och inte gör det i enlighet med regel B-4, ska skälen antecknas i barlastvattendagboken.

Syftet med regleringen är att minska spridningen av arter till nya områden, eftersom organismer som hamnat i barlastvatten på kustområdet har sämre möjligheter att klara sig på öppet hav och tvärtom. Skifte av barlastvatten är dock inte en tillräckligt effektiv metod biologiskt, och i praktiken uppfylls inte kravet på avstånd vid skifte av barlastvatten annat än i vid övergång av världshaven. I många havsområden, såsom Östersjön, Nordsjön och Medelhavet finns det knappt områden för skifte av barlastvatten som uppfyller kriterierna, eller så saknas de helt. I Östersjön, där inte ens kravet på 50 nautiska mil och 200 meter uppfylls någonstans, har det i HELCOM beslutats att inte utse särskilda områden för skifte av barlastvatten för den interna trafiken i Östersjön. Skiftesoperationer kan dessutom orsaka riskfaktorer för fartygssäkerheten (stabilitet, skrovs hållfasthet), varvid skifte inte är möjligt att utföra. Om det utifrån en riskbedömning konstateras att fartyg som trafikerar en viss rutt inte ökar risken för spridning av arter, kan de beviljas dispens från kraven på hantering och skifte av barlastvatten i enlighet med regel A-4.

IMO:s MEPC-kommittés 68:e möte i maj 2015 biträdde en tolkning enligt vilken resolution A.1088(28) ska tillämpas på installationen av anläggningar för hantering av barlastvatten i enlighet med tidtabellen för den förnyade besiktningen av fartyg också på sådana områden, där skifte av barlastvatten inte är möjligt. Denna tolkning är viktig i synnerhet för fartygstrafiken på Östersjön, eftersom skifte av barlastvatten på Östersjön inte är möjligt.

Bestämmelser om skifte av barlastvatten föreslås ingå i 8 kap. 8 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Dessutom föreslås det att det om frågan vid behov kan meddelas närmare bestämmelser genom förordning av statsrådet.

Regel B-5. Sedimenthantering för fartyg. Enligt punkt 1 ska fartyg avlägsna och bortföra sediment från utrymmen som är avsedda för barlastvatten enligt bestämmelserna i fartygets barlastvattenhanteringsplan. Enligt punkt 2 bör fartyg som avses i regel B-3.3–B-3.5, 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 IMO:s riktlinjer (*Guidelines on Design and Construction to Facilitate Sediment Control on Ships, G12, resolution MEPC.150(55)*). Fartyg som avses i regel B-3.1 bör så långt som möjligt följa bestämmelserna i denna punkt.

I de riktlinjer som ingår i MEPC-kommitténs resolution om barlastvattenplanen (G4) rekommenderas att fartyg avlägsnar sedimenten i sina barlastvattentankar i första hand i en mottagningsanordning medan de är i en hamn, reparationshamn eller torrdoccka. Om fartyget dock släpper ut sediment från sina barlastvattentankar i havet, ska det göras minst 200 nautiska mil från närmaste land och på en plats med minst 200 meters djup.

Regel B-6. Befälets och besättningens skyldigheter. Enligt regeln 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.

Bestämmelser om fartygs besättning och fartygspersonalens behörighet ingår i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) och i statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (1797/2009). Bestämmelserna i lagen och förordningen omfattar befälets och besättningens skyldighet att känna till det centrala innehållet i internationella överenskommelser som är bindande för Finland och de skyldigheter som följer av dem. Därför behövs ingen särskild bestämmelse i miljöskyddslagen för sjöfarten på grund av denna regel.

AVSNITT C - SÄRSKILDA KRAV INOM VISSA OMRÅDEN

Regel C-1. Tilläggsåtgärder. Enligt punkt 1 får en part som enskilt eller tillsammans med andra parter bestämma att tilläggsåtgärder utöver de som avses i avsnitt B är nödvändiga för att förhindra, minska eller eliminera överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener via fartygs barlastvatten och sediment, under respekterande av folkrätten kräva att fartyg uppfyller angivna normer eller krav.

Enligt punkt 2 bör, innan normer eller bestämmelser enligt punkt 1 införs, parten eller parterna samråda med angränsande eller andra stater som kan påverkas av dessa normer eller bestämmelser.

Enligt punkt 3 ska den part eller de parter som avser vidta tilläggsåtgärder i enlighet med punkt 1 göra följande: 1) beakta IMO:s riktlinjer (*Guidelines for Additional Measures Regarding Ballast Water Management Including Emergency Situations, G13, resolution MEPC.161(56)*), 2) minst sex månader före den avsedda dagen för åtgärdernas införande till IMO meddela sin avsikt att vidta tilläggsåtgärder, utom i nödfall eller vid epidemier. Meddelandet ska innehålla den exakta positionen där tilläggsåtgärderna gäller, behovet av och motiven för tilläggsåtgärderna, nyttan med dem, en beskrivning av dem, samt eventuella arrangemang för att underlätta fartygs efterlevnad av tilläggsåtgärderna, 3) vid behov inhämta IMO:s godkännande i den mån det krävs av den internationella sedvanerätten som den gestaltar i FN:s havsrättskonvention (FördrS 49 och 50/1996).

RP 122/2015 rd

Enligt punkt 4 ska, när en eller flera parter inför tilläggsåtgärder, de bemöda sig om att erbjuda alla lämpliga tjänster för att så långt som möjligt underlätta fartygens börda. Dess tjänster kan bl.a. innefatta meddelanden till sjöfarande i det berörda området om tillgängliga och alternativa leder och hamnar.

Enligt punkt 5 får tilläggsåtgärder som införs av en eller flera parter inte äventyra fartygs säkerhet och trygghet och inte under några omständigheter strida mot andra konventioner som fartyget är skyldigt att följa.

Enligt punkt 6 får en eller flera parter som inför tilläggsåtgärder 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. Enligt punkt 1 ska en part 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. Punkt 1 innehåller exempel på sådana områden som varningar kunde utfärdas för, såsom t.ex. områden som är kända för att där kan förekomma utbrott, härjningar eller populationer av skadliga vattenlevande organismer.

Enligt punkt 2 ska parterna utöver att meddela sjöfarande om områden i enlighet med bestämmelserna i punkt 1, meddela IMO och de kuststater som kan förmodas bli påverkade om områden som avses i punkt 1 och om den tid varningarna kan förmodas gälla. 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. 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 de kuststater som kan förmodas bli påverkade när en given varning upphör att gälla.

Det föreslås att bestämmelser om detta ska ingå i 8 kap. 6 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Frågan behandlas närmare i detaljmotiveringen till denna paragraf.

Regel C-3. Förmedling av information. Enligt regeln ska IMO med lämpliga medel tillkännage upplysningar som den mottagit enligt reglerna C-1 och C-2.

AVSNITT D – NORMER FÖR HANTERING AV BARLASTVATTEN

Regel D-1. Normer för skifte av barlastvatten. Då fartyg skiftar barlastvatten, ska de i enlighet med denna regel göra det med en effektivitet av minst 95 procent av volymen barlastvatten. För fartyg som skiftar barlastvatten med genomflödesmetoden ska enligt punkt 2 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.

Bestämmelser om skifte av barlastvatten föreslås ingå i 8 kap. 8 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Dessutom föreslås det att det om frågan vid behov kan meddelas närmare bestämmelser genom förordning av statsrådet.

Regel D-2. Normer för kvaliteten på barlastvatten. I punkt 1 fastställs det antal livsdugliga organismer i olika storleksklasser som får finnas kvar i barlastvatten som fartyg släpper ut efter hantering. I punkt 2 fastställs den mängd sådana indikatororganismer som utgör norm för människors hälsa som får förekomma i hanterat barlastvatten.

Bestämmelser om hantering av ballastvatten föreslås ingå i 8 kap. 8 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Dessutom föreslås det att det om frågan vid behov kan meddelas närmare bestämmelser genom förordning av statsrådet.

Regel D-3. *Bestämmelser om godkännande av system för hantering av ballastvatten.* Enligt punkt 1 ska administrationen, om inget annat anges i punkt 2, godkänna system för hantering av ballastvatten för att följa konventionen med beaktande av de riktlinjer som tagits fram av IMO (*Guidelines for Approval of Ballast Water Management Systems, G8, resolution MEPC.174(58)*). Enligt punkt 2 ska system för hantering av ballastvatten där aktiva substanser eller beredningar som innehåller en eller flera aktiva substanser används för att uppfylla konventionen godkännas av IMO på grundval av ett förfarande som tagits fram av organisationen. IMO har utfärdat riktlinjer i frågan (*Procedure for Approval of Ballast Water Management Systems that Make Use of Active Substances, G9, resolution MEPC.169(57)*). System för hantering av ballastvatten som används för att följa konventionen måste enligt punkt 3 vara säkra med avseende på fartyget, dess utrustning och dess besättning.

Arbetet för att utveckla metoder för uppfyllande av de tekniska kraven i ballastvattenkonventionen pågår fortfarande. Lovande metoder för hantering av ballastvatten är t.ex. elektrolytiska metoder som baserar sig på fria radikaler, UV-strålning, ozonering, filtrering och kavitation. Riktlinjerna G8 och G9 från IMO syftar till att säkerställa att hanteringssystemen uppfyller kraven i konventionen gällande eliminering av organismer och att hanteringen inte orsakar skador på fartyg, besättning eller miljö. Flaggstaten beviljar typgodkännande för hanteringssystemen för ballastvatten i enlighet med riktlinjerna från G8. Först härefter får hanteringssystemet användas på fartyg internationellt. Hanteringssystem där ett eller flera verk samma ämnen eller preparat utnyttjas måste i enlighet med riktlinjerna i G9 dessutom godkännas av IMO:s MEPC-kommitté innan flaggstaten kan bevilja typgodkännande.

Flera olika metoder för hantering av ballastvatten håller på att utvecklas. I september 2015 hade redan 55 metoder fått ett typgodkännande enligt IMO:s riktlinjer. Av de metoder som använder aktiva substanser, hade 31 fått ett slutligt godkännande enligt IMO:s krav och 45 hade fått preliminärt godkännande. Nya hanteringsmetoder för olika fartygstyper utvecklas och godkänns hela tiden. IMO:s MEPC-kommitté har därför bedömt att det på marknaden kommer att finnas tillräckligt med metoder som passar olika fartygstyper för att hantering av ballastvatten kan krävas när konventionen träder i kraft.

En revision av riktlinjerna för typgodkännande är för närvarande anhängig i IMO:s MEPC-kommitté. Man granskar särskilt anläggningarnas lämplighet för olika förhållanden. Man förbereder också reglering för bemötandet av sådana redare som redan installerat ”första generationens” anläggningar som godkänts enligt nuvarande riktlinjer. Finland stöder förslag enligt vilka sådana redare som installerat första generationens anläggningar inte ska straffas om de har agerat i god tro och anläggningarna har använts och underhållits i enlighet med givna instruktioner. Finland stöder förslag enligt vilka man strävar efter att lösa frågan på ett pragmatiskt sätt. Särskild hänsyn bör tas till frågor som gäller hamnstatskontrollen av anläggningar som redan fått typgodkännande.

Punkt 2 hör till Europeiska unionens behörighet, eftersom det i fråga om sådana system för hantering av ballastvatten där biocider används finns gällande bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 528/2012 av den 22 maj 2012 om tillhandahållande på marknaden och användning av biocidprodukter.

Det föreslås att en ny 9 § om denna sak fogas till 8 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Regel D-4. Prototyper för teknologier för behandling av barlastvatten. Enligt punkt 1 ska, för ett fartyg som, före den dag då normerna i regel D-2 annars skulle ha börjat gälla för fartyget, deltar i ett program godkänt av administrationen för att testa och bedöma lovande teknologier för behandling av barlastvatten, 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. Enligt punkt 2 ska, 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 IMO:s riktlinjer (*Guidelines for Approval and Oversight of Prototype Ballast Water Treatment Technology Programmes, G10, resolution MEPC.140(54)*) för test och bedömning av lovande teknologier för behandling av barlastvatten som skulle kunna resultera i en teknologi för behandling som uppnår en högre norm än den som avses i regel D-2, normerna i regel D-2 upphöra att gälla för fartyget fem år räknat från dagen för installationen av teknologin i fråga. I punkt 3 och 4 ges närmare instruktioner om prototyper av teknologier.

Det föreslås att en ny 10 § om denna sak fogas till 8 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Regel D-5. Organisationens prövning av normerna. Regeln ger IMO:s MEPC-kommitté i uppdrag att bedöma tillgången till hanteringsmetoder för barlastvatten i enlighet med regel D-2 för fartyg byggda år 2009 innan regeln träder i kraft.

Tillgången till hanteringsmetoder för barlastvatten i enlighet med regel D-2 för fartyg byggda år 2009 bedömdes vid MEPC-kommitténs 56:e möte. Vid mötet konstaterades att det inte fanns tillräckligt med metoder för dessa fartyg, varför IMO:s 25:e generalförsamling godkände resolutionen A.1005(25), vilken rekommenderar att regel B-3.3 inte ska tillämpas på fartyg som byggts före 2009 före den 31 december 2011. Vid MEPC-kommitténs 58:e möte bedömdes tillgången till hanteringsmetoder för fartyg byggda år 2010 och utifrån bedömningen konstaterades det att tillgången är tillräcklig, varför inget nytt uppskov rekommenderades. Bedömningen för nyare fartyg utförs i kommande MEPC-kommittémöten när tidpunkten för konventionens ikraftträdande närmar sig.

AVSNITT E - BESTÄMMELSER OM BESIKTNING OCH CERTIFIERING VID HANTERING AV BARLASTVATTEN

Regel E-1. Besiktning. Enligt punkt 1 ska fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 för vilka konventionen gäller, utom flytande plattformar, flytande lagringsenheter (FSU) och flytande enheter för produktion, lagring och avlastning (FPSO), genomgå följande besiktningar: en första besiktning, en förnyad besiktning, en mellanliggande besiktning, en årlig besiktning samt en extra besiktning, som kan vara antingen full eller partiell beroende på omständigheterna. I punkt 1 fastställs också närmare i vilka situationer och hur ofta besiktningar ska utföras. Enligt punkt 2 ska administrationen fastställa lämpliga åtgärder för fartyg som inte berörs av bestämmelserna i punkt 1 för att tillse att de tillämpliga bestämmelserna i konventionen är uppfyllda. Enligt punkt 3 ska besiktning av fartyg utföras av administrationens befattningshavare, men administrationen kan också överlåta besiktningen till inspektörer som utsetts för ändamålet eller till organisationer som den har erkänt.

I punkt 4 och 5 ingår närmare bestämmelser om administrationens skyldigheter när de utser inspektörer och godkänner organisationer.

Enligt punkt 6 ska administrationen, inspektören eller den godkända organisationen omedelbart se till att alla nödvändiga åtgärder vidtas för att fartyget ska uppfylla kraven om det konstateras att ett fartygs hantering av barlastvatten 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. I de ovan nämnda situationerna får inspektören eller den godkända organisationen inte utfärda ett certifikat och ett befintligt certifikat ska vid behov dras in tills bristerna har korrigerats. Om fartyget befinner sig i en annan parts hamn, ska de behöriga myndigheterna i hamnstaten omedelbart underrättas. När en befattningshavare från administrationen, en utsedd inspektör eller en erkänd organisation har underrättat de behöriga 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.

När en olyckshändelse inträffar för ett fartyg eller en brist upptäcks som väsentligen påverkar fartygets förmåga att utföra hantering av barlastvatten i enlighet med konventionen, ska enligt punkt 7 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 avge rapport till de behöriga myndigheterna i hamnstaten, och inspektören eller organisationen ska se till att en sådan rapport har avgivits.

Enligt punkt 8 ska i vart fall den berörda administrationen fullt garantera besiktningens fullständighet och effektivitet och åta sig att se till att nödvändiga åtgärder vidtas för att uppfylla denna skyldighet.

Enligt punkt 9 ska fartyget och dess utrustning, system och processer underhållas för att uppfylla konventionens bestämmelser för att säkerställa att fartyget är i sådan kondition att det i alla hänseenden är lämpat att gå ut till sjöss utan att utgöra ett hot mot miljö, människors hälsa, egendom eller resurser.

När en besiktning av fartyget enligt punkt 1 har verkställts, får enligt punkt 10 ingen ändring göras av strukturer, utrustning, anordningar, arrangemang eller material som är en del av den barlastvattenhanteringsplan som erfordras enligt regel B-1 och som ingår i besiktningen utan administrationens godkännande med undantag för direkt utbyte av utrustningen eller anordningarna.

Regel E-2. *Utfärdande eller påtecknande av certifikat.* Enligt punkt 1 ska administrationen se till att det för ett fartyg på vilket regel E-1 är tillämplig utfärdas ett certifikat efter företagen godkänd besiktning enligt regel E-1. Ett certifikat som utfärdats av en parts myndighet ska godtas av varje annan part och anses ha samma giltighet som ett certifikat utfärdat av den själv för alla syften som konventionen gäller. Enligt punkt 2 ska certifikat utfärdas eller påtecknas av administrationen eller av en person eller ett organ som vederbörligen har auktoriserats av administrationen. I samtliga fall har administrationen det fulla ansvaret för certifikatet.

Regel E-3. *Utfärdande och påtecknande av certifikat av annan part.* Enligt punkt 1 får en annan part på begäran av administrationen låta ett fartyg besiktigas och, om den andra parten har förvässat sig om att bestämmelserna i konventionen är uppfyllda, utfärda eller tillåta att ett certifikat utfärdas för fartyget samt, i förekommande fall, påteckna respektive bemyndiga påtecknande av certifikatet ombord på fartyget. Enligt punkt 2 ska en kopia av certifikatet och besiktningensrapporten så snart som möjligt överlämnas till den begärande administrationen. Enligt punkt 3 ska ett certifikat som utfärdas på detta sätt förses med en anteckning om att det har utfärdats på begäran av administrationen. Det ska ha samma verkan och få samma erkännande som ett certifikat utfärdat av administrationen. Enligt punkt 4 får certifikat inte utfärdas till fartyg som har rätt att föra en stats flagg som inte är part i konventionen.

Regel E-4. Formulär för certifikat. Enligt regeln upprättas certifikatet på det officiella språket i den utfärdande parten i enlighet med modellen i bilang I. Om det använda språket inte är engelska, franska eller spanska, ska anteckningarna innehålla en översättning till något av dessa språk.

Regel E-5. Certifikats giltighet. Enligt punkt 1 ska certifikat gälla för det tidsintervall som anges av administrationen, dock högst fem år. I punkt 2–8 ingår närmare bestämmelser om certifikats giltighet i olika situationer. Enligt punkt 9 ska ett certifikat utfärdat med stöd av regel E-2 eller E-3 upphöra att gälla i följande fall: 1) när strukturer, utrustning, system, anordningar, arrangemang eller material som behövs för att till fullo följa konventionen har ändrats, ersatts eller väsentligen reparerats och certifikatet inte har påtecknats i enlighet med bilagan. 2) när fartyget har övergått till en annan stats flagg. Ett nytt certifikat ska endast utfärdas när den part som ska utfärda det har förvärvat sig om att fartyget uppfyller kraven i regel E-1. Vid överlåtelse mellan parter ska, om framställning har gjorts om det inom tre månader efter överlåtelsen, den part vars flagg fartyget tidigare hade rätt att föra så snart som möjligt till administrationen överlämna kopior av de certifikat som fartyget hade före överlåtelsen och, om sådana finns, kopior av tillämpliga besiktningsrapporter. Vidare ska certifikatet upphöra att gälla i följande fall: 3) när tillämpliga besiktningsrapporter inte har verkställts inom de tidsperioder som anges i regel E-1.1, eller 4) när certifikatet inte har påtecknats i enlighet med regel E-1.1.

I den nationella lagstiftningen i Finland ingår bestämmelser om besiktningsrapporter av fartyg i fartygssäkerhetslagen. Dessutom har Trafiksäkerhetsverket med stöd av bemyndigandebestämmelserna i 43 § och 53 § i lagen meddelat närmare tekniska föreskrifter om besiktningsrapporter, vilka vid behov kan ändras på det sätt som barlastvattenkonventionen förutsätter. Det föreslås att bestämmelser om barlastvattencertifikat också ska ingå i 8 kap. 13 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Frågan behandlas närmare i detaljmotiveringen till denna paragraf. Dessutom föreslås att Trafiksäkerhetsverket ska bemyndigas att utfärda tekniska föreskrifter om formuläret för barlastvattencertifikatet.

BIHANGEN TILL BILAGAN

Bilagan innehåller två bilagor. Bilaga 1 innehåller en modell för det internationella certifikatet för hantering av barlastvatten och bilaga 2 innehåller en modell för barlastvattendagboken.

2 Lagförslag

2.1 Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment

1 §. Paragrafen innehåller en sedvanlig blankettlagsbestämmelse genom vilken de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen specificeras nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

2 §. Enligt paragrafen ska bestämmelser om sättande i kraft av konventionens övriga bestämmelser och om lagens ikraftträdande utfärdas genom förordning av statsrådet.

2.2 Miljöskyddslagen för sjöfarten

Genom de ändringar som föreslås i miljöskyddslagen för sjöfarten har man strävat efter att genomföra den lagstiftningsteknik som valdes i samband med stiftandet av miljöskyddslagen för sjöfarten och den lagens grundläggande struktur. De föreslagna ändringarna harmonierar såle-

des med målsättningen för den övergripande reformen av sjöfartens miljöskyddslagstiftning som trädde i kraft i början av 2010.

1 kap. **Allmänna bestämmelser**

2 §. Definitioner. I paragrafen föreslås ny punkt 4 a, där barlastvattenkonventionen ska definieras. Definitionen ska placeras i paragrafen på samma plats där andra för sjöfartens miljöskydd relevanta internationella överenskommelser och EU-rättsakter definieras.

I paragrafen föreslås en ny punkt 46 a, där barlastvatten ska definieras. Barlastvatten tas i fartygets barlastvattentankar för att kunna reglera fartygets jämvikt och framförande. Vidare föreslås det att till paragrafen fogas en ny punkt 46 b, där hantering av barlastvatten definieras och en ny punkt 46 c, där sediment definieras.

De föreslagna definitionerna i 1 kap. 2 § punkt 46 a–c grundar sig på definitionerna i artikel 1 i barlastvattenkonventionen. Det vore ändamålsenligt att placera dem på nämnda plats i paragrafen, eftersom påväxthindrande system i enlighet med internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg (FördrS 92 och 93/2010), nedan AFS-konventionen, definieras i punkt 46 och eftersom de materiella bestämmelserna om AFS-konventionen finns i 8 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten, där det också föreslås att de nationella bestämmelserna som gäller barlastvattenkonventionen ska införas. På detta sätt skulle placeringen av definitionerna motsvara ordningen för de materiella bestämmelserna om konventionerna i 8 kap.

Det föreslås också en ny punkt 47 a enligt vilket ett erkänt klassificeringssällskap är ett klassificeringssällskap som avses i 2 § 42 punkten i fartygssäkerhetslagen. Enligt det sistnämnda lagrummet avses med ett erkänt klassificeringssällskap ett sådant klassificeringssällskap som godkänts enligt Europaparlamentets och rådets förordning ((EG) nr 391/2009, nedan klassificeringssällskapsförordningen) om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och som Trafiksäkerhetsverket bemyndigat att utföra en besiktning. Trafiksäkerhetsverket får enligt förordningen bemyndiga ett erkänt klassificeringssällskap att utföra besiktningen helt eller delvis och bevilja certifikat på basis av besiktningen. Trafiksäkerhetsverket har för närvarande avtal med sju erkända klassificeringssällskap: Lloyd's Register, American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, DNV GL AS, Nippon Kaiji Kyokai, Rina Services och Russian Maritime Register of Shipping.

8 kap. **Andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland och som gäller förhindrande av miljöförstöring som orsakas av normal drift av fartyg**

3 §. Sändande av information i enlighet med AFS-konventionen. Paragrafens rubrik föreslås bli ändrad så att det av rubriken tydligt framgår att paragrafen endast gäller sändande av information i enlighet med AFS-konventionen. Det föreslås att en bestämmelse om sändande av information i enlighet med barlastvattenkonventionen ska ingå i 8 kap. 15 §.

4 §. Tillämpning av barlastvattenkonventionen och bestämmelser om barlastvatten. I punkt 1 föreslås att barlastvattenkonventionen och bestämmelserna om barlastvatten i 8 kap. inte ska tillämpas på fritidsbåtar som har en längd överallt under 50 meter och en största barlastvattenkapacitet på åtta kubikmeter. I punkt 2 ingår en motsvarande begränsning av tillämpningsområdet i fråga om fartyg som i första hand används för sjöräddning. Punkterna grundar sig på regel A-5 i bilagan till barlastvattenkonventionen, enligt vilken parten själv ska bestämma hur bestämmelserna i konventionen tillämpas på fritidsbåtar och farkoster som används för sjö-

räddning. IMO:s relevanta riktlinjer ska beaktas när det föreskrivs om överensstämmelse med bestämmelserna i konventionen i fråga om ovan nämnda fartyg.

Enligt riktlinjerna för tillämpningen av barlastvattenkonventionen (*Guidelines for Ballast Water Management Equivalent Compliance, G3, resolution MEPC 123(53)*) borde också fritidsbåtar i mån av möjlighet iakttas barlastvattenkonventionen och riktlinjerna om dess tillämpning. Trafiksäkerhetsverket kan därför vid behov utfärda rekommendationer och instruktioner i enlighet med dessa riktlinjer genom vilka fritidsbåtar t.ex. instrueras att ta barlastvatten så långt från kusten och hamnområden som möjligt samt att undvika intag av barlastvatten på natten och i grunda vatten.

Enligt punkt 3 ska barlastvattenkonventionen och bestämmelserna om barlastvatten i 8 kap. inte tillämpas på gränsbevakningsväsendets fartyg. Avsikten är särskilt att utesluta fartyg som är minst 50 meter långa och som används i sjöräddningsverksamhet. Gränsbevakningsväsendet är den ledande sjöräddningsmyndigheten i Finland.

Enligt punkt 4 ska bestämmelserna om barlastvatten i 8 kap. inte tillämpas på fartyg som enbart framförs på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon. Genom bestämmelsen definieras tillämpningsområdet för bestämmelserna om fartygs barlastvatten i förhållande till lagens allmänna tillämpningsområde i 1 kap 3 § 1 mom. i miljöskyddslagen för sjöfarten, enligt vilken lagen tillämpas på alla fartyg som framförs på finskt vattenområde eller i Finlands ekonomiska zon. Enligt samma moment föreskrivs om undantag från tillämpning av lagen på insjöområdet och i inrikes fart nedan i samma lag. Avsikten är således att genom en bestämmelse som ska intas i 8 kap. 4 § punkt 4 i lagen avgränsa tillämpningsområdet för de nationella bestämmelserna om fartygs barlastvatten på ett sätt som avviker från lagens allmänna tillämpningsområde. Avgränsningen grundar sig på artikel 3.2 b i barlastvattenkonventionen.

5 §. Förbud mot utsläpp av obehandlat barlastvatten och sediment. Enligt paragrafen ska det vara förbjudet för fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för barlastvattenkonventionen att släppa ut obehandlat barlastvatten och sediment i vattnet på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon och från finska fartyg också utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon enligt vad som bestäms i barlastvattenkonventionen och föreskrivs i miljöskyddslagen för sjöfarten. Bestämmelser om tillämpningsområdet för barlastvattenkonventionen ingår i artikel 3, vars innehåll har analyserats mer detaljerat ovan. I detaljmotiveringen till 8 kap. 4 § har man analyserat tillämpningen av konventionen och den nationella lagstiftningen på fartyg som enbart trafikerar finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon.

6 §. Utsläpp av obehandlat barlastvatten och sediment i undantagssituationer. I paragrafen föreskrivs om de undantag från förbudet mot utsläpp av obehandlat barlastvatten och sediment som föreslås i 8 kap. 5 §. Paragrafen grundar sig på regel A-3 i bilagan till barlastvattenkonventionen. Enligt paragrafen ska det, till skillnad från 8 kap. 5 §, inte vara förbjudet att släppa ut i vattnet barlastvatten och sediment, om orsaken till utsläppet är att trygga ett fartygs säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss, om utsläppet beror på skada på ett fartyg eller dess utrustning eller om syftet med utsläppet är att förhindra eller begränsa förorening. Vidare enligt paragrafen ska det inte vara förbjudet att släppa ut obehandlat barlastvatten och sediment om de barlastvatten och sediment som finns i tankarna har tagits in och släpps därefter ut på det fria havet.

Enligt punkt 5 i paragrafen ska det inte vara förbjudet att släppa ut barlastvatten eller sediment om det är fråga om 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 vattnet emellertid har blandats, ska barlastvatten som tagits från andra områden hanteras i enlighet med barlastvattenkonventionen.

En gemensam definition av samma plats i fråga om Östersjön har preliminärt utretts inom HELCOM, men ingen officiell gemensam ståndpunkt finns tills vidare. För den händelse att man i framtiden uppnår en gemensam ståndpunkt om definitionen av samma plats i IMO eller HELCOM, föreslås att det ska föreskrivas i 8 kap. 16 § att närmare bestämmelser om definitionen kan utfärdas genom förordning av statsrådet.

7 §. Varningar som gäller intag av barlastvatten. I paragrafen ska föreskrivas om varningar i enlighet med regel C-2 i bilagan till barlastvattenkonventionen gällande intag av barlastvatten på vissa områden. Sådana varningar kan utfärdas t.ex. när det på något område finns en skadlig förekomst av främmande arter, vars spridning man vill hindra och därför måste uppmana fartyg att undvika intag av barlastvatten på området i fråga. Enligt 1 mom. ska Trafikverket, som är den myndighet i Finland som ansvarar för fartygstrafikservice (*Vessel Traffic Service*, VTS) och sjökartläggningen ansvara för sändande av varningar till sjöfarare och de kuststater som förmodas bli påverkade av varningen. Trafikverket ska dock inte vara skyldigt att själv inskaffa information om sådana områden, utan informationen om dem kunde komma till Trafikverket t.ex. från Finlands miljöcentral eller från andra statliga myndigheter. Också i HELCOM håller man på att utarbeta ett system för tidig varning (*early warning*), vilket i fortsättningen kunde erbjuda kuststater information om förekomster av invasiva främmande arter.

Varningarna ska också gälla sådana fritidsbåtar som enligt 4 § 1 mom. annars skulle falla utanför tillämpningsområdet för bestämmelserna i barlastvattenkonventionen och bestämmelserna gällande fartygs barlastvatten i 8 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Paragrafens 2 mom. ska innehålla en hänvisning till 8 kap. 6 § 1–3 punkten som innehåller bestämmelser om undantag från förbudet mot utsläpp av obehandlat barlastvatten. Undantagen i paragrafens 1–3 punkt avses också gälla intag av barlastvatten i sådana områden, för vilka en ovan beskriven varning har utfärdats.

8 §. Hantering och skifte av barlastvatten. I paragrafen ska föreskrivas om skyldigheten att hantera och skifta fartygs barlastvatten i enlighet med barlastvattenkonventionen. Bestämmelserna i barlastvattenkonventionen om hantering av barlastvatten är regel B-3 och regel D-2. I regel B-3 ingår bestämmelser om ikraftträdandet av kraven om hantering och skifte av fartygs barlastvatten. Tidtabellen för tillämpningen av konventionens krav har dock uppskjutits genom IMO:s resolution A.1088(28) med högst fem år jämfört med den tidtabell för tillämpningen som fastställs i regel B-3 i konventionen. Avsikten är att ändra regel B-3 så att den motsvarar resolutionen genast efter det att konventionen har trätt i kraft internationellt.

I regel D-2 definieras hanteringsnormen för barlastvatten. Avsikten med hanteringsnormen är att fastställa en nivå enligt vilken fartygs barlastvatten ska hanteras. Som indikator på nivån används livsdugliga organismer av viss storlek i en kubikmeter och en milliliter barlastvatten samt vissa indikatormikrober som fastställs särskilt och för vilka man använder en kolonibildande enhet per 100 milliliter. Om det i barlastvatten ingår mer livsdugliga organismer eller särskilda indikatormikrober än vad normen tillåter, kan det anses utgöra en indikation på att fartygets barlastvatten inte har hanterats tillräckligt noggrant och det föreligger risk för spridning av invasiva främmande arter. Normen fungerar också som indikator på effektiviteten hos hanteringsanordningarna, och en ny anordning kan inte beviljas godkännande om det inte förmår eliminera levande organismer från vattnet i enlighet med hanteringsnormen i regel D-2.

Det är tämligen dyrt och tidskrävande att utföra laboratorieundersökningar av fartygs barlastvatten i samband med hamnstatskontroll, varför hanteringen av barlastvatten på fartyg i praktiken övervakas genom barlastvattendagboken, barlastvattenplanen och barlastvattencertifikat-

RP 122/2015 rd

tet, genom att intervjua besättning och befäl samt genom att undersöka om fartygets system för hantering av barlastvatten uppfyller kraven i barlastvattenkonventionen.

Skifte av barlastvatten ska endast gälla finländska fartyg när de seglar utanför Östersjön. Detta beror på att det i Östersjön inte finns något område för skifte av barlastvatten enligt regel B-4 i bilagan till konventionen, eftersom kraven för områden för skifte gällande områdets avstånd från närmaste land samt djupet inte uppfylls i Östersjön. Man har inte heller får avsikt att inrätta sådana områden. En närmare beskrivning finns i detaljmotiveringen till regel B-4. Skifte av barlastvatten är inte heller möjligt på Nordsjön. I varje fall är skifte av barlastvatten bara en tillfällig lösning som man ska avstå från när alla fartyg har system för hantering av barlastvatten i enlighet med konventionen.

Om barlastvattnet i finska fartyg skiftas på de områden där detta är möjligt, ska vid skiftet utöver regel B-4 standarden för skifte av barlastvatten som ingår i regel D-1 i bilagan till konventionen iakttas, enligt vilken 95 procent av fartygets barlastvatten ska skiftas eller hela vattenmassan pumpas tre gånger igenom, om ett sådant sätt för skifte används.

Skifte av barlastvatten kan utgöra en säkerhetsrisk för fartyget. Därför kräver konventionen skifte endast om fartygets säkerhet kan säkerställas. Det krävs inte heller att fartyget avviker från sin rutt eller försenar sig på grund av skiftet.

9 §. *Krav på system för hantering av barlastvatten.* I paragrafen ska föreskrivas om de krav som systemen för hantering av fartygs barlastvatten ska uppfylla. Paragrafen grundar sig på regel D-3 i bilagan till barlastvattenkonventionen. Dessutom ska i fråga om system för hanteringen av fartygs barlastvatten riktlinjerna för tillämpningen av konventionen beaktas (*Guidelines for Approval of Ballast Water Management Systems, G8, resolution MEPC.174(58) samt Procedure for approval of ballast water management systems that make use of Active Substances, G9, resolution MEPC 169(57)*).

Enligt 1 mom. ska systemen för hantering av barlastvatten uppfylla kraven i EU-lagstiftningen och i bilagan till barlastvattenkonventionen. I Europeiska unionens lagstiftning ingår bestämmelser om krav för marin utrustning i rådets direktiv 96/98/EG om marin utrustning, nedan direktivet om marin utrustning. Avsikten är att kraven på teknik för hantering av barlastvatten kommer att införas i EU:s direktiv om marin utrustning så snart konventionen träder i kraft.

I fråga om system för hantering av barlastvatten där biocider används, tillämpas också EU-lagstiftningen om biocider, i synnerhet Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 528/2012 av den 22 maj 2012 om tillhandahållande på marknaden och användning av biocidprodukter.

I 2 mom. föreslås en bestämmelse om rätten för Trafiksäkerhetsverket eller ett av den bemyndigat erkänt klassificeringssällskap att utifrån skriftliga ansökningar godkänna system för hantering av barlastvatten i finländska fartyg under förutsättning att de uppfyller kraven i Europeiska unionens rättsakter och i barlastvattenkonventionen. Paragrafen grundar sig på ovan nämnda regel D-3 i bilagan till barlastvattenkonventionen och på riktlinjerna för dess tillämpande.

I 3 mom. ska föreskrivas om Trafiksäkerhetsverkets rätt att bestämma motsvarigheten av effektiviteten hos en viss anordning, ett visst material, redskap eller en viss apparat i enlighet med bestämmelserna i barlastvattenkonventionen. Bestämmelsen grundar sig på regel B-3.7 i bilagan till barlastvattenkonventionen, enligt vilken även andra metoder för hantering av barlastvatten får godkännas som alternativ, om dessa metoder säkerställer minst samma skydds-

nivå för miljö, människors hälsa, egendom och resurser och har principgodkänts av kommittén.

10 §. Försök med ny teknik för behandling av barlastvatten. I paragrafen ska föreskrivas om prototyper för ny behandlingsteknik för barlastvatten. Paragrafen grundar sig på regel D-4 i bilagan till barlastvattenkonventionen. Vid tolkningen av bestämmelserna och föreskrifterna ska dessutom beaktas de riktlinjer som IMO utfärdat i frågan (*Guidelines for approval and oversight of prototype ballast water treatment technology programmes (G10), resolution MEPC.140(54)*). De myndighetsuppgifter som hänför sig till provanvändning av ny behandlingsteknik ges i bestämmelsen till Trafiksäkerhetsverket.

11 §. Barlastvattenhanteringsplan. Paragrafen grundar sig på regel B-1 i bilagan till barlastvattenkonventionen. I 1 mom. ska föreskrivas om fartygs skyldighet att utarbeta en barlastvattenhanteringsplan när de omfattas av barlastvattenkonventionens tillämpningsområde. I 2 mom. ska föreskrivas att Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner planerna i fråga om finländska fartyg. Genom att utvidga befogenheten att godkänna planen också till erkända klassificeringssällskap strävar man efter att effektivisera Trafiksäkerhetsverkets verksamhet samt minska på rederiernas administrativa börda. En motsvarande ändring har genomförts år 2014 i fartygssäkerhetslagen och i lagen om fartygspersonal. Det gäller överföring av en offentlig förvaltningsuppgift till andra än myndigheter. Ett erkänt klassificeringssällskap definieras i 2 § 42 punkten i fartygssäkerhetslagen och en hänvisning till nämnda lagrum ingår i förslaget till ny 2 § 47 a punkt i miljöskyddslagen för sjöfarten. En närmare beskrivning av bemyndigandet och praxisen ingår i detaljmotiven till förslaget i 1 kap. 2 §.

I regel B-1 i bilagan till barlastvattenkonventionen specificeras närmare vad barlastvattenhanteringsplanen ska innehålla. Planen är fartygsspecifik och den ska utarbetas på fartygets arbetsspråk. Om arbetsspråket inte är engelska, franska eller spanska, ska en översättning till något av dessa språk bifogas planen.

12 §. Barlastvattendagbok. Paragrafen grundar sig på regel B-2 i bilagan till barlastvattenkonventionen. I 1 mom. ska föreskrivas att fartyg som omfattas av barlastvattenkonventionen ska ha en barlastvattendagbok i enlighet med barlastvattenkonventionen.

I 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket bemyndigas att inspektera fartygets barlastvattendagbok och på begäran få ett av befälhavaren bestyrkt utdrag ur den. I momentet ska dessutom föreskrivas att Trafiksäkerhetsverket inte genom sina åtgärder får orsaka fartyget otillbörlig försejning.

Enligt regel B-2 i bilagan till barlastvattenkonventionen ska barlastvattendagboken hållas på ett ställe där den är lätt tillgänglig för inspektion, och den ska bevaras ombord på fartyget minst två år efter den sista anteckningen, och därefter hos fartygsägaren eller redaren i minst tre år.

Vidare enligt regel B-2 bestäms om de anteckningar som ska göras i barlastvattendagboken när utsläpp av barlastvatten omfattas av ett i barlastvattenkonventionen fastställt undantag från förbudet mot utsläpp av obehandlat barlastvatten (regel A-3) eller om fartyget beviljats dispens i enlighet med barlastvattenkonventionen från förbudet mot utsläpp av obehandlat barlastvatten (regel A-4). Regeln innehåller också en hänvisning till regel B-3.6 i bilagan till barlastvattenkonventionen, enligt vilken kravet på hantering av barlastvatten inte gäller fartyg som släpper ut barlastvatten i mottagningsanordningar. I de ovan nämnda situationerna och när barlastvatten hamnar i vattnet på andra oavsiktliga eller exceptionella sätt, för vilka dispens inte har beviljats i barlastvattenkonventionen, ska i barlastvattendagboken antecknas omständigheterna för och orsaken till utsläppet av barlastvatten.

13 §. Barlastvattencertifikat. I paragrafen ska föreskrivas om barlastvattencertifikat. Enligt 1 mom. ska certifikat krävas av fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 i internationell fart och som omfattas av barlastvattenkonventionen, med undantag av flytande plattformar och andra enheter som avses i regel E-1 i bilagan till barlastvattenkonventionen.

I 2 mom. ska föreskrivas att Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap på skriftlig ansökan utfärdar finska fartyg barlastvattencertifikat, om fartyget uppfyller kraven i barlastvattenkonventionen. Fartygens överensstämmelse med kraven styrks vid en besiktning som utförs av Trafiksäkerhetsverket eller ett av det bemyndigat erkänt klassificeringssällskap. Trafiksäkerhetsverket kan utfärda certifikat också till utländska fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Ovan vid 11 § beskrivs närmare grunderna för att man vill öppna möjligheten att överföra Trafiksäkerhetsverkets uppgifter till erkända klassificeringssällskap. Detta gäller också på motsvarande sätt utfärdande av certifikat.

Enligt 3 mom. utfärdas certifikat för viss tid och för högst fem år åt gången.

Den föreslagna paragrafen grundar sig på bestämmelserna om besiktning och certifiering i avsnitt E i bilagan till barlastvattenkonventionen. Begränsningen i tillämpningsområdet för barlastvattencertifikat till ovan nämnda fartyg grundar sig på regel E-1 i bilagan till barlastvattenkonventionen, där det ingår bestämmelser om besiktning av fartyg. Bestämmelser om utfärdande eller påtecknande av barlastvattencertifikat ingår i regel E-2 i bilagan till konventionen, om utfärdande och påtecknande av certifikat av annan part i regel E-3, om formuläret för certifikatet i regel E-4 och om certifikats giltighet i regel E-5.

I den nationella lagstiftningen i Finland ingår bestämmelser om besiktningar av fartyg i fartygssäkerhetslagen samt i de föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket meddelat med stöd av lag. Enligt 35 § 1 mom. i den lagen är syftet med besiktning av ett fartyg att få visshet om att fartyget överensstämmer med bestämmelserna och föreskrifterna om förhindrande av förorening av miljön förorsakad av fartyg. Detta täcker också kraven på hantering av barlastvatten och sediment i barlastvattenkonventionen och den nationella lagstiftningen. Enligt 2 mom. 4 punkten i samma paragraf ska det i besiktningen kontrolleras att fartyget har giltiga certifikat och säkerhetscertifikat samt övriga behövliga bevis, handlingar och författningar. Detta krav gäller också inspektion av barlastvattencertifikat.

Enligt 36 § i fartygssäkerhetslagen utför Trafiksäkerhetsverket besiktning av finska fartyg. Vidare kan Trafiksäkerhetsverket enligt paragrafen bemyndiga ett erkänt klassificeringssällskap att utföra besiktningen helt eller delvis. I fråga om fartyg i inrikestrafik kan Trafiksäkerhetsverket överlåta utförandet av inspektionen helt eller delvis på en utsedd inspektör, som inte är anställd hos Trafiksäkerhetsverket.

I 53 § i fartygssäkerhetslagen ingår bestämmelser om besiktningar för att förhindra förorening av miljön. Enligt paragrafen ska ett fartyg besiktas innan det sätts i trafik som finskt fartyg, för att det ska säkerställas att fartyget uppfyller kraven enligt lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg. Vidare enligt paragrafen tillämpas i fråga om besiktningar för att förhindra förorening av miljön MARPOL 73/78-konventionen, Helsingforskonventionen, Europeiska gemenskapens rättsakter och övriga internationella förpliktelser som är bindande för Finland. Hänvisningarna i paragrafen täcker kraven i barlastvattenkonventionen och den nationella lagstiftningen gällande hanteringen av barlastvatten och sediment.

Vidare enligt 57 § 1 mom. i fartygssäkerhetslagen utfärdar Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap på basis av besiktningarna besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat eller gör anteckningar i dem om utförd periodisk besiktning, mellanlig-

gande besiktning eller årlig besiktning, om inga väsentliga brister har konstaterats vid besiktning.

I 2 mom. ingår ett bemyndigande till Trafiksäkerhetsverket att för genomförandet av internationella förpliktelser som är bindande för Finland meddela närmare föreskrifter om de besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat som utfärdas på basis av besiktningarna samt om hur länge de är giltiga och hur deras giltighet kan förlängas. Detta bemyndigande täcker också barlastvattenkonventionen.

I den finska nationella lagstiftningen ingår bestämmelser om hamnstatsinspektioner för fartyg i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Genom de lagstadgade inspektionerna kan man övervaka att utländska fartyg eller fartyg under en annan administrations flagg som besöker finska hamnar iakttar bestämmelserna i barlastvattenkonventionen och på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon de nationella bestämmelserna om hantering av barlastvatten och sediment.

14 §. *Beviljande av dispens från skyldigheten att hantera och skifta barlastvatten.* I paragrafen ska föreskrivas om dispens som beviljas fartyg från skyldigheten att hantera och skifta barlastvatten enligt regel B-3 i bilagan till barlastvattenkonventionen samt om ytterligare krav som konventionsstaterna ensamma eller tillsammans får utfärda i fråga om vissa vattenområden med stöd av regel C-1 i bilagan till barlastvattenkonventionen. I konventionen ingår bestämmelser om dispens i regel A-4 i bilagan.

Enligt 1 mom. får Trafiksäkerhetsverket på skriftlig ansökan bevilja fartygsspecifik dispens för finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon. Villkoret för beviljande av dispens ska vara att dispensen inte försämrar eller skadar miljön, människors hälsa, egendom eller naturresurser.

Enligt 2 mom. kan dispens beviljas fartyg som rör sig mellan vissa hamnar eller platser. Ett ytterligare villkor för beviljande av dispens ska vara att fartyget inte blandar barlastvatten eller sediment annat än mellan hamnar eller platser som fastställs i dispensen.

För att Trafiksäkerhetsverket ska kunna avgöra om beviljandet av dispens försämrar eller skadar miljön, människors hälsa, egendom eller naturresurser genom att orsaka fara för spridning av invasiva främmande arter, ska det i 3 mom. föreskrivas att tillräcklig bedömning av ovan nämnda risker ska tillställas Trafiksäkerhetsverket som bilaga till ansökan. I praktiken är det av betydelse om de områden där fartyget trafikerar ska anses som sådana vattenområden där arterna kan blandas av sig själva eller där populationerna annars är desamma eller vars miljöförhållanden skiljer sig från varandra så märkbart att spridning av främmande arter inte är sannolikt. Vid utarbetande av riskbedömningen ska IMO:s och HELCOM:s riktlinjer i frågan iakttas. IMO:s riktlinjer ingår i MEPC-kommitténs resolution MEPC.162(56) (*Guidelines for Risk Assessment Under Regulation A-4 of the BWM Convention (G7)*). HELCOMs ministermöte 2010 antog HELCOMs anvisningar om rutter som medför stor risk och rutter som medför liten risk för spridning av främmande arter (*HELCOM Guidance for High and Low Risk voyages*). Efter detta fortsatte arbetet för att harmonisera praxis för beviljande av dispenser inom Östersjön och Nordsjön, och som ett resultat av detta samarbete antog HELCOMs ministermöte i oktober 2013 HELCOMs och OSPARs gemensamma anvisningar för beviljande av dispenser i enlighet med barlastvattenkonventionen (*Joint HELCOM/OSPAR Guidelines on the granting of exemptions under the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation A-4*). I 3 mom. ska dessutom föreskrivas att Trafiksäkerhetsverket kan begära utlåtande från Finlands miljöcentral om riskbedömningen.

Enligt 4 mom. ska Trafiksäkerhetsverket höra de stater som dispensen kan påverka negativt, för att kunna lösa eventuellt konstaterade problem. Detta ska i synnerhet gälla stater som Finland har gemensam havsgräns eller gemensam avgränsningspunkt med, men beroende på trafikeringsområdet för fartyget som söker dispens kan det också gälla andra stater.

I 5 mom. ska föreskrivas att dispensen gäller i högst fem år. Trafiksäkerhetsverket ska under dispensens giltighetstid ha rätt att utföra en mellanliggande inspektion för att kunna förvissa sig om att förutsättningarna för beviljandet av dispensen fortfarande föreligger. Om det vid den mellanliggande inspektionen eller i något annat sammanhang konstateras att förutsättningarna för dispens inte längre uppfylls, kan Trafiksäkerhetsverket återkalla dispensen. I praktiken kunde Trafiksäkerhetsverket återkalla dispensen t.ex. när det i området som dispensen har beviljats för har uppstått allvarliga förekomster av främmande arter och hindrandet av deras spridning kräver att barlastvattnet behandlas. Enligt IMO:s riktlinjer G7, vilka gäller riskbedömningar, ska de mellanliggande inspektionerna utföras helst före 12 månader har löpt från beviljandet av dispensen, men senast före 36 månader har löpt från beviljandet.

I 6 mom. ska föreskrivas att dispensen ska bli gällande först efter att Trafiksäkerhetsverket har meddelat IMO att dispens beviljats och relevanta uppgifter har tillkännagetts via IMO till parterna i barlastvattenkonventionen.

I 7 mom. ska föreskrivas att dispens ska antecknas i barlastvattenhanteringsplanen och barlastvattendagboken.

15 §. Sändande av information i enlighet med barlastvattenkonventionen. Enligt paragrafen ska Trafiksäkerhetsverket svara för att uppgifter i enlighet med barlastvattenkonventionen sänds till Internationella sjöfartsorganisationen. De uppgifter som ska sändas till IMO enligt paragrafen är bl.a. uppgifter om tilläggsåtgärder som konventionsstaterna ensamma eller tillsammans kan kräva av fartyg på vissa vattenområden enligt regel C-1 i bilagan till barlastvattenkonventionen, samt uppgifter om dispenser enligt regel A-4.

16 §. Närmare bestämmelser och föreskrifter. Paragrafen ska innehålla bestämmelser om bemyndigande att utfärda närmare bestämmelser och föreskrifter genom förordning av statsrådet och föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket. Bemyndigandena behövs för att i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten kunna införa de ändringar gällande barlastvattenkonventionen som behövs, och sålunda precisera den reglering som ingår i lagen.

I 1 mom. 1 punkten ska föreskrivas att genom förordning av statsrådet kan närmare bestämmelser meddelas om i 5 § avsedda förbudet mot utsläpp av obehandlat barlastvatten och sediment. Paragrafens 1 mom. punkt 2 ska innehålla ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om utsläpp av i 6 § avsett obehandlat barlastvatten och sediment i undantagssituationer. Med stöd av bestämmelsen kan vid behov utfärdas närmare bestämmelser bl.a. om definitionen av samma plats som föreslås i 6 § 5 punkten, om anvisningar om en enhetlig tolkning av begreppet utvecklas inom IMO eller HELCOM.

I 1 mom. 3 punkten ska föreskrivas att närmare bestämmelser kan meddelas genom förordning av statsrådet om de varningar gällande intag av barlastvatten som avses i 7 §. IMO:s MEPC-kommitté har utvecklat och kommer också i framtiden att utveckla rekommendationer och riktlinjer (*guidelines*) gällande genomförandet och tillämpningen av barlastvattenkonventionen. Även HELCOM har rekommendationer och riktlinjer som särskilt gäller Östersjöområdet. Ett bemyndigande är nödvändigt för att vid behov genom förordning av statsrådet kunna utfärda närmare bestämmelser i enlighet med rekommendationerna av IMO och HELCOM om förbudet mot utsläpp av obehandlat barlastvatten och sediment. Det är fråga om bestämmelser

som preciserar bestämmelserna i konventionen och de föreslagna bestämmelserna på lagnivå och som hör till området för huvudförpliktelsen och delvis är mycket tekniska.

I 1 mom. 4 punkten ska föreskrivas att genom förordning av statsrådet kan närmare bestämmelser meddelas om hantering och skifte av barlastvatten enligt 8 §. I statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten kan föreskrivas närmare om regel B-3 i bilagan till barlastvattenkonventionen gällande tidtabellen för hantering av barlastvatten, samt om regel B-4 i bilagan till konventionen, där de havsområden fastställs på vilka skifte av barlastvatten är tillåtet. Med stöd av bemyndigandet ska det också vara möjligt att i förordningen föreskriva om regel D-1 i bilagan till konventionen, där en norm för skifte av barlastvatten fastställs samt regel D-2, där en hanteringsnorm för barlastvatten fastställs.

I 1 mom. punkterna 5–6 ska ingå ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet meddela närmare bestämmelser om krav på system för hantering av barlastvatten enligt 9 § och om provanvändning av ny teknik för behandling av barlastvatten enligt 10 §. Ett bemyndigande är nödvändigt för att statsrådet genom förordning ska kunna meddela närmare bestämmelser om system för hantering av barlastvatten samt om provanvändning av ny teknik i enlighet med barlastvattenkonventionen, IMO:s rekommendationer och riktlinjer samt Europeiska unionens lagstiftning om marin utrustning. Det är fråga om bestämmelser som preciserar bestämmelserna i konventionen och de föreslagna bestämmelserna på lagnivå och som hör till området för huvudförpliktelsen och delvis är mycket tekniska.

I 1 mom. 7 punkten ska föreskrivas att genom förordning av statsrådet kan närmare bestämmelser meddelas om beviljandet av dispens enligt 14 §. Bemyndigandet är nödvändigt för att i enlighet med konventionen samt IMO:s och HELCOM:s riktlinjer kunna föreskriva närmare om de riskbedömningar som ska lämnas till Trafiksäkerhetsverket t.ex. i samband med ansökan om dispens, och om utredning av om riskbedömningarna är korrekta och ingående. Faktorer som hänför sig till riskbedömningar behandlas närmare ovan i samband med detaljmotiveringen till paragrafen som gäller beviljande av dispens.

Dessutom kan Trafiksäkerhetsverket med stöd av 2 mom. utfärda närmare tekniska föreskrifter om krav för system för hantering av barlastvatten, om provanvändning av ny behandlingsteknik för barlastvatten, om innehållet i och strukturen för barlastvattenhanteringsplaner samt om formuläret för barlastvattendagboken och barlastvattencertifikatet. Vidare föreslås att Trafiksäkerhetsverket bemyndigas att utfärda tekniska föreskrifter om sättet för utarbetandet av den riskbedömning som tillsammans med ansökan om dispens ska sändas till verket. Detta är nödvändigt för att man ska kunna säkerställa att riskbedömningarna utförts korrekt och att deras resultat har erhållits utifrån ett tillräckligt omfattande material. Detta främjar miljöskyddet för sjöfarten, eftersom Trafiksäkerhetsverket utifrån en korrekt utförd riskbedömning kan bedöma om villkoren för beviljande av dispens uppfylls.

9 kap. **Mottagning av avfall i hamn**

2 §. *Hur avfall tas emot i reparationshamnar.* Det föreslås att paragrafen ändras så att de skyldigheter för hamninnehavaren som för närvarande ingår i tre olika moment ska föras in i paragrafen som punkt 1–3. Det är fråga om en teknisk ändring och avsikten är inte att sakinnehållet i förpliktelseerna ska ändras.

Dessutom ska i punkt 4 i paragrafen införas skyldigheten för innehavare av reparationshamn att se till att reparationshamnen har tillräckliga mottagningsanordningar för sediment från fartygs barlastvattentankar. Bestämmelsen grundar sig på artikel 5 i barlastvattenkonventionen. I praktiken när fartyg utför service på sina barlastvattentankar eller annars utför reparationer på fartygen, kan det bli nödvändigt att tömma dem på sediment som ansamlats i deras botten. Ef-

tersom man genom metoder för hantering av barlastvatten inte kan förintä de levande organismer som är i sediment och eftersom sedimenten inte byts vid skifte av barlastvatten på områden för skifte av barlastvatten enligt konventionen, kunde utsläpp av sedimenten som sådana ge upphov till risk för spridning av invasiva främmande arter. Därför är det nödvändigt att det i reparationshamnar där barlastvattentankar repareras eller rengörs finns tillräckliga mottagningsanordningar för sediment, så att de inte kommer i havet. I Finland bedöms det finnas endast ett fåtal sådana hamnar, och i de flesta av dem finns det redan nu tillräckliga mottagningsanordningar från vilka sedimenten transporteras i land så att de inte orsakar skada för den marina miljön. Sändande av sediment till lämpliga mottagningsanordningar befriar inte fartyg från att hantera sitt barlastvatten eller skifta det på områden för skifte i enlighet med konventionen.

Meddelanden gällande mottagningsanordningar enligt artikel 5 och artikel 14.1 b i barlastvattenkonventionen kan skötas genom IMO:s GISIS-informationssystem (*Global Integrated Shipping Information System*).

Utöver sediment orsakar rengöring av fartygets botten risk för spridning av främmande arter, om de organismer som fäst sig vid botten lösgörs och släpps ut i havet. Detta är en betydande faktor med tanke på spridningen av främmande arter, men tills vidare har det inom IMO bara utarbetats riktlinjer med karaktären av rekommendationer i frågan.

12 kap. Tillsyn och administrativt tvång

2 §. Trafiksäkerhetsverkets tillsynsuppgifter. En ny punkt 10 föreslås bli fogad till 1 mom. genom vilken Trafiksäkerhetsverkets tillsynsuppgifter utsträcks till att också gälla iakttagande av bestämmelser och föreskrifter om hantering och skifte av fartygs barlastvatten och sediment. I praktiken ska tillsynen ske i samband med hamnstatsinspektionerna och besiktningarna genom att följa anteckningarna i barlastvattenhanteringsplanen, barlastvattendagboken och barlastvattencertifikatet och personalens sakkunskap. Om det utifrån dessa finns skäl att misstänka att fartyget brutit mot kraven i konventionen eller den nationella lagstiftningen, kan man ta prov av barlastvattnet för att undersöka om det hanterats på vederbörligt sätt. Föreskrifter om hamnstatsinspektionerna har godkänts i IMO år 2014 och inom kretsen för Paris MOU år 2015. Föreskrifterna tas i bruk inom kretsen för Paris MOU efter det att konventionen har trätt i kraft.

4 §. Närings-, trafik- och miljöcentralens tillsynsuppgifter. Det föreslås att 1 mom. 2 punkten ändras så att närings-, trafik- och miljöcentralerna inom sina respektive verksamhetsområden också ska utöva tillsyn över mottagningsanordningar i hamnar för sediment från fartygs barlastvattentankar. I definitionen av hamn ska i detta sammanhang också ingå i 9 kap. 2 § avsedda reparationshamnar, vilka föreslås bli skyldiga att till användarna hålla tillräckliga anordningar för mottagning av sediment tillgängliga.

6 §. Gränsbevakningsväsendets tillsynsuppgifter. Förslaget innebär att gränsbevakningsväsendets tillsynsuppgifter preciseras. Det föreslås att man till paragrafens 2 mom. tillägger att gränsbevakningsväsendet också ska delta i tillsynen av utsläpp av barlastvatten och sediment från fartyg. Gränsbevakningsväsendet är Finlands ledande myndighet inom sjöräddning och en tillsynsmyndighet på många områden av lagstiftningen inom sjöfart. Till dess uppgifter hör också att övervaka havsområdet och sjötrafiken samt att avvärja miljöskador till havs. I tillsynen av utsläpp från fartyg samarbetar gränsbevakningsväsendet med Trafiksäkerhetsverket och miljömyndigheterna. Med stöd av de gällande bestämmelserna ska gränsbevakningsväsendet redan nu utöva tillsyn över efterlevnaden i Finlands territorialvatten och ekonomiska zon av utsläpp till vatten och luft av fartyg och av skadliga påväxthindrande system. Gränsbevakningsväsendet sköter denna uppgift bland annat med hjälp av kontrollflygningar. Väsendet

förfogar även över fartyg som används för tillsynen. Tillsynen av utsläpp från fartyg av barlastvatten kompletterar på ett ändamålsenligt sätt väsendets nuvarande uppgifter, och orsakar inte enligt bedömning särskilt mycket extra arbete.

8 §. Polisens tillsynsuppgifter. Enligt förslaget ska även polisens tillsynsuppgifter preciseras på samma sätt som gränsbevakningsväsendets tillsynsuppgifter i förslaget till ändring av 6 § mom. 2 mom. Det föreslås att man till paragrafens 2 mom. fogar ett tillägg enligt vilket polisen ska delta även i tillsynen av utsläpp av barlastvatten och sediment från fartyg. Enligt de gällande bestämmelserna ska polisen delta i tillsynen av utsläpp till vatten och luft från fartyg och av skadliga påväxthindrande system som används för att skydda fartyg, på insjöområdet och i Finlands territorialvatten. De nya uppgifterna kompletterar på ett ändamålsenligt sätt polisens nuvarande uppgifter, och orsakar inte särskilt mycket extra arbetet.

11 §. Utredning av inträffade utsläpp och åtgärder vid omedelbar risk för vattenförorening. Paragrafen gäller Trafiksäkerhetsverkets samt gränsbevakningsväsendets och polisens rätt att i syfte att utreda utsläpp och förekomsten av skadliga påväxthindrande system förrätta inspektioner på finska fartyg och ta prover för att utreda ursprunget till olja eller andra skadliga ämnen som observerats i vattnet.

I 2 mom. föreskrivs om ovan nämnda myndigheters rätt att stoppa fartyg när utredandet av misstänkta överträdelsekräver eller när det finns grundad anledning att anta att fartygets färd av någon annan orsak än en sådan som har samband med fartygets konstruktion, utrustning, anordningar, rutiner eller arrangemang ombord är förknippad med en omedelbar risk för vattenförorening.

Det föreslås att till 1 och 2 mom. ska fogas ett omnämnande av barlastvatten och sediment som släpps ut i vattnet i strid med barlastvattenkonventionen eller miljöskyddslagen för sjöfarten samt om risken för spridning av invasiva främmande arter, så att de ovan nämnda myndigheternas rättigheter i framtiden också ska utsträcka sig till utredning och förebyggande av gärningar i strid med de nationella bestämmelserna gällande barlastvattenkonventionen eller dess genomförande.

12 §. Rätt att utföra inspektioner, få uppgifter och stoppa fartyg på Finlands territorialhav och i Finlands ekonomiska zon. I paragrafen föreskrivs om Trafiksäkerhetsverkets, gränsbevakningsväsendets och polisens rätt att utföra inspektioner, få uppgifter och stoppa fartyg i fråga om sådana utländska fartyg som misstänks ha brutit mot miljöskyddslagen för sjöfarten och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den på Finlands territorialhav och i Finlands ekonomiska zon och således ha orsakat utsläpp där.

Det föreslås att det till 1 mom. fogas ett omnämnande av barlastvatten och sediment som släppts ut i vattnet i strid med barlastvattenkonventionen eller miljöskyddslagen för sjöfarten. Ändringen föreslås för att de ovan nämnda myndigheternas rättigheter i fortsättningen också ska utsträcka sig till utredning och förhindrande av gärningar i strid med barlastvattenkonventionen eller de nationella bestämmelserna för dess genomförande.

13 kap. Särskilda bestämmelser

2 a §. Tjänsteansvar för anställda hos klassificeringssällskap. Det föreslås en ny 2 a § som ska innehålla bestämmelser om det straffrättsliga tjänsteansvaret och skadeståndsansvaret som tillämpas när offentliga förvaltningsuppgifter utförs. Trafiksäkerhetsverket får enligt förslaget bemyndiga ett erkänt klassificeringssällskap att godkänna barlastvattenhanteringsplanen som avses i 11 § och utfärda barlastvattencertifikat enligt 13 §. Det är fråga om en offentlig förvaltningsuppgift. Om en offentlig förvaltningsuppgift anförtrots någon annan än en myndig-

het ska ansvaret för dem som ska sköta uppgiften i allmänhet bestämmas på samma sätt som för myndigheten. Enligt grundlagsutskottets praxis är det som en följd av 124 § i grundlagen inte längre numera nödvändigt att i lagen hänvisa till allmänna förvaltningslagar (GrUU 37/2010 rd, GrUU 13/2010 rd och GrUU 42/2005 rd). Motsvarande reglering infördes i fartygsäkerhetslagen år 2014.

3 §. Straffbestämmelser. I 2 mom. föreslås en ny punkt 10 a med stöd av vilken den ska kunna dömas till böter för miljöskyddsförseelse i sjöfart som på något annat sätt än uppsåtligt eller av oaktsamhet handlar mot förbudet mot utsläpp av obehandlat barlastvatten och sediment som föreslås i 8 kap. 5 §. För miljöskyddsförseelse i sjöfart döms inte om gärningen är obetydlig eller om det annanstans i lag föreskrivs strängare straff för den.

Det föreslås att om ikraftträdandet av lagen ska bestämmas genom förordning av statsrådet. Detta är nödvändigt för att de ändringar som föreslås i miljöskyddslagen för sjöfarten ska träda i kraft samtidigt som barlastvattenkonventionen träder i kraft för Finland. Det föreslås att åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft. Bestämmelsen behövs för att man ska kunna börja bereda sådana ändringar som behövs i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten samt föreskrifter och instruktioner av Trafiksäkerhetsverket.

7 §. Rättelseyrkande. I paragrafens 1 mom. 1 punkten utökas med omnämmandet att omprövning i beslut av erkända klassificeringssällskap får begäras hos Trafiksäkerhetsverket. Om befogenhet att fatta förvaltningsbeslut har överlåtits till andra än en myndighet begärs omprövning i allmänhet hos den egentliga myndigheten. Det är ändamålsenligt med tanke på rättskyddet och på den tillsyn som Trafiksäkerhetsverket utövar.

2.3 Lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg

2 §. Definitioner. Det föreslås att en ny punkt 4 a fogas till paragrafen, där barlastvattenkonventionen definieras. Definitionen behövs, eftersom det i de bestämmelser som föreslås nedan kommer att hänvisas till konventionen.

37 §. Besiktning som utförts av myndigheter i andra stater. Det föreslås att 1 mom. ändras så att Trafiksäkerhetsverket kan begära att en myndighet i en stat som är fördragsslutande part förutom i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981), nedan SOLAS-konventionen, MARPOL 73/78-konventionen eller 1966 års internationella lastlinjekonvention (FördrS 52/1968), nedan lastlinjekonventionen, också i barlastvattenkonventionen ska utföra någon annan än en första besiktning. Sådana besiktningar som utförts av myndigheterna i en annan fördragsslutande part erkänns vara likvärdiga med besiktningar som utförts av Trafiksäkerhetsverket. Ändringen grundar sig på regel E-3 i bilagan till barlastvattenkonventionen, där det finns bestämmelser om besiktningar utförda av andra parter, eller certifikat och godkännanden som andra parter utfärdar.

53 §. Besiktningar för att förhindra förorening av miljön. Paragrafens 1 mom. föreslås bli ändrad så att hänvisningen till lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) som var i kraft före miljöskyddslagen för sjöfarten ändras till en hänvisning till den lagen. Dessutom ändras hänvisningen till Europeiska gemenskapens rättsakter till en hänvisning till Europeiska unionens rättsakter.

Det föreslås att om ikraftträdandet av lagen ska bestämmas genom förordning av statsrådet. Detta är nödvändigt för att de ändringar som föreslås i lagen ska träda i kraft samtidigt som barlastvattenkonventionen träder i kraft för Finland. Det föreslås att åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft. Bestämmelsen är nödvändig för

att kunna börja förbereda de föreskrifter och instruktioner av Trafiksäkerhetsverket som ikraftträdandet av barlastvattenkonventionen och lagen kräver.

3 Ikraftträdande

Konventionen antogs i London den 13 februari 2004. Finland undertecknade konventionen med förbehåll för godkännande den 27 maj 2005. Enligt artikel 18.1 träder konventionen i kraft internationellt 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 i konventionen.

För stater som har deponerat ett instrument avseende ratifikation, godtagande eller godkännande av eller anslutning till konventionen efter det att kraven för dess ikraftträdande har uppfyllts, men före dagen för det internationella ikraftträdandet, ska enligt artikel 18.2 konventionen börja gälla dagen för dess ikraftträdande eller tre månader efter dagen för deponeringen av instrumentet, beroende på vilken händelse som inträffar senast. För stater som har deponerat ett instrument avseende ratifikation, godtagande eller godkännande av eller anslutning till konventionen efter dess internationella ikraftträdande, börjar konventionen gälla tre månader från deponeringen av instrumentet.

Villkoren för konventionens ikraftträdande har tills vidare inte uppfyllts, varför konventionen inte har trätt i kraft internationellt. Konventionen blir bindande för Finland efter dagen för deponeringen av Finlands godkännandeinstrument antingen den dag konventionen träder i kraft internationellt eller tre månader efter deponeringen, beroende på vilken som är den senare dagen.

Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen samt lagen om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten och lagen om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet samtidigt som konventionen träder i kraft för Finlands del.

IMO:s 28:e generalförsamling, som arrangerades i december 2013, antog resolution A.1088(28), vilken har karaktären av en rekommendation. Genom resolutionen uppskjuts tidtabellen för tillämpningen av konventionen med högst fem år jämfört med den tidtabell för tillämpningen som fastställs i regel B-3 i konventionen. Enligt resolutionen ska tillämpningen av kravet på barlastvattenhantering i fråga om olika fartyg förskjutas och så att den blir tillämplig för olika fartyg i regel under perioden 2016–2020 och i vissa fall först 2021. En närmare beskrivning av resolutionen ingår i detaljmotiveringen till regel B-3.

Man kom fram till att avge en resolution med karaktären av en rekommendation, eftersom upprättande av ett ändringsprotokoll skulle försvåra situationen för länder som redan ratificerat konventionen och för att en ändring av konventionen genom det normala förfarandet är möjligt först när konventionen har trätt i kraft internationellt. IMO kräver inte att staterna gör ett förbehåll eller lämnar ett meddelande i fråga om resolutionen i samband med deponeringen av ratificerings- eller godkännandeinstrumenten hos IMO:s generalsekreterare. I resolutionen konstateras att MEPC-kommittén borde ändra regel B-3 i enlighet med resolutionen genast när konventionen har trätt i kraft internationellt.

Regeringspropositionen gäller godkännande av konventionen som sådan. Avsikten är dock att Finland i samband med deponeringen av godkännandeinstrumentet ska avge en förklaring där

det konstateras att Finland i fråga om regel B-3 tillämpar texten i resolutionen, och inte konventionen. Regel B-3 och generalförsamlingens resolution som gäller den regeln preciserar endast de allmänna bestämmelserna i konventionen angående dess tillämpning. Det har därför ansetts att de inte hör till området för lagstiftningen, och riksdagens godkännande behöver därmed inte inhämtas för förklaringen, utan beslutet om lämnande av en förklaring kan fattas av republikens president. Förklaringen ska publiceras i författningssamlingens fördragsserie som ett meddelande och senare som en del av ikraftsättandeförordningen. När ändringen enligt resolutionen införs i konventionen i IMO föreläggs den för republikens president för godkännande och samtidigt kan förklaringen återtas.

Konventionens syfte är att förhindra och begränsa överföring av skadliga organismer genom att reglera kontrollen och hanteringen av barlastvatten och sediment från fartyg som används i internationell sjöfart. Merparten av bestämmelserna i konventionen hänför sig till användning och konstruktion av fartyg och deras tekniska egenskaper. I artikel 5 ingår dessutom en bestämmelse om mottagningsanordningar för sediment som lämnas i reparationshamnar.

Enligt 27 § punkt 13 i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten. Merparten av bestämmelserna i konventionen gäller dessa frågor och hör således till rikets lagstiftningsbehörighet. Enligt 18 § punkt 10 har dock landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om natur- och miljövård, friluftsliv och vattenrätt. Regleringen gällande fritidsbåtar och farleder för den lokala sjötrafiken hör också till landskapets lagstiftningsbehörighet med stöd av 18 § punkt 21 i självstyrelselagen. Bestämmelserna i artikel 5 ska anses gälla frågor som hör till natur- och miljöskydd, varför de hör till landskapets lagstiftningsbehörighet.

Eftersom konventionen innehåller bestämmelser som delvis hör till landskapets lagstiftningsbehörighet krävs det i enlighet med 59 § 1 mom. i självstyrelselagen samtycke av Ålands lagting för att ikraftträdandelagen ska träda i kraft i landskapet Åland.

4 Behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordning

4.1 Behovet av riksdagens samtycke

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande för fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis täcker riksdagens grundlagsenliga behörighet att godkänna internationella förpliktelser alla bestämmelser i internationella förpliktelser som i materiellt hänseende hör till området för lagstiftningen. En bestämmelse i ett fördrag eller i en annan internationell förpliktelse ska anses höra till området för lagstiftningen 1) om bestämmelsen gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, 2) om bestämmelsen i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, 3) om frågan som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska regleras genom lag, eller 4) om bestämmelsen gäller en fråga om vilken det finns gällande bestämmelser i lag eller 5) det enligt rådande uppfattning i Finland ska föreskrivas genom lag om frågan. Frågan huruvida en bestämmelse strider mot eller stämmer överens med en lagbestämmelse i Finland påverkar inte denna bedömning (GrUU 11, 12 och 45/2000 rd).

När det gäller internationella förpliktelser som hör till Finlands och Europeiska unionens delade behörighet, dvs. i fråga om s.k. blandade avtal, godkänner riksdagen överenskommelsen dock endast till den del som den hör till Finlands behörighet, eftersom bestämmelser i en överenskommelse som hör till unionens behörighet inte hör till riksdagens behörighet och riksdagens godkännande således inte gäller dessa delar i överenskommelsen (GrUU 6/2001 rd).

Regel D-3.2 i barlastvattenkonventionen hör till Europeiska unionens behörighet, eftersom det i fråga om sådana system för hantering av barlastvatten som använder sig av biocider finns gällande bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 528/2012 av den 22 maj 2012 om tillhandahållande på marknaden och användning av biocidprodukter.

Barlastvattenkonventionen innehåller dessutom flera bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Till denna del behövs således riksdagens godkännande i enlighet med 94 § 1 mom. i grundlagen.

Artikel 1 innehåller definitioner på de centrala begrepp som används i konventionen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis hör bestämmelser som indirekt påverkar innehållet i eller tillämpningen av de materiella bestämmelserna i en konvention till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Artikel 1 hör sålunda till området för lagstiftningen.

I artikel 3 som gäller tillämpningen av konventionen bestäms det personella tillämpningsområdet för konventionens förpliktelser. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis hör de bestämmelser till området för lagstiftningen som indirekt påverkar tillämpningen av de materiella bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i en konvention (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Artikel 3 hör sålunda till området för lagstiftningen. Bestämmelser i miljöskyddslagen för sjöfarten som omfattas av tillämpningsområdet för barlastvattenkonventionen är 1 kap. 3–5 § om lagens allmänna tillämpningsområde samt den nu föreslagna 8 kap. 4 § om tillämpningsområdet för de bestämmelser som gäller barlastvatten. Om fartyg som har rätt att föra Finlands flagg, föreskrivs i 1 kap. i sjölagen (674/1994) och i förordningen om tillämpning av 1 kap. 1 § sjölagen (1304/1999).

I artikel 5 bestäms om mottagningsanordningar för sediment. Enligt artikeln krävs att de hamnar och terminaler som anvisats av parten, där rengöring eller reparation av barlasttankar förekommer, finns lämpliga anordningar för mottagande av sediment. Mottagandet får inte orsaka fartyget otillbörlig försening. I artikeln åläggs dem som driver reparationshamnar skyldighet att ordna tillräckliga mottagningsanordningar för sediment i reparationshamnar. Artikel 5 hör sålunda till området för lagstiftningen. Bestämmelser om mottagningsanordningar för sediment i reparationshamnar föreslås ingå i 9 kap. 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Bestämmelser om skyldigheten att undvika otillbörlig försening ingår i 9 kap. 6 § i lagen.

I artikel 7 bestäms om inspektioner och certifikat. I den nationella lagstiftningen i Finland ingår bestämmelser om besiktningar av fartyg i 35 § i fartygssäkerhetslagen. Enligt paragrafen är syftet med besiktningen att få visshet om att fartyget utöver att det uppfyller säkerhetskraven också uppfyller kraven i bestämmelserna och föreskrifterna om förhindrande av förorening av miljön förorsakad av fartyg och att fartyget innehar giltiga certifikat och säkerhetscertifikat samt övriga behövliga bevis, handlingar och författningar. Dessutom föreskrivs i 53 § i fartygssäkerhetslagen om besiktningar för att förhindra förorening av miljön. Artikel 7 hör sålunda till området för lagstiftningen. Det föreslås att närmare bestämmelser om barlastvattencertifikat ska ingå i 8 kap. 13 § i miljöskyddslagen för sjöfarten.

I artikel 8 bestäms om påföljder för överträdelser av konventions bestämmelser samt om samarbete mellan parternas förvaltningar i fall av överträdelser. I Finlands nationella lagstiftning ingår bestämmelser om överträdelser av miljöskyddsbestämmelserna för sjöfarten i 13 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten som innehåller en hänvisning till 48 kap. (miljöbrott) 1–4 § i strafflagen (39/1889) samt bestämmelser om miljöskyddsförseelse i sjöfart. Dessutom föreskrivs i 13 kap. 4 § om skyldighet att underrätta fartygets flaggstat, i 13 kap. 5 § om rätten att använda tvångsmedel mot utländskt fartyg i Finlands ekonomiska zon och i 13 kap. 6 § om straffrättslig behörighet när det gäller utländska fartyg. I den nationella lagstiftningen hänför sig till artikel 8 i konventionen dessutom bestämmelserna om rättegångsprocessen i lagen om

rättegång i brottmål (689/1997) och bestämmelserna om internationellt samarbete i lagen om internationell rättshjälp i straffrättsliga ärenden (4/1994). Artikel 8 hör sålunda till området för lagstiftningen.

Artikel 9 och 10 innehåller bestämmelser om inspektion av fartyg samt om uppdagande av överträdelser och tillsyn över fartyg. I den nationella lagstiftningen i Finland ingår bestämmelser om hamninspektioner för fartyg i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995). I 12 kap. 10 § i miljöskyddslagen för sjöfarten som gäller tillsyn och administrativt tvång hänvisas till den lagen. Dessutom innehåller 12 kap. 11 § i miljöskyddslagen för sjöfarten bestämmelser om Trafiksäkerhetsverkets, gränsbevakningsväsendets och polisens rätt att inspektera och stoppa fartyg när det är fråga om att utreda inträffade utsläpp eller när det finns grundad anledning att misstänka, att ett fartyg t.ex. på grund dess konstruktion eller utrustningens dåliga skick kan orsaka omedelbar risk för vattenförorening. Bestämmelser om de nämnda myndigheternas rätt att utföra inspektioner, få uppgifter och stoppa fartyg på Finlands territorialhav eller ekonomiska zon ingår i 12 kap. 12 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. I 12 kap. 13 § i miljöskyddslagen för sjöfarten föreskrivs om inspektionsmyndigheternas skyldighet att undvika onödigt dröjsmål samt principen om minsta olägenhet. Artikel 9 och 10 hör sålunda till området för lagstiftningen.

I artikel 11 bestäms om meddelande om kontrollåtgärder. I 13 kap. 4 § i miljöskyddslagen för sjöfarten föreskrivs om Trafiksäkerhetsverkets skyldighet att utan dröjsmål meddela fartygets flaggstat om inspektioner som utförts på utländska fartyg och om stoppande av dem. Om det dock är fråga om en gärning som begåtts på finskt vattenområde, ska endast uppgifter i samband med en rättegång meddelas. Dessutom föreskrivs i 14 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten om kvarhållande av fartyg, driftsinskränkning och förbud att använda utrustning, anordning, rutin eller arrangemang ombord. Enligt 3 mom. ska om kvarhållande av fartyg, driftsinskränkning och om förbud att använda utrustning, anordning, rutin eller arrangemang ombord fartygets befälhavare eller, då det är fråga om ett utländskt fartyg, även flaggstatens förvaltning eller den närmaste konsul eller diplomatiska representant som företräder flaggstaten utan dröjsmål underrättas om beslutet. Inspektionsrapporten ska fogas till meddelandet. Vid behov ska dessutom den namngivna besiktningsman eller de erkända klassificeringssällskap som ansvarar för utfärdandet av klasscertifikatet underrättas om saken. Artikel 11 hör sålunda till området för lagstiftningen.

Artikel 12 innehåller en skyldighet för myndigheterna att undvika otillbörlig försening av fartyg i samband med tillsynsåtgärder. I den nationella lagstiftningen i Finland föreskrivs om frågan i 12 kap. 13 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Dessutom ingår i 13 kap. 2 § hänvisningar till kravet i den nationella lagstiftningen om god förvaltning. Dessutom föreskrivs i 7 § 4 mom. i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten om skyldighet att undvika otillbörlig försening. En hänvisning till skadeståndslagen (412/1974) ingår i 22 §, där det föreskrivs om myndigheternas skadeståndsansvar för skada som orsakats av ogrundat stoppande eller dröjsmål för fartyg. Artikel 12 hör sålunda till området för lagstiftningen.

Regel A-1 i bilagan till barlastvattenkonventionen innehåller definitionerna på de viktigaste begrepp som används i bilagan. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis hör bestämmelser som indirekt påverkar innehållet i eller tillämpningen av de materiella bestämmelserna i en konvention till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Regel A-1 hör sålunda till området för lagstiftningen.

I regel A-2 bestäms om den allmänna tillämpningen av bilagan. Enligt regeln får utsläpp av barlastvatten endast göras med barlastvattenhantering enligt bestämmelserna i bilagan till konventionen, om inte annat föreskrivs. Regeln innehåller en allmän skyldighet att hantera fartygs barlastvatten innan de släpps ut i havet. Regel A-2 hör sålunda till området för lagstift-

ningen. Det föreslås att till 8 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten ska fogas en ny 5 § där det ska föreskrivas om förbud mot utsläpp av obehandlat barlastvatten och sediment.

Regel A-3 i bilagan innehåller undantag i fråga om intag och utsläpp av obehandlat barlastvatten och sediment i undantagssituationer. I regeln fastställs de situationer där det är möjligt för individer att avvika från skyldigheten att hantera barlastvatten och sediment. Regel A-3 hör sålunda till området för lagstiftningen. Det föreslås att närmare bestämmelser om undantaget i punkt 5 som gäller definitionen av samma plats kan införas genom förordning av statsrådet. Genom förordning kan vid behov definitionen av samma plats preciseras, om det inom IMO eller HELCOM utvecklas riktlinjer för en enhetlig tolkning av begreppet. En ny 7 § har föreslagits om saken till 8 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten.

I regel A-4 bestäms om dispens från förbudet mot utsläpp av obehandlat barlastvatten. I regeln fastställs hur och på vilka grunder fartyg kan beviljas dispens från kravet att hantera barlastvatten. Regel A-4 hör sålunda till området för lagstiftningen. En ny 14 § har föreslagits om samma sak i 8 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Regel B-1 gäller barlastvattenhanteringsplanen och B-2 barlastvattendagboken. I reglerna bestäms att fartyg ska ha en barlastvattenplan och att fartyget ska föra barlastvattendagbok. I reglerna åläggs sålunda de personer som ansvarar för fartyg skyldigheter och reglerna ska anses höra till området för lagstiftningen. Bestämmelser om barlastvattenplanen och barlastvattendagboken har föreslagits till nya 11 och 12 § i 8 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten. Till 8 kap. 16 § 2 mom. har dessutom föreslagits en bestämmelse om Trafiksäkerhetsverkets rätt att meddela tekniska föreskrifter om innehållet i och strukturen för barlastvattenhanteringsplanen samt om formuläret för barlastvattendagboken.

Regel B-5.1 gäller hantering av sediment på fartyg. I punkten åläggs en skyldighet att avlägsna sediment från utrymmen i fartyget som är avsedda för transport av barlastvatten. Sediment ska avlägsnas i enlighet med bestämmelserna i barlastvattenhanteringsplanen. I regel B-5.1 åläggs skyldigheter för individer, varför den hör till området för lagstiftningen. Bestämmelser om förbud mot utsläpp av sediment föreslås ingå i nya 5 § i 8 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten. Bestämmelser om mottagningsanordningar för sediment i reparationshamnar föreslås ingå i 9 kap. 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten.

I regel B-6 bestäms om uppgifterna för medlemmarna av befälet och besättningen. Enligt bestämmelsen 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. Regeln innehåller skyldigheter som riktar sig mot individer. Bestämmelser om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet ingår i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg och i statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (1797/2009). Regel B-5.1 hör sålunda till området för lagstiftningen.

Regel D-4 gäller prototyper för teknologier för behandling av barlastvatten. I regeln fastställs uppskov med tillämpningen av normen för skifte av barlastvatten i fråga om sådana fartyg som deltar i ett program för att testa och bedöma lovande teknologier för behandling av barlastvatten. Regeln hör således till området för lagstiftningen. Bestämmelser om krav för anordningar på fartyg föreslås i 8 kap. 9 § i miljöskyddslagen för sjöfarten och om provanvändning av ny behandlingsteknik i 8 kap. 10 §.

I regel E-1–E-5 bestäms om besiktningar av fartyg och om barlastvattencertifikat som beviljas fartyg. I den nationella lagstiftningen i Finland ingår bestämmelser om besiktningar av fartyg i

fartygssäkerhetslagen. Innehållet i lagstiftningen gällande besiktningar och barlastvattencertifikat behandlas närmare i detaljmotiveringen till 8 kap. 13 § i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning.

Det föreslås att i miljöskyddslagen för sjöfarten införa bestämmelser enligt vilka ett erkänt klassificeringssällskap utöver Trafiksäkerhetsverket får godkänna barlastvattenhanteringsplaner och utfärda barlastvattencertifikat. Det är fråga om att delegera offentliga förvaltningsuppgifter enligt 124 § i grundlagen till andra än myndigheter. Enligt grundlagsutskottets praxis ska som betydande utövning av offentlig makt anses till exempel rätt att använda maktmedel som grundar sig på självständig prövning eller att på annat sätt ingripa i individens grundläggande rättigheter (GrUU 55/2005 rd och GrUU 19/2005 rd). Uppgiften att godkänna en barlastvattenhanteringsplan eller utfärda barlastvattencertifikat kan inte anses vara en uppgift som inbegriper betydande utövning av offentlig makt. I nuläget får erkända klassificeringssällskap utfärda interimistiska certifikat. Enligt grundlagsutskottets ställningstaganden ska man när offentliga förvaltningsuppgifter delegeras till andra än myndigheter se till att kraven på rättssäkerhet och god förvaltning tillgodoses (GrUB 10/1998 rd). Det föreslås att miljöskyddslagen för sjöfarten ska få bestämmelser om straffrättsligt tjänsteansvar som ska tillämpas på erkända klassificeringssällskaps arbetstagare. Vad gäller skadeståndsansvar hänvisas det till skadeståndslagen. Bestämmelserna om rättelseyrkande i miljöskyddslagen för sjöfarten föreslås bli ändrade så att omprövning i beslut av erkända klassificeringssällskap får sökas hos Trafiksäkerhetsverket. Enligt grundlagsutskottets praxis är det till följd av 124 § i grundlagen inte längre nödvändigt att i lagar hänvisa till allmänna förvaltningslagar eftersom bestämmelser i dem som gäller tillämpningsområde, definition på myndigheter eller skyldighet att språkligt betjäna enskilda numera också tillämpas på enskilda som sköter offentliga förvaltningsuppgifter ((GrUU 37/2010 rd, GrUU 13/2010 rd och GrUU 42/2005 rd).

Bestämmelserna i regel E-1–E-5 hör således till området för lagstiftningen (närmare RP 250/2009 rd, s. 87).

Bestämmelsen i 53 § 2 mom. i fartygssäkerhetslagen innehåller ett bemyndigande för Trafiksäkerhetsverket att meddela närmare föreskrifter om besiktningar för att förhindra förorening av miljön. I 8 kap. 16 § 2 mom. i miljöskyddslagen för sjöfarten har det föreslagits en bestämmelse om Trafiksäkerhetsverkets rätt att meddela tekniska föreskrifter gällande formuläret för barlastvattencertifikatet. De närmare kraven för besiktningar och certifikatet föreslås sålunda bli meddelade genom föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket i enlighet med IMO:s föreskrifter och riktlinjer.

4.2 Behandlingsordning

Konventionen innehåller inga bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. i grundlagen. Enligt regeringens uppfattning kan konventionen godkännas med enkel majoritet och ikraftträdandelagen kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås att

riksdagen godkänner den i London den 13 februari 2004 ingångna internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment till den del som konventionen hör till Finlands behörighet.

RP 122/2015 rd

Med stöd av vad som anförts ovan och eftersom konventionen innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

1.

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den i London den 13 februari 2004 ingångna internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i konventionen och om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

2.

Lag

om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) rubriken för 8 kap. 3 §, 9 kap. 2 §, 12 kap. 2 § 1 mom. 9 punkten, 4 § 1 mom. 2 punkten, 6 § 2 mom., 8 § 2 mom., 11 § 1 och 2 mom. samt 12 § 1 mom. och 13 kap. 7 §, samt
fogas till 1 kap. 2 § nya 4 a-, 46 a-, 46 b-, 46 c- och 47 a-punkter, till 8 kap. nya 4–16 §, till 12 kap. 2 § 1 mom. en ny 10 punkt samt till 13 kap. en ny 2 a § och till 3 § 2 mom. en ny 10 a-punkt som följer:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

4 a) *barlastvattenkonventionen* den i London den 13 februari 2004 ingångna internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, med senare ändringar,

46 a) *barlastvatten* vatten och däri flytande materia som transporteras i ett fartyg för att kunna reglera fartygets trim, krängning, djupgående, stabilitet eller skrovspänning,

46 b) *hantering av barlastvatten* sådana mekaniska, fysikaliska, kemiska och biologiska processer, 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,

46 c) *sediment* materia som sedimenterats från barlastvatten i ett fartyg,

47 a) *erkänt klassificeringssällskap* ett klassificeringssällskap som avses i 2 § 42 punkten i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009),

8 kap.

Andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland och som gäller förhindrande av miljöförstöring som orsakas av normal drift av fartyg

3 §

Sändande av information i enlighet med AFS-konventionen

4 §

Tillämpning av barlastvattenkonventionen och bestämmelser om barlastvatten

Barlastvattenkonventionen och bestämmelserna om barlastvatten i detta kapitel tillämpas inte på

- 1) fritidsbåtar vars längd överallt är under 50 meter och största barlastvattenkapacitet är 8 kubikmeter,
- 2) fartyg som huvudsakligen används för sjöräddning och vars längd överallt är under 50 meter och största barlastvattenkapacitet är 8 kubikmeter,
- 3) gränsbevakningsväsendets fartyg,
- 4) fartyg som enbart trafikerar finskt vattenområde eller Finlands ekonomiska zon.

5 §

Förbud mot utsläpp av obehandlat barlastvatten och sediment

Det är förbjudet att släppa ut obehandlat barlastvatten och sediment i vattnet på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon och från finska fartyg också utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon enligt vad som bestäms i barlastvattenkonventionen och föreskrivs i denna lag.

6 §

Utsläpp av obehandlat barlastvatten och sediment i undantagssituationer

Vad som bestäms i 5 § gäller inte utsläpp av obehandlat barlastvatten och sediment om

- 1) utsläppet är nödvändigt för att trygga ett fartygs säkerhet i nödsituationer eller för att rädda människoliv till sjöss,
- 2) utsläppet beror på skada på ett fartyg eller dess utrustning; denna förutsättning kräver att alla skäligen försiktighetsåtgärder i syfte att förebygga eller begränsa utsläppet har vidtagits både före och efter det att skadan skedde eller upptäcktes och att redaren, fartygets befälhavare eller dennes ställföreträdare inte har orsakat skadorna avsiktligt eller av vårdslöshet,
- 3) syftet med utsläppet av barlastvatten och sediment är att undvika eller begränsa föroreningsolyckor från ett fartyg,
- 4) samma barlastvatten och sediment tas in och släpps därefter ut på det fria havet, eller
- 5) barlastvatten och sediment släpps ut från ett fartyg på den plats där det togs in och detta barlastvatten och sediment har inte blandats med obehandlat barlastvatten eller sediment från

RP 122/2015 rd

andra områden; om sådan blandning har förekommit, ska barlastvatten som tagits in från andra områden hanteras i enlighet med barlastvattenkonventionen.

7 §

Varningar som gäller intag av barlastvatten

Trafikverket meddelar varningar i enlighet med regel C-2 i bilagan till barlastvattenkonventionen till sjöfarare och till berörda kuststater om områden där fartyg inte ska ta in barlastvatten.

Vad som bestäms i 6 § 1–3 punkten om utsläpp av obehandlat barlastvatten och sediment i undantagssituationer gäller även intag av barlastvatten i områden för vilka en varning i enlighet med 1 mom. har utfärdats.

8 §

Hantering och skifte av barlastvatten

Barlastvattnet i sådana fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för barlastvattenkonventionen ska hanteras och skiftas i enlighet med barlastvattenkonventionen.

9 §

Krav på system för hantering av barlastvatten

Systemen för hantering av fartygs barlastvatten ska uppfylla kraven i Europeiska unionens rättsakter och i barlastvattenkonventionen.

Trafiksäkerhetsverket eller ett av det bemyndigat erkänt klassificeringssällskap godkänner på skriftlig ansökan system för hantering av barlastvatten i finländska fartyg, om systemen uppfyller kraven i Europeiska unionens rättsakter och i barlastvattenkonventionen.

Trafiksäkerhetsverket får bestämma om likvärdighet utifrån vissa anordningars, materials, utrustningars eller apparaters effekt i enlighet med Europeiska unionens rättsakter och barlastvattenkonventionen.

10 §

Försök med ny teknologi för hantering av barlastvatten

Försök med ny teknik för hantering av barlastvatten ska uppfylla kraven i barlastvattenkonventionen och i de riktlinjer som Internationella sjöfartsorganisationen utfärdat i saken.

Trafiksäkerhetsverket beviljar på skriftlig ansökan tillstånd för försök, om de krav som avses i 1 mom. är uppfyllda. Om ett fartyg, innan normerna om kvaliteten på barlastvatten i regel D-2 i bilagan till barlastvattenkonventionen har trätt i kraft för fartygets del, deltar i ett av Trafiksäkerhetsverket godkänt program för testning och bedömning av lovande teknologier för behandling av barlastvatten, ska normerna i regel D-2 börja tillämpas på fartyget först fem år från det att fartyget annars hade varit skyldigt att börja följa normerna.

Om ett fartyg, när normerna om kvaliteten på barlastvatten i regel D-2 i bilagan till barlastvattenkonventionen redan har trätt i kraft för fartygets del, deltar i ett sådant av Trafiksäkerhetsverket godkänt program för testning och bedömning av lovande teknologier för behandling av barlastvatten där det finns förutsättningar för att uppnå en teknologi som uppfyller

RP 122/2015 rd

högre krav än vad som avses i normerna i regel D-2, ska normerna i regel D-2 inte tillämpas på fartyget under den femårsperiod som följer på installationen av teknologin i fråga i fartyget.

11 §

Barlastvattenhanteringsplan

Fartyg som omfattas av barlastvattenkonventionen ska ha en i barlastvattenkonventionen avsedd barlastvattenhanteringsplan.

Finska fartygs barlastvattenhanteringsplaner godkänns av Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap.

12 §

Barlastvattendagbok

Fartyg som omfattas av barlastvattenkonventionen ska ha en i barlastvattenkonventionen avsedd barlastvattendagbok.

Trafiksäkerhetsverket har rätt att inspektera barlastvattendagboken och på begäran få ett av fartygets befälhavare bestyrkt utdrag ur den. Åtgärder som Trafiksäkerhetsverket vidtar med stöd av detta moment ska utföras så snabbt som möjligt utan att förorsaka fartyget otillbörlig försening.

13 §

Barlastvattencertifikat

Fartyg i internationell fart som har en bruttodräktighet av minst 400 och omfattas av barlastvattenkonventionen, med undantag av flytande plattformar och andra flytande enheter som avses i regel E-1 i bilagan till barlastvattenkonventionen, ska ha ett i barlastvattenkonventionen avsett certifikat.

Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap utfärdar barlastvattencertifikat till finska fartyg på skriftlig ansökan, om fartyget uppfyller kraven i barlastvattenkonventionen. Trafiksäkerhetsverket får också utfärda certifikat till utländska fartyg på begäran av fartygets flaggstat.

Certifikat utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången.

14 §

Beviljande av dispens från skyldigheten att hantera och skifta barlastvatten

Trafiksäkerhetsverket kan på skriftlig ansökan bevilja en fartygsspecifik dispens från skyldigheten enligt 8 § att hantera och skifta barlastvatten på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon, om dispensen inte försämrar eller skadar miljön, människors hälsa, egendom eller naturresurser.

Dispens kan beviljas fartyg som rör sig mellan vissa hamnar eller platser. En ytterligare förutsättning för beviljande av dispens är att fartyget inte blandar barlastvatten eller sediment annat än mellan hamnar eller platser som fastställs i dispensen.

Till ansökan ska det fogas en tillräckligt utförlig bedömning av de risker som dispensen kan orsaka miljön, människors hälsa, egendom och naturresurser. När riskbedömningen tas fram ska Internationella sjöfartsorganisationens och Östersjökommissionens riktlinjer i frågan iakttagas. Trafiksäkerhetsverket kan begära utlåtande av riskbedömningarna från Finlands miljöcentral.

RP 122/2015 rd

För att kunna lösa de problem som eventuellt konstateras ska Trafiksäkerhetsverket höra de stater som dispensen kan påverka negativt.

Dispensen får gälla i högst fem år. För att kunna förvissa sig om att förutsättningarna för dispens fortfarande är uppfyllda har Trafiksäkerhetsverket rätt att utföra en inspektion under dispensens giltighetstid. Om det vid inspektionen eller annars konstateras att förutsättningarna för dispens inte längre uppfylls, kan Trafiksäkerhetsverket återkalla dispensen.

Dispensen börjar gälla först efter det att Trafiksäkerhetsverket har meddelat Internationella sjöfartsorganisationen att dispens beviljats och relevanta uppgifter har tillkännagetts parterna i barlastvattenkonventionen.

En anteckning om dispensen ska göras i den barlastvattenhanteringsplan som avses i 11 § och i den barlastvattendagbok som avses i 12 §.

15 §

Sändande av information i enlighet med barlastvattenkonventionen

Trafiksäkerhetsverket svarar för att uppgifter i enlighet med barlastvattenkonventionen sänds till Internationella sjöfartsorganisationen.

16 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet, får det i syfte att verkställa barlastvattenkonventionen i fråga om finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon och, när det gäller finländska fartyg, också i fråga om områden utanför territorialvattnen och den ekonomiska zonen, utfärdas närmare bestämmelser om

- 1) det förbud mot utsläpp av barlastvatten som avses i 5 §,
- 2) utsläpp av obehandlat barlastvatten och sediment i undantagssituationer enligt 6 §,
- 3) de varningar gällande intag av barlastvatten som avses i 7 §,
- 4) hantering och skifte av fartygs barlastvatten enligt 8 §,
- 5) krav på system för hantering av barlastvatten enligt 9 §,
- 6) provanvändning av ny teknik för behandling av barlastvatten enligt 10 §,
- 7) beviljande av dispens enligt 14 §.

Trafiksäkerhetsverket får, i syfte att verkställa barlastvattenkonventionen i fråga om territorialvattnen och Finlands ekonomiska zon och, när det gäller finländska fartyg, också i fråga om områden utanför territorialvattnen och den ekonomiska zonen, meddela tekniska föreskrifter om

- 1) krav på system för hantering av barlastvatten enligt 9 §,
- 2) provanvändning av ny teknik för behandling av barlastvatten enligt 10 §,
- 3) innehållet i och strukturen för de barlastvattenhanteringsplaner som avses i 11 §,
- 4) formuläret för den barlastvattendagbok som avses i 12 §,
- 5) formuläret för det barlastvattencertifikat som avses i 13 §, samt
- 6) hur den riskbedömning som avses i 14 § 3 mom. ska utarbetas och vad den ska innehålla.

9 kap.

Mottagning av avfall i hamn

2 §

Hur avfall tas emot i reparationshamnar

Hamninnehavaren ska se till att det i hamnar där det utförs fartygsreparationer (reparationshamn) utöver de mottagningsanordningar som avses i 1 § finns tillräckliga mottagningsanordningar för

- 1) ozonnedbrytande ämnen som härrör från fartyg som använder hamnen och från utrustning som lossas från sådana fartyg,
- 2) oljehaltigt barlast- och tankrengöringsvatten från tankfartyg som använder hamnen,
- 3) kemikalietankfartyg som kommer för reparation, samt
- 4) sediment från fartygs barlastvattentankar.

12 kap.

Tillsyn och förvaltningstvång

2 §

Trafiksäkerhetsverkets tillsynsuppgifter

Trafiksäkerhetsverket ska utöva tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter i den mån bestämmelserna och föreskrifterna gäller

-
- 9) skyldigheten att lämna fartygsavfall i hamn,
 - 10) hantering och skifte av barlastvatten och sediment.
-

4 §

Närings-, trafik- och miljöcentralens övervakningsuppgifter

Närings-, trafik- och miljöcentralerna ska inom sina respektive verksamhetsområden utöva tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter till den del de gäller

-
- 2) hamnars mottagningsanordningar för fartygsgenererat avfall och sediment, och
-

6 §

Gränsbevakningsväsendet deltar i tillsynen över utsläpp till luft från fartyg och skadliga påväxthindrande system samt utsläpp av barlastvatten och sediment från fartyg i Finlands territorialvatten och ekonomiska zon i enlighet med bestämmelserna i 11 och 12 § i detta kap.

8 §

Polisen deltar i tillsynen över utsläpp till luft från fartyg och skadliga påväxthindrande system samt utsläpp av barlastvatten och sediment från fartyg på insjöområdet och i Finlands territorialvatten i enlighet med bestämmelserna i 11 och 12 § i detta kap.

11 §

Utredning av inträffade utsläpp och åtgärder vid omedelbar risk för vattenförorening

Trafiksäkerhetsverket, gränsbevakningsväsendet och polisen har rätt att i syfte att utreda utsläpp, förekomsten av skadliga påväxthindrande system samt barlastvatten och sediment som släppts ut i vattnet i strid med barlastvattenkonventionen eller denna lag förrätta inspektioner på finska fartyg och ta prover för att utreda ursprunget till olja, andra skadliga ämnen eller barlastvatten och sediment och dess sammansättning, som observerats i vattnet samt för att utreda kvaliteten på det bränsle som används på fartyget och ursprunget till andra utsläpp från fartyget till luften. Detsamma gäller utländska fartyg som ligger i hamn eller till ankars på finskt vattenområde eller färdas på finskt vattenområde. Bestämmelser om åtgärder mot utländska fartyg som färdas på Finlands territorialhav finns i 12 §.

Trafiksäkerhetsverket samt gränsbevakningsväsendet och polisen får stoppa ett fartyg när det ligger i hamn eller till ankars på finskt vattenområde, om utredandet av utsläpp, förekomsten av skadliga påväxthindrande system eller barlastvatten och sediment som släppts ut i vattnet i strid med barlastvattenkonventionen eller denna lag kräver det eller det finns grundad anledning att anta att fartygets färd av någon annan orsak än en sådan som har samband med fartygets konstruktion, utrustning, anordningar, rutiner eller arrangemang ombord är förknippad med en omedelbar risk för miljöförorening eller spridning av invasiva främmande arter. Samma rätt har de när det gäller finska fartyg som färdas på finskt vattenområde eller utanför detta och utländska fartyg som färdas på finskt vattenområde. Bestämmelser om åtgärder mot utländska fartyg som färdas på Finlands territorialhav finns i 12 §.

12 §

Rätt att utföra inspektioner, få uppgifter och stoppa fartyg på Finlands territorialhav och i Finlands ekonomiska zon

När det finns grundad anledning att anta att ett utländskt fartyg som framförs på Finlands territorialhav har förorsakat utsläpp, använt ett skadligt påväxthindrande system eller släppt ut barlastvatten eller sediment i vattnet i strid med barlastvattenkonventionen eller denna lag när fartyget befunnit sig på Finlands territorialhav, får Trafiksäkerhetsverket samt gränsbevakningsväsendet och polisen vidta alla de åtgärder som avses i 11 § 1 och 2 mom.

13 kap.

Särskilda bestämmelser

2 a §

Tjänsteansvar för anställda hos klassificeringssällskap

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar ska tillämpas på anställda hos erkända klassificeringssällskap när de utför offentliga förvaltningsuppgifter enligt denna lag. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns det i skadeståndslagen.

3 §

Straffbestämmelser

Den som på något annat sätt än det som avses i 1 mom. uppsåtligen eller av oaktsamhet handlar i strid med

10 a) förbudet mot utsläpp av obehandlat barlastvatten och sediment enligt 8 kap. 5 §,

ska, om inte gärningen är ringa eller om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *miljöskyddsförseelse i sjöfart* dömas till böter.

7 §

Rättelseyrkande

En part får söka rättelse hos Trafiksäkerhetsverket på det sätt som föreskrivs i förvaltningslagen (434/2003), om beslutet gäller

1) inspektion av fartyg eller någon annan handling som gäller fartyg och som utfärdats med stöd av denna lag eller ett beslut som fattats av ett erkänt klassificeringssällskap eller med anledning av en inspektion av en inspektör utsedd av Trafiksäkerhetsverket, eller

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

3.

Lag

om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) 37 § 1 mom. och 53 § 1 mom., samt
fogas till 2 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 910/2011, en ny 4 a-punkt som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den avses med

4 a) *barlastvattenkonventionen* den år 2004 ingångna internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, med senare ändringar,

37 §

Besiktning som utförts av myndigheter i andra stater

Trafiksäkerhetsverket kan begära att en myndighet i en stat som är fördragsslutande part i SOLAS-konventionen, MARPOL 73/78-konventionen, lastlinjekonventionen eller barlastvattenkonventionen utför någon annan än en första besiktning. En sådan besiktning är likvärdig med en i detta kapitel avsedd besiktning.

53 §

Besiktningar för att förhindra förorening av miljön

Innan ett fartyg sätts i trafik som ett finskt fartyg ska det besiktas för att förhindra förorening av miljön i syfte att säkerställa att fartyget uppfyller kraven enligt miljöskyddslagen för sjöfarten. På besiktningar för att förhindra förorening av miljön tillämpas MARPOL 73/78-konventionen, Helsingforskonventionen, Europeiska unionens rättsakter och övriga internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

RP 122/2015 rd

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

Helsingfors den 19 november 2015

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

2.

Lag

om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) rubriken för 8 kap. 3 §, 9 kap. 2 §, 12 kap. 2 § 1 mom. 9 punkten, 4 § 1 mom. 2 punkten, 6 § 2 mom., 8 § 2 mom., 11 § 1 och 2 mom. samt 12 § 1 mom. och 13 kap. 7 §, samt
fogas till 1 kap. 2 § nya 4 a-, 46 a-, 46 b-, 46 c- och 47 a-punkter, till 8 kap. nya 4–16 §, till 12 kap. 2 § 1 mom. en ny 10 punkt samt till 13 kap. en ny 2 a § och till 3 § 2 mom. en ny 10 a-punkt som följer:

Gällande lydelse

1 kap.

Allmänna bestämmelser

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

Föreslagen lydelse

1 kap.

Allmänna bestämmelser

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

4 a) *barlastvattenkonventionen den i London den 13 februari 2004 ingångna internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, med senare ändringar,*

46 a) *barlastvatten vatten och däri flytande materia som transporteras i ett fartyg för att kunna reglera fartygets trim, krängning, djupgående, stabilitet eller skrovspänning,*

46 b) *hantering av barlastvatten sådana mekaniska, fysikaliska, kemiska och biologiska processer, 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,*

46 c) *sediment materia som sedimenterats från barlastvatten i ett fartyg,*

47 a) *erkänt klassificeringssällskap ett klassificeringssällskap som avses i 2 § 42*

punkten i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009),

8 kap.

Andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland och som gäller förhindrande av miljöförstöring som orsakas av normal drift av fartyg

3 §

Sändande av information

8 kap.

Andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland och som gäller förhindrande av miljöförstöring som orsakas av normal drift av fartyg

3 §

*Sändande av information i **enlighet med AFS-konventionen***

4 §

Tillämpning av barlastvattenkonventionen och bestämmelser om barlastvatten

Barlastvattenkonventionen och bestämmelserna om barlastvatten i detta kapitel tillämpas inte på

1) fritidsbåtar vars längd överallt är under 50 meter och största barlastvattenkapacitet är 8 kubikmeter,

2) fartyg som huvudsakligen används för sjöräddning och vars längd överallt är under 50 meter och största barlastvattenkapacitet är 8 kubikmeter,

3) gränsbevakningsväsendets fartyg,

4) fartyg som enbart trafikerar finskt vattenområde eller Finlands ekonomiska zon.

5 §

Förbud mot utsläpp av obehandlat barlastvatten och sediment

Det är förbjudet att släppa ut obehandlat barlastvatten och sediment i vattnet på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon och från finska fartyg också utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon enligt vad som bestäms i barlastvattenkonventionen och föreskrivs i denna lag.

6 §

Utsläpp av obehandlat barlastvatten och sediment i undantagssituationer

Vad som bestäms i 5 § gäller inte utsläpp av obehandlat barlastvatten och sediment om

1) utsläppet är nödvändigt för att trygga ett fartygs säkerhet i nödsituationer eller för att rädda människoliv till sjöss,

2) utsläppet beror på skada på ett fartyg eller dess utrustning; denna förutsättning kräver att alla skäligen försiktighetsåtgärder i syfte att förebygga eller begränsa utsläppet har vidtagits både före och efter det att skadan skedde eller upptäcktes och att redaren, fartygets befälhavare eller dennes ställföreträdare inte har orsakat skadorna avsiktligt eller av vårdslöshet,

3) syftet med utsläppet av barlastvatten och sediment är att undvika eller begränsa föroreningsolyckor från ett fartyg,

4) samma barlastvatten och sediment tas in och släpps därefter ut på det fria havet, eller

5) barlastvatten och sediment släpps ut från ett fartyg på den plats där det togs in och detta barlastvatten och sediment har inte blandats med obehandlat barlastvatten eller sediment från andra områden; om sådan blandning har förekommit, ska barlastvatten som tagits in från andra områden hanteras i enlighet med barlastvattenkonventionen.

7 §

Varningar som gäller intag av barlastvatten

Trafikverket meddelar varningar i enlighet med regel C-2 i bilagan till barlastvattenkonventionen till sjöfarare och till berörda kuststater om områden där fartyg inte ska ta in barlastvatten.

Vad som bestäms i 6 § 1–3 punkten om utsläpp av obehandlat barlastvatten och sediment i undantagssituationer gäller även intag av barlastvatten i områden för vilka en varning i enlighet med 1 mom. har utfärdats.

8 §

Hantering och skifte av barlastvatten

Barlastvattnet i sådana fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för barlastvattenkonventionen ska hanteras och skiftas i enlighet med barlastvattenkonventionen.

9 §

Krav på system för hantering av barlastvatten

Systemen för hantering av fartygs barlastvatten ska uppfylla kraven i Europeiska unionens rättsakter och i barlastvattenkonventionen.

Trafiksäkerhetsverket eller ett av det bemyndigat erkänt klassificerings-sällskap godkänner på skriftlig ansökan system för hantering av barlastvatten i finländska fartyg, om systemen uppfyller kraven i Europeiska unionens rättsakter och i barlastvattenkonventionen.

Trafiksäkerhetsverket får bestämma om likvärdighet utifrån vissa anordningars, materials, utrustningars eller apparaters effekt i enlighet med Europeiska unionens rättsakter och barlastvattenkonventionen.

10 §

Försök med ny teknologi för hantering av barlastvatten

Försök med ny teknik för hantering av barlastvatten ska uppfylla kraven i barlastvattenkonventionen och i de riktlinjer som Internationella sjöfartsorganisationen utfärdat i saken.

Trafiksäkerhetsverket beviljar på skriftlig ansökan tillstånd för försök, om de krav som avses i 1 mom. är uppfyllda. Om ett fartyg, innan normerna om kvaliteten på barlastvatten i regel D-2 i bilagan till barlastvattenkonventionen har trätt i kraft för fartygets del, deltar i ett av Trafiksäkerhetsverket godkänt program för testning och bedömning av lovande teknologier för behandling av bar-

lastvatten, ska normerna i regel D-2 börja tillämpas på fartyget först fem år från det att fartyget annars hade varit skyldigt att börja följa normerna.

Om ett fartyg, när normerna om kvaliteten på barlastvatten i regel D-2 i bilagan till barlastvattenkonventionen redan har trätt i kraft för fartygets del, deltar i ett sådant av Trafiksäkerhetsverket godkänt program för testning och bedömning av lovande teknologier för behandling av barlastvatten där det finns förutsättningar för att uppnå en teknologi som uppfyller högre krav än vad som avses i normerna i regel D-2, ska normerna i regel D-2 inte tillämpas på fartyget under den femårsperiod som följer på installationen av teknologin i fråga i fartyget.

11 §

Barlastvattenhanteringsplan

Fartyg som omfattas av barlastvattenkonventionen ska ha en i barlastvattenkonventionen avsedd barlastvattenhanteringsplan.

Finska fartygs barlastvattenhanteringsplaner godkänns av Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap.

12 §

Barlastvattendagbok

Fartyg som omfattas av barlastvattenkonventionen ska ha en i barlastvattenkonventionen avsedd barlastvattendagbok.

Trafiksäkerhetsverket har rätt att inspektera barlastvattendagboken och på begäran få ett av fartygets befälhavare bestyrkt utdrag ur den. Åtgärder som Trafiksäkerhetsverket vidtar med stöd av detta moment ska utföras så snabbt som möjligt utan att förorsaka fartyget otillbörlig försening.

13 §

Barlastvattencertifikat

Fartyg i internationell fart som har en

bruttodräktighet av minst 400 och omfattas av barlastvattenkonventionen, med undantag av flytande plattformar och andra flytande enheter som avses i regel E-1 i bilagan till barlastvattenkonventionen, ska ha ett i barlastvattenkonventionen avsett certifikat.

Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap utfärdar barlastvattencertifikat till finska fartyg på skriftlig ansökan, om fartyget uppfyller kraven i barlastvattenkonventionen. Trafiksäkerhetsverket får också utfärda certifikat till utländska fartyg på begäran av fartygets flaggstat.

Certifikat utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången.

14 §

Beviljande av dispens från skyldigheten att hantera och skifta barlastvatten

Trafiksäkerhetsverket kan på skriftlig ansökan bevilja en fartygsspecifik dispens från skyldigheten enligt 8 § att hantera och skifta barlastvatten på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon, om dispensen inte försämrar eller skadar miljön, människors hälsa, egendom eller naturresurser.

Dispens kan beviljas fartyg som rör sig mellan vissa hamnar eller platser. En ytterligare förutsättning för beviljande av dispens är att fartyget inte blandar barlastvatten eller sediment annat än mellan hamnar eller platser som fastställs i dispensen.

Till ansökan ska det fogas en tillräckligt utförlig bedömning av de risker som dispensen kan orsaka miljön, människors hälsa, egendom och naturresurser. När riskbedömningen tas fram ska Internationella sjöfartsorganisationens och Östersjökommissionens riktlinjer i frågan iakttas. Trafiksäkerhetsverket kan begära utlåtande av riskbedömningarna från Finlands miljöcentral.

För att kunna lösa de problem som eventuellt konstateras ska Trafiksäkerhetsverket höra de stater som dispensen kan påverka negativt.

Dispensen får gälla i högst fem år. För att kunna förvissa sig om att förutsättningarna för dispens fortfarande är uppfyllda har Trafiksäkerhetsverket rätt att utföra en inspektion under dispensens giltighetstid. Om det

vid inspektionen eller annars konstateras att förutsättningarna för dispens inte längre uppfylls, kan Trafiksäkerhetsverket återkalla dispensen.

Dispensen börjar gälla först efter det att Trafiksäkerhetsverket har meddelat Internationella sjöfartsorganisationen att dispens beviljats och relevanta uppgifter har tillkännagetts parterna i barlastvattenkonventionen.

En anteckning om dispensen ska göras i den barlastvattenhanteringsplan som avses i 11 § och i den barlastvattendagbok som avses i 12 §.

15 §

Sändande av information i enlighet med barlastvattenkonventionen

Trafiksäkerhetsverket svarar för att uppgifter i enlighet med barlastvattenkonventionen sänds till Internationella sjöfartsorganisationen.

16 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet, får det i syfte att verkställa barlastvattenkonventionen i fråga om finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon och, när det gäller finländska fartyg, också i fråga om områden utanför territorialvattnen och den ekonomiska zonen, utfärdas närmare bestämmelser om

1) det förbud mot utsläpp av barlastvatten som avses i 5 §,

2) utsläpp av obehandlat barlastvatten och sediment i undantagssituationer enligt 6 §,

3) de varningar gällande intag av barlastvatten som avses i 7 §,

4) hantering och skifte av fartygs barlastvatten enligt 8 §,

5) krav på system för hantering av barlastvatten enligt 9 §,

6) provanvändning av ny teknik för behandling av barlastvatten enligt 10 §,

7) beviljande av dispens enligt 14 §.

Trafiksäkerhetsverket får, i syfte att verkställa barlastvattenkonventionen i fråga om territorialvattnen och Finlands ekonomiska

zon och, när det gäller finländska fartyg, också i fråga om områden utanför territori-
alvattnen och den ekonomiska zonen, med-
dela tekniska föreskrifter om

1) krav på system för hantering av barlast-
vatten enligt 9 §,

2) provanvändning av ny teknik för be-
handling av barlastvatten enligt 10 §,

3) innehållet i och strukturen för de bar-
lastvattenhanteringsplaner som avses i 11 §,

4) formuläret för den barlastvattendagbok
som avses i 12 §,

5) formuläret för det barlastvattencertifikat
som avses i 13 §, samt

6) hur den riskbedömning som avses i 14 §
3 mom. ska utarbetas och vad den ska inne-
hålla.

9 kap.

Mottagning av avfall i hamn

2 §

Hur avfall tas emot i reparationshamnar

Hamninnehavaren ska se till att det i ham-
nar där det utförs fartygsreparationer (repa-
rationshamn) utöver de mottagningsanord-
ningar som avses i 1 § finns tillräckliga mot-
tagningsanordningar för ozonnedbrytande
ämnen som härrör från fartyg som använder
hamnen och för utrustning som innehåller
sådana ämnen då utrustningarna lossas från
fartyg.

*I en reparationshamn ska det i förekom-
mande fall finnas anordningar som dessutom
är tillräckliga för att ta emot oljehaltigt bar-
last- och tankrengöringsvatten från tankfar-
tyg som anlöper dessa hamnar.*

*Innehavaren av en reparationshamn ska
dessutom se till att det finns tillräckliga mot-
tagningsanordningar för kemikalietankfartyg
som anländer för reparation.*

9 kap.

Mottagning av avfall i hamn

2 §

Hur avfall tas emot i reparationshamnar

Hamninnehavaren ska se till att det i ham-
nar där det utförs fartygsreparationer (*repa-
rationshamn*) utöver de mottagningsanord-
ningar som avses i 1 § finns tillräckliga mot-
tagningsanordningar för

1) ozonnedbrytande ämnen som härrör från
fartyg som använder hamnen och från utrust-
ning som lossas från sådana fartyg,

2) oljehaltigt barlast- och tankrengörings-
vatten från tankfartyg som använder hamnen,

3) kemikalietankfartyg som kommer för
reparation, samt

4) sediment från fartygs barlastvattentan-
kar.

12 kap.

Tillsyn och förvaltningstvång

12 kap.

Tillsyn och förvaltningstvång

2 §

Trafiksäkerhetsverkets tillsynsuppgifter

Trafiksäkerhetsverket ska utöva tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter i den mån bestämmelserna och föreskrifterna gäller

9) skyldigheten att avlämna avfall i hamn.

4 §

Närings-, trafik- och miljöcentralens övervakningsuppgifter

Närings-, trafik- och miljöcentralerna ska inom sina respektive verksamhetsområden utöva tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter till den del de gäller

2) anordningar för mottagning av fartygs-genererat avfall i hamn, och

6 §

Gränsbevakningsväsendet deltar i tillsynen över utsläpp till luft från fartyg och skadliga påväxthindrande system i Finlands territorialvatten och ekonomiska zon i enlighet med bestämmelserna i 11 och 12 §.

8 §

Polisen deltar i tillsynen över utsläpp till luft från fartyg och skadliga påväxthindrande system på insjöområdet och i Finlands territorialvatten i enlighet med bestämmelserna i 11 och 12 §.

11 §

2 §

Trafiksäkerhetsverkets tillsynsuppgifter

Trafiksäkerhetsverket ska utöva tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter i den mån bestämmelserna och föreskrifterna gäller

9) skyldigheten att lämna fartygsavfall i hamn,

10) hantering och skifte av barlastvatten och sediment.

4 §

Närings-, trafik- och miljöcentralens övervakningsuppgifter

Närings-, trafik- och miljöcentralerna ska inom sina respektive verksamhetsområden utöva tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter till den del de gäller

2) hamnars mottagningsanordningar för fartygs-genererat avfall och sediment, och

6 §

Gränsbevakningsväsendet deltar i tillsynen över utsläpp till luft från fartyg och skadliga påväxthindrande system samt utsläpp av barlastvatten och sediment från fartyg i Finlands territorialvatten och ekonomiska zon i enlighet med bestämmelserna i 11 och 12 §.

8 §

Polisen deltar i tillsynen över utsläpp till luft från fartyg och skadliga påväxthindrande system samt utsläpp av barlastvatten och sediment från fartyg på insjöområdet och i Finlands territorialvatten i enlighet med bestämmelserna i 11 och 12 §.

11 §

Utredning av inträffade utsläpp och åtgärder vid omedelbar risk för vattenförorening

Trafiksäkerhetsverket, gränsbevakningsväsendet och polisen har rätt att i syfte att utreda utsläpp och förekomsten av skadliga påväxthindrande system förrätta inspektioner på finska fartyg och ta prover för att utreda ursprunget till olja eller något annat skadligt ämne som observerats i vattnet samt för att utreda kvaliteten på det bränsle som används på fartyget och ursprunget till andra utsläpp från fartyget till luften. Detsamma gäller ett utländskt fartyg då det ligger i hamn eller till ankars på finskt vattenområde eller då det färdas på finskt vattenområde. Bestämmelser om åtgärder som gäller ett utländskt fartyg som färdas på Finlands territorialhav finns i 12 §.

Trafiksäkerhetsverket, gränsbevakningsväsendet och polisen får, när utredandet av utsläpp eller förekomsten av skadliga påväxthindrande system kräver det eller när det finns grundad anledning att anta att fartygets färd av någon annan orsak än en sådan som har samband med fartygets konstruktion, utrustning, anordningar, rutiner eller arrangemang ombord är förknippad med en omedelbar risk för miljöförorening, stoppa fartyget när det ligger i hamn eller till ankars på finskt vattenområde. Detsamma gäller ett finskt fartyg som färdas på finskt vattenområde eller utanför detta och ett utländskt fartyg som färdas på finskt vattenområde. Bestämmelser om åtgärder som gäller ett utländskt fartyg som färdas på Finlands territorialhav finns i 12 §.

12 §

Rätt att utföra inspektioner, få uppgifter och stoppa fartyg på Finlands territorialhav och i Finlands ekonomiska zon

Utredning av inträffade utsläpp och åtgärder vid omedelbar risk för vattenförorening

Trafiksäkerhetsverket, gränsbevakningsväsendet och polisen har rätt att i syfte att utreda utsläpp, förekomsten av skadliga påväxthindrande system *samt barlastvatten och sediment som släppts ut i vattnet i strid med barlastvattenkonventionen eller denna lag* förrätta inspektioner på finska fartyg och ta prover för att utreda ursprunget till olja, andra skadliga ämnen *eller barlastvatten och sediment och dess sammansättning* som observerats i vattnet samt för att utreda kvaliteten på det bränsle som används på fartyget och ursprunget till andra utsläpp från fartyget till luften. Detsamma gäller *utländska fartyg som ligger i hamn eller till ankars på finskt vattenområde eller färdas på finskt vattenområde*. Bestämmelser om åtgärder *mot utländska fartyg* som färdas på Finlands territorialhav finns i 12 §.

Trafiksäkerhetsverket, gränsbevakningsväsendet och polisen får *stoppa ett fartyg när det ligger i hamn eller till ankars på finskt vattenområde*, om utredandet av utsläpp, förekomsten av skadliga påväxthindrande system *eller barlastvatten och sediment som släppts ut i vattnet i strid med barlastvattenkonventionen eller denna lag* kräver det eller det finns grundad anledning att anta att fartygets färd av någon annan orsak än en sådan som har samband med fartygets konstruktion, utrustning, anordningar, rutiner eller arrangemang ombord är förknippad med en omedelbar risk för miljöförorening *eller spridning av invasiva främmande arter. Samma rätt har de när det gäller finska fartyg som färdas på finskt vattenområde eller utanför detta och utländska fartyg som färdas på finskt vattenområde*. Bestämmelser om åtgärder *mot utländska fartyg* som färdas på Finlands territorialhav finns i 12 §.

12 §

Rätt att utföra inspektioner, få uppgifter och stoppa fartyg på Finlands territorialhav och i Finlands ekonomiska zon

När det finns grundad anledning att anta att ett utländskt fartyg som framförs på Finlands territorialhav har förorsakat utsläpp eller använt ett skadligt påväxthindrande system när det befunnit sig där, får Trafiksäkerhetsverket samt gränsbevakningsväsendet och polisen vidta alla de åtgärder som avses i 11 § 1 och 2 mom.

När det finns grundad anledning att anta att ett utländskt fartyg som framförs på Finlands territorialhav har förorsakat utsläpp, använt ett skadligt påväxthindrande system *eller släppt ut barlastvatten eller sediment i vatten i strid med barlastvattenkonventionen eller denna lag* när fartyget befunnit sig på Finlands territorialhav, får Trafiksäkerhetsverket samt gränsbevakningsväsendet och polisen vidta alla de åtgärder som avses i 11 § 1 och 2 mom.

13 kap.

Särskilda bestämmelser

2 a §

Tjänsteansvar för anställda hos klassificeringssällskap

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar ska tillämpas på anställda hos erkända klassificeringssällskap när de utför offentliga förvaltningsuppgifter enligt denna lag. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns det i skadeståndslagen.

3 §

Straffbestämmelser

Den som på något annat sätt än det som avses i 1 mom. uppsåtligen eller av oaktsamhet handlar i strid med

10) förbud mot användning av skadliga påväxthindrande system enligt 8 kap. 1 §,

ska, om inte gärningen är ringa eller om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för miljöskyddsförelse i sjöfart dömas till böter.

7 §

3 §

Straffbestämmelser

Den som på något annat sätt än det som avses i 1 mom. uppsåtligen eller av oaktsamhet handlar i strid med

10 a) förbudet mot utsläpp av obehandlat barlastvatten och sediment enligt 8 kap. 5 §,

ska, om inte gärningen är ringa eller om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för miljöskyddsförelse i sjöfart dömas till böter.

7 §

Rättelseyrkande

En part får söka rättelse hos Trafiksäkerhetsverket, om beslutet gäller

1) inspektion av fartyg eller någon annan handling som gäller fartyg och som utfärdats med stöd av denna lag eller ett beslut som med anledning av en inspektion av en inspektör utsedd av Trafiksäkerhetsverket, eller

Rättelseyrkande

En part får söka rättelse hos Trafiksäkerhetsverket *på det sätt som föreskrivs i förvaltningslagen (434/2003)*, om beslutet gäller

1) inspektion av fartyg eller någon annan handling som gäller fartyg och som utfärdats med stöd av denna lag eller ett beslut som *fattats av ett erkänt klassificeringsällskap eller* med anledning av en inspektion av en inspektör utsedd av Trafiksäkerhetsverket, eller

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

3.

Lag

om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) 37 § 1 mom. och 53 § 1 mom., samt
fogas till 2 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 910/2011, en ny 4 a-punkt som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

2 §

Definitioner

Definitioner

I denna lag och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den avses med

I denna lag och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den avses med

fogas en ny 4 a punkt

4 a) barlastvattenkonventionen den år 2004 ingångna internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, med senare ändringar,

37 §

37 §

Besiktning som utförts av myndigheter i andra stater

Besiktning som utförts av myndigheter i andra stater

Trafiksäkerhetsverket kan begära att en myndighet i en stat som är fördragsslutande part i SOLAS-konventionen, MARPOL 73/78-konventionen eller lastlinjekonventionen ska utföra en annan besiktning än första besiktning. En besiktning av detta slag är likvärdig med en besiktning som utförts enligt detta kapitel.

Trafiksäkerhetsverket kan begära att en myndighet i en stat som är fördragsslutande part i SOLAS-konventionen, MARPOL 73/78-konventionen, lastlinjekonventionen eller *barlastvattenkonventionen* utför någon annan än en första besiktning. En sådan besiktning är likvärdig med en i detta kapitel avsedd besiktning.

53 §

Besiktningar för att förhindra förorening av miljön

Ett fartyg ska besiktas innan det sätts i trafik som finskt fartyg, för att det ska säkerställas att fartyget uppfyller kraven enligt lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg. I fråga om besiktningar för att förhindra förorening av miljön tillämpas MARPOL 73/78-konventionen, Helsingforskonventionen, Europeiska gemenskapens rättsakter och övriga internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

53 §

Besiktningar för att förhindra förorening av miljön

Innan ett fartyg sätts i trafik som ett finskt fartyg ska det besiktas för att förhindra förorening av miljön i syfte att säkerställa att fartyget uppfyller kraven enligt *miljöskyddslagen för sjöfarten*. På besiktningar för att förhindra förorening av miljön tillämpas MARPOL 73/78-konventionen, Helsingforskonventionen, Europeiska unionens rättsakter och övriga internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

*Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.*

Fördragstext

Internationell konvention om kontroll och hantering av fartygs ballastvatten och sediment 2004

Parterna i denna konvention,

som erinrar om artikel 196.1 i Förenta nationernas havsrättskonvention av 1982 (UNCLOS), som stadgar att ”staterna skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att förhindra, begränsa och kontrollera sådana föroreningar av den marina miljön som härrör från bruk av teknik under deras jurisdiktion eller kontroll eller avsiktligt eller oavsiktligt införande till någon viss del av den marina miljön av främmande eller nya arter som kan medföra betydande och skadliga förändringar hos denna”,

som beaktar målen i 1992 års konvention om biologisk mångfald (CBD) och att överföring och införande av skadliga vattenlevande organismer och patogener via fartygs ballastvatten hotar bevarande och hållbar användning av biologisk mångfald liksom beslut IV/5 av den konventionens partskonferens 1998 (COP 4) om bevarande och hållbar användning av marina och kustbelägna ekosystem samt beslut VI/23 av 2002 års partskonferens (COP 6) till den konventionen om främmande arter som hotar ekosystem, habitat eller arter, inklusive riktlinjerna om invaderande arter,

som vidare beaktar att Förenta nationernas konferens om miljö och utveckling (UNCED) 1992 uppmanade Internationella sjöfartsorganisationen att överväga att anta lämpliga regler om utsläpp av ballastvatten,

som är medvetna om försiktighetsprincipen som anges i princip 15 i Riodeklarationen om miljö och utveckling, till vilken hänvisas i resolution MEPC.67(37), antagen av Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön den 15 september 1995,

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

THE PARTIES TO THIS CONVENTION,

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

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

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

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

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 ballastvatten,

som är medvetna om att okontrollerade utsläpp av ballastvatten och sediment från fartyg har föranlett överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener, som förorsakar skada på miljö, människors hälsa, egendom och resurser,

som beaktar den betydelse som organisationen tillmäter denna fråga i församlingens resolutioner A.774(18) från 1993 och A.868(20) från 1997, som antogs för att bekämpa överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener,

som även beaktar att flera stater har vidtagit individuella åtgärder som syftar till att förhindra, begränsa och slutgiltigt eliminera riskerna för införande av skadliga vattenlevande organismer och patogener via fartyg som kommer in i deras hamnar och även att denna fråga, som är angelägen i hela världen, fordrar åtgärder som grundas på globala regler och riktlinjer för effektivt genomförande och enhetlig tolkning av dessa regler,

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

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

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

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

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

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

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

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

RP 122/2015 rd

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

har kommit överens om följande.

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

HAVE AGREED as follows:

Artikel 1

Definitioner

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

1. administration: regeringen i den stat under vars myndighet fartyget lyder. I fråga om ett fartyg som är berättigat att föra en viss stats flagg är administrationen denna stats regering. I fråga om flytande plattformar som används för undersökning och utvinning från den del av havsbotten och dess underlag som gränsar till den kust över vilken en kuststat utövar suveräna rättigheter med avseende på undersökning och utvinning av dess naturtillgångar, inbegripet flytande lagringsenheter (FSU) och flytande enheter för produktion, lagring och avlastning (FPSO), är administrationen denna kuststats regering.

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

3. hantering av ballastvatten: mekanisk, fysisk, kemisk och biologisk process, som genomförs antingen separat eller kombinerat för att avlägsna, oskadliggöra eller undvika intag eller utsläpp av skadliga vattenlevande organismer och patogener i ballastvatten och sediment.

4. certifikat: internationellt ballastvattenhanteringscertifikat.

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

6. konventionen: internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs ballastvatten och sediment.

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

Article 1

Definitions

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

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

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

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

4 "Certificate" means the International Ballast Water Management Certificate.

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

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

7 "Gross tonnage" means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 or any succes-

den.

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. organisationen: Internationella sjöfartsorganisationen.

10. generalsekreteraren: organisationens generalsekreterare.

11. sediment: materia som sedimenterats från barlastvatten i ett fartyg.

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).

Convention.

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

9 "Organization" means the International Maritime Organization.

10 "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

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

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

Artikel 2

Allmänna åtaganden

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

2. Bilagan utgör en integrerande del av konventionen. Om inte annat uttryckligen anges, är en hänvisning till konventionen samtidigt en hänvisning till dess bilaga.

3. Ingen bestämmelse i denna konvention skall tolkas som ett hinder för en part att, individuellt eller tillsammans med andra parter, vidta sådana mer långtgående åtgärder i fråga om att förhindra, begränsa och eliminera överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener genom kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment som är förenliga med internationell rätt.

4. Parterna skall bemöda sig om att samarbeta i syfte att effektivt genomföra och följa denna konvention samt tillse att den respekteras.

Article 2

General Obligations

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

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

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

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

5. Parterna åtar sig att främja fortsatt utveckling av hantering av ballastvatten och normer för att förhindra, begränsa och slutgiltigt eliminera överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener genom kontroll och hantering av fartygs ballastvatten och sediment.

6. Parter som vidtar åtgärder i enlighet med denna konvention skall sträva efter att inte störa eller förstöra sin egen eller andra staters miljö, människors hälsa, egendom eller resurser.

7. Parterna bör se till att de åtgärder som vidtas för hantering av ballastvatten för att uppfylla denna konvention inte orsakar större skada än de förhindrar på deras eller andra staters miljö, människors hälsa, egendom eller resurser.

8. Parterna skall uppmana fartyg som har rätt att föra deras flagg och för vilka konventionen gäller att, så långt som möjligt, undvika att ta in ballastvatten som innehåller potentiellt skadliga vattenlevande organismer och patogener och sediment som kan innehålla sådana organismer inklusive att främja vederbörlig tillämpning av organisationens rekommendationer.

9. Parterna skall sträva efter att samarbeta under organisationens beskydd för att bekämpa hot mot och risker för känsliga, sårbara eller hotade marina ekosystem och biologisk mångfald inom områden som ligger utanför deras nationella jurisdiktion med avseende på ballastvattenhantering.

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

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

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

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

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

Artikel 3

Tillämpningsområde

1. Om inte annat uttryckligen anges i konventionen, skall den tillämpas på

- a) fartyg som har rätt att föra en parts flagg, och
- b) fartyg som inte har rätt att föra en parts flagg men som lyder under en parts myndighet.

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. Konventionen skall inte tillämpas på följande:

a) Fartyg som inte är konstruerade eller byggda för att föra barlastvatten.

b) En parts fartyg som endast trafikerar vatten under den parts jurisdiktion, om inte parten bestämmer att utsläpp av barlastvatten från sådana fartyg skulle störa eller skada dess eller angränsande staters eller andra staters miljö, människors hälsa, egendom eller resurser.

c) En parts fartyg som endast trafikerar vatten under en annan parts jurisdiktion, om denna andra part har godkänt att fartyget omfattas av detta undantag. Ingen part får bevilja sådant tillstånd, om det skulle störa eller skada dess egen eller angränsande staters eller andra staters miljö, människors hälsa, egendom eller resurser. En part som inte lämnar sådant tillstånd skall meddela det berörda fartygets administration att konventionen gäller för sådant fartyg.

d) Fartyg som endast trafikerar vatten under en parts jurisdiktion och det fria havet, utom fartyg som inte får tillstånd enligt c ovan, om inte parten bestämmer att utsläpp av barlastvatten skulle störa eller skada dess egen eller angränsande eller andra staters miljö, människors hälsa, egendom eller resurser.

e) Krigsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller används av en stat när de används uteslutande för statliga, icke-kommersiella ändamål. En part skall emellertid, genom vidtagande av lämpliga åtgärder som inte förhindrar användningen av eller driftförmågan hos fartyg av denna kategori som ägs eller drivs av parten, tillse att dessa fartyg handlar på ett sätt som, så långt det är skäligt och praktiskt genomförbart, är förenligt med denna konvention.

f) Permanent barlastvatten i förseglade tankar i fartyg som inte släpps ut.

3. Parterna skall med avseende på fartyg som tillhör länder som står utanför denna konvention tillämpa de bestämmelser i kon-

2 This Convention shall not apply to:

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

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

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

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

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

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

3 With respect to ships of non-Parties to this Convention, Parties shall apply the requirements of this Convention as may be

ventionen som erfordras för att trygga att sådana fartyg inte ges en förmånligare behandling.

Artikel 4

Kontroll av överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener med fartygs ballastvatten och sediment

1. Varje part skall kräva att fartyg för vilka denna konvention gäller och som är berättigade att föra dess flagg eller lyder under dess myndighet uppfyller konventionens bestämmelser, däribland tillämpliga normer och bestämmelser i bilagan, samt vidta effektiva åtgärder för att tillse att sådana fartyg följer dessa bestämmelser.

2. Varje part skall, med vederbörlig hänsyn till sina särskilda förhållanden och sin särskilda förmåga, utforma en nationell politik eller nationella strategier eller program för hantering av 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 skall drivas utan att förorsaka otillbörlig försening för fartyg och säkerställa säkert omhändertagande av sådana sediment som inte stör eller skadar deras eller andra staters miljö, människors hälsa, egendom eller resurser.

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

necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

Article 4

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

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

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

Article 5

Sediment Reception Facilities

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

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

Artikel 6

Vetenskaplig och teknisk forskning och övervakning

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

a) främja och underlätta vetenskaplig och teknisk forskning om hantering av 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 överförda med ballastvatten från fartyg.

2. För att främja denna konventions syften, skall varje part på begäran av en part främja tillgång till relevant information avseende

a) vetenskapliga och tekniska program och tekniska åtgärder som vidtagits i fråga om hantering av ballastvatten, och

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

Artikel 7

Besiktning och certifiering

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

2. En part som vidtar åtgärder enligt artikel 2.3 och avsnitt C i bilagan får inte kräva ytterligare besiktning och certifiering av ett fartyg från en annan part, och inte heller skall fartygets administration vara skyldig att besiktiga och certifiera ytterligare åtgärder som ålagts av en annan part. Kontroll av sådana ytterligare åtgärder skall vara den parts ansvarighet som inför sådana åtgärder och får inte förorsaka fartyget otillbörlig försening.

Article 6

Scientific and Technical Research and Monitoring

1 Parties shall endeavour, individually or jointly, to:

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

(b) monitor the effects of Ballast Water Management in waters under their jurisdiction.

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

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

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

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

Article 7

Survey and certification

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

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

Artikel 8

Överträdelser

1. Alla överträdelser av konventionens bestämmelser skall förbjudas och påföljder skall införas enligt lagstiftningen i administrationen för i frågavarande fartyg, oberoende av var överträdelsen görs. Om administrationen får uppgift om en sådan överträdelse, skall den göra en utredning och får begära att den anmälade parten tillhandahåller ytterligare bevisning om den påstådda överträdelsen. Om administrationen har förvissat sig om att tillräcklig bevisning är tillgänglig för att möjliggöra att åtgärder vidtas i fråga om den påstådda överträdelsen, skall den se till att ett sådant förfarande sätts igång så snart som möjligt i enlighet med sin lagstiftning. Administrationen skall ofördröjligen informera den part som har anmält den uppgivna överträdelsen och organisationen om vilka åtgärder som vidtagits. Om administrationen inte har vidtagit någon åtgärd inom ett år från informationens mottagande, skall den informera den part som har anmält den påstådda överträdelsen om detta.

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

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

b) förse administrationen i det land som fartyget tillhör med sådana uppgifter och sådan bevisning som den kan ha i sin besittning om att en överträdelse har förekommit.

3. Påföljderna i en parts lagstiftning enligt denna artikel skall vara tillräckligt stränga för att avskräcka från överträdelser av konventionen var de än förekommer.

Artikel 9

Inspektion av fartyg

1. Ett fartyg på vilket denna konvention är tillämplig får i en annan parts hamn eller offshore-terminal inspekteras av befattningshavare som är vederbörligen bemyndigade av den parten att avgöra om fartyget följer kon-

Article 8

Violations

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

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

(a) cause proceedings to be taken in accordance with its law; or

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

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

Article 9

Inspection of Ships

1 A ship to which this Convention applies may, in any port or offshore terminal of another Party, be subject to inspection by officers duly authorized by that Party for the purpose of determining whether the ship is in

ventionen. Med undantag för vad som stadgas i punkt 2 i denna artikel, skall en sådan inspektion begränsas till följande:

a) Kontroll av att det finns ett giltigt certifikat ombord, som skall godtas om det är giltigt.

b) Inspektion av barlastvattendagboken.

c) Stickprovsundersökning av fartygets barlastvatten utförd i enlighet med de riktlinjer som skall tas fram av organisationen. Den tid som åtgår för analys av stickproven får dock inte tas som förevändning att otillbörligt försena fartygets verksamhet, förflyttning eller avfärd.

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

a) fartygets eller dess utrustnings kondition inte väsentligen motsvarar uppgifterna i certifikatet, eller

b) befälhavaren eller besättningen inte har kännedom om de viktigaste procedurerna ombord för hantering av barlastvatten eller inte har genomfört dessa procedurer.

3. Under de omständigheter som anges i punkt 2 skall den part som utför inspektionen vidta åtgärder för att säkerställa att fartyget inte släpper ut barlastvatten förrän det kan ske utan att utgöra en risk för miljö, människors hälsa, egendom eller resurser.

Artikel 10

Uppdagande av överträdelser och kontroll av fartyg

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

2. Om det uppdagas att ett fartyg har brutit mot konventionen, får den part vars flagg fartyget har rätt att föra och/eller den part vars hamn eller offshore-terminal fartyget trafikerar, utöver de påföljder som anges i artikel 8 eller någon åtgärd som avses i artikel 9, vidta åtgärder för att varna fartyget, kvarhålla det eller avvisa det. Den part vars hamn eller offshore-terminal fartyget trafikerar får dock ge ett sådant fartyg tillstånd att lämna hamnen

compliance with this Convention. Except as provided in paragraph 2 of this Article, any such inspection is limited to:

(a) verifying that there is on board a valid Certificate, which, if valid, shall be accepted; and

(b) inspection of the Ballast Water record book, and/or

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

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

(a) the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate; or

(b) the master or the crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to Ballast Water Management, or have not implemented such procedures;

a detailed inspection may be carried out.

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

Article 10

Detection of Violations and Control of Ships

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

2 If a ship is detected to have violated this Convention, the Party whose flag the ship is entitled to fly, and/or the Party in whose port or offshore terminal the ship is operating, may, in addition to any sanctions described in Article 8 or any action described in Article 9, take steps to warn, detain, or exclude the ship. The Party in whose port or offshore terminal the ship is operating, however, may grant such a ship permission to leave the port

eller offshore-terminalen för att släppa ut barlastvatten eller fortsätta till närmaste lämpliga reparationsvarv eller tillgängliga mottagningsanordning under förutsättning att detta inte utgör en risk för miljö, människors hälsa, egendom eller resurser.

3. Om en stickprovsundersökning som avses i artikel 9.1 c leder till slutsatsen att eller bekräftar uppgifter från en annan hamn eller offshore-terminal om att fartyget utgör en risk för miljö, människors hälsa, egendom eller resurser, skall den part vars vatten fartyget trafikerar förbjuda fartyget att släppa ut barlastvatten till dess att hotet är avlägsnat.

4. En part får också inspektera ett fartyg när det anlöper en hamn eller en offshore-terminal under dess jurisdiktion, om en framställning om utredning mottas från någon part, med tillräcklig bevisning att fartyget används eller har använts i strid med någon bestämmelse i denna konvention. Rapport om en sådan utredning skall överlämnas till den part som begärt densamma och till den behöriga myndigheten i det berörda fartygets administration så att lämpliga åtgärder skall kunna vidtas.

Artikel 11

Meddelande om kontrollåtgärder

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

2. Om en åtgärd vidtas enligt artikel 9.3, 10.2 eller 10.3 skall den befattningshavare som vidtar åtgärden omedelbart skriftligen underrätta det berörda fartygets administration eller, om detta inte är möjligt, fartygets konsulära eller diplomatiska företrädare om alla omständigheter som har gjort att åtgärden har bedömts vara nödvändig. Dessutom skall den erkända organisation som är ansvarig för utfärdande av certifikat underrättas.

3. Den berörda hamnstatsmyndigheten skall, utöver de parter som nämns i punkt 2, meddela påföljande anlöpningshamn alla re-

or offshore terminal for the purpose of discharging Ballast Water or proceeding to the nearest appropriate repair yard or reception facility available, provided doing so does not present a threat of harm to the environment, human health, property or resources.

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

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

Article 11

Notification of Control Actions

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

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

3 The port State authority concerned shall, in addition to parties mentioned in paragraph 2, notify the next port of call of all relevant

levanta uppgifter om överträdelsen, om den inte kan vidta de åtgärder som anges i artikel 9.3, 10.2 eller 10.3 eller om fartyget har fått tillstånd att fortsätta till nästa anlöpshamn.

Artikel 12

Otillbörlig försening av fartyg

1. Alla möjliga ansträngningar skall göras för att undvika att fartyg otillbörligen kvarhålls eller försenas med stöd av artikel 7.2 eller artikel 8, 9 eller 10.

2. När ett fartyg otillbörligen kvarhålls eller försenas med stöd av artikel 7.2 eller artikel 8, 9 eller 10, skall det ha rätt till ersättning för liden förlust eller skada.

Artikel 13

Tekniskt bistånd, samarbete och regionalt samarbete

1. Parterna åtar sig att, direkt eller genom organisationen eller genom andra vederbörande internationella organ, lämna stöd till parter som begär tekniskt bistånd med avseende på kontroll och hantering av fartygs ballastvatten och sediment enligt följande:

a) Utbilda personal.
b) Se till att lämplig teknik, utrustning och anordningar är tillgängliga.

c) Initiera gemensamma forsknings- och utvecklingsprogram.

d) Vidta andra åtgärder med sikte på effektivt genomförande av denna konvention med tillhörande riktlinjer som tagits fram av organisationen.

2. Parterna åtar sig att samarbeta aktivt i enlighet med sina nationella lagar, bestämmelser och praxis med tekniköverföring avseende kontroll och hantering av fartygs ballastvatten och sediment.

3. För att främja konventionens syften skall parter som har ett gemensamt intresse i att skydda miljö, människors hälsa, egendom och resurser i ett visst geografiskt område, särskilt parter som ligger intill slutna eller halvslutna hav, sträva efter att, med beak-

information about the violation, if it is unable to take action as specified in Article 9.3, 10.2 or 10.3 or if the ship has been allowed to proceed to the next port of call.

Article 12

Undue Delay to Ships

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

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

Article 13

Technical Assistance, Co-operation and Regional Co-operation

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

(a) to train personnel;
(b) to ensure the availability of relevant technology, equipment and facilities;

(c) to initiate joint research and development programmes; and

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

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

3 In order to further the objectives of this Convention, Parties with common interests to protect the environment, human health, property and resources in a given geographical area, in particular, those Parties bordering enclosed and semi-enclosed seas, shall en-

tande av karakteristiska regionala särdrag, främja regionalt samarbete, bl.a. genom att ingå regionala avtal som är förenliga med denna konvention. Parterna skall söka samarbeta med parter i regionala avtal för att utveckla harmoniserade förfaranden.

Artikel 14

Förmedling av information

1. Varje part skall meddela organisationen och där så är lämpligt för andra parter 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 skall underrätta parterna om mottagande av meddelanden enligt denna artikel och delge alla parter information som den mottagit enligt punkt 1 b och 1 c i denna artikel.

Artikel 15

Twistlösning

Parterna skall lösa uppkommande tvister dem emellan om tolkningen eller tillämpningen av denna konvention genom förhandling, undersökning, medling, förlikning, skiljedom, rättsligt biläggande, hänvändelse till regionala organisationer eller arrangemang eller med andra fredliga medel enligt deras eget val.

Artikel 16

Förhållande till internationell rätt och andra avtal

Ingenting i denna konvention skall inverka

deavour, taking into account characteristic regional features, to enhance regional co-operation, including through the conclusion of regional agreements consistent with this Convention. Parties shall seek to co-operate with the Parties to regional agreements to develop harmonized procedures.

Article 14

Communication of information

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

(a) any requirements and procedures relating to Ballast Water Management, including its laws, regulations, and Guidelines for implementation of this Convention;

(b) the availability and location of any reception facilities for the environmentally safe disposal of Ballast Water and Sediments; and

(c) any requirements for information from a ship which is unable to comply with the provisions of this Convention for reasons specified in regulations A-3 and B-4 of the Annex.

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

Article 15

Dispute Settlement

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

Article 16

Relationship to International Law and Other Agreements

Nothing in this Convention shall prejudice

RP 122/2015 rd

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 skall stå öppen för undertecknande av alla stater i organisationens högkvarter från och med den 1 juni 2004 till och med den 31 maj 2005 och därefter stå öppen för anslutning av alla stater.

2. En stat kan bli part i denna konvention genom

- a) undertecknande utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande, eller
- b) undertecknande med förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande, följt av ratifikation, godtagande eller godkännande, eller
- c) anslutning.

3. Ratifikation, godtagande, godkännande och anslutning skall göras genom deponering av ett vederbörligt instrument hos generalsekreteraren.

4. En stat som omfattar två eller flera territoriella enheter i vilka olika rättssystem tillämpas med avseende på frågor som berörs av denna konvention får vid undertecknandet, ratifikationen, godtagandet, godkännandet eller anslutningen förklara att konventionen skall omfatta alla dess territoriella enheter eller endast en eller flera av dem och får när som helst ändra en sådan förklaring med en annan förklaring.

5. Förklaringen skall delges depositarien skriftligen med uttryckligt angivande av de territoriella enheter på vilka konventionen skall tillämpas.

Artikel 18

Ikraftträdande

1. Denna konvention träder i kraft tolv månader efter den dag då minst 30 stater, vilkas handelsflottor sammanlagt motsvarar minst 35 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, antingen har undertecknat

the rights and obligations of any State under customary international law as reflected in the United Nations Convention on the Law of the Sea.

Article 17

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

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

2 States may become Parties to the Convention by:

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

(c) accession.

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

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

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

Article 18

Entry into Force

1 This Convention shall enter into force twelve months after the date on which not less than thirty States, the combined merchant fleets of which constitute not less than thirty-five percent of the gross tonnage of the

den utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande eller har deponerat vederbörliga instrument avseende ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning i enlighet med artikel 17.

2. För stater som har deponerat ett instrument avseende ratifikation, godtagande eller godkännande av eller anslutning till denna konvention efter det att kraven för dess ikraftträdande har uppfyllts, men före dagen för ikraftträdandet, skall ratifikationen, godtagandet, godkännandet eller anslutningen börja gälla dagen för denna konventions ikraftträdande eller tre månader efter dagen för deponeringen av instrumentet, beroende på vilken händelse som inträffar senast.

3. Instrument avseende ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning som deponeras efter den dag då denna konvention träder i kraft skall börja gälla tre månader efter dagen för deponeringen.

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

Artikel 19

Ändringar

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

2. Ändringar efter behandling inom organisationen:

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

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

c) Ändringar skall antas med två tredjedels majoritet av närvarande och röstande parter i

world's merchant shipping, have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval, or have deposited the requisite instrument of ratification, acceptance, approval or accession in accordance with Article 17.

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

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

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

Article 19

Amendments

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

2 Amendments after consideration within the Organization:

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

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

(c) Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties present and vot-

kommittén, på villkor att minst en tredjedel av parterna är närvarande vid röstningen.

d) Ändringar som antagits i enlighet med c ovan skall av generalsekreteraren meddelas parterna för godtagande.

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

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

ii) En ändring i bilagan skall anses vara godtagen vid utgången av tolv månader efter dagen för godtagandet eller sådan annan dag som bestäms av kommittén. Om emellertid mer än en tredjedel av parterna till den dagen har meddelat generalsekreteraren att de invänder mot ändringen, skall den inte anses vara godtagen.

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

i) En ändring i en artikel i denna konvention skall träda i kraft för de parter som har förklarat att de har godtagit den sex månader efter den dag då den anses ha blivit godtagen i enlighet med e i ovan.

ii) En ändring i bilagan skall träda i kraft för alla parter sex månader efter den dag då den anses ha blivit godtagen, utom för en part som har

1) meddelat sin invändning mot ändringen i enlighet med e ii ovan och inte har återkallat invändningen, eller

2) meddelat generalsekreteraren före ändringens ikraftträdande att den skall träda i kraft för parten först sedan den har lämnat meddelande om sitt godtagande.

g) i) En part som har meddelat en invändning enligt f ii.1 får vid ett senare tillfälle meddela generalsekreteraren att den godtar ändringen. En sådan ändring skall träda i kraft för parten sex månader efter dagen för dess meddelande av godtagandet eller den dag då ändringen träder i kraft, beroende på vilken av dessa händelser som inträffar senast.

ing in the Committee, on condition that at least one-third of the Parties shall be present at the time of voting.

(d) Amendments adopted in accordance with subparagraph (c) shall be communicated by the Secretary-General to the Parties for acceptance.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ii) Om en part, som har lämnat ett meddelande som avses i f ii.2, meddelar generalsekreteraren att den godtar en ändring, skall ändringen träda i kraft för 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, skall organisationen sammankalla parterna till en konferens för att behandla ändringar i denna konvention.

b) En ändring som antagits av en sådan konferens med två tredjedels majoritet av närvarande och röstande parter skall av generalsekreteraren delges alla parter för godtagande.

c) Om konferensen inte bestämmer annat, skall en ändring anses vara godtagen och träda i kraft i enlighet med de förfaranden som anges i 2 e respektive 2 f ovan.

4. En part som inte har godtagit en ändring i bilagan skall betraktas som icke-part endast med avseende på tillämpningen av ändringen i fråga.

5. Meddelanden enligt denna artikel skall framföras skriftligen till generalsekreteraren.

6. Generalsekreteraren skall underrätta parterna och medlemmarna i organisationen om följande:

a) Ändringar som träder i kraft och dag för deras ikraftträdande generellt och för varje part.

b) Meddelanden som gjorts med stöd av denna artikel.

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

3 Amendment by a Conference:

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

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

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

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

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

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

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

(b) any notification made under this Article.

Artikel 20

Frånträde

1. Denna konvention får när som helst frånträdas av en part när två år har förflutit från den dag då konventionen trädde i kraft för parten.

2. Frånträde skall ske genom deponering av

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

RP 122/2015 rd

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 skall deponeras hos generalsekreteraren, som skall överlämna be styrkta kopior av den till alla stater som har undertecknat konventionen eller anslutit sig till den.

2. Utöver de åligganden som anges på annan plats i denna konvention, skall generalsekreteraren göra följande:

a) Meddela alla stater som har undertecknat konventionen eller anslutit sig till den

i) varje ny underskrift eller deponering av instrument om ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning med angivande av dag för deponeringen,

ii) dag för konventionens ikraftträdande och

iii) deponering av instrument om frånträde av konventionen, åtföljd av uppgift om dag för dess mottagande och dag då frånträdet träder i kraft.

b) Så snart konventionen träder i kraft, förmedla texten till Förenta nationernas sekretariat för registrering och offentliggörande i enlighet med artikel 102 i Förenta nationernas stadga.

Artikel 22

Språk

Denna konvention upprättas i ett enda original på arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska språken, vilka alla texter är lika giltiga.

Upprättad i London den 13 februari 2004.

Till bekräftelse härav har undertecknade, vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat denna konvention.

notification to the Depositary, to take effect one year after receipt or such longer period as may be specified in that notification.

Article 21

Depositary

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

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

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

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of this Convention; and

(iii) the deposit of any instrument of denunciation from the Convention, together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect; and

(b) as soon as this Convention enters into force, transmit the text thereof to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 22

Languages

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

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

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

RP 122/2015 rd

**Regler för kontroll och hantering av far-
tygs ballastvatten och sediment**

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

Avsnitt A Allmänna bestämmelser

Regel A-1

Definitioner

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

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

2. 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.

3. redare: fartygsägare eller annan juridisk eller fysisk person, såsom operatören eller den som har hyrt ett tomt fartyg, som har övertagit ägarens ansvar för fartygets drift och därmed har övertagit de skyldigheter och det ansvar som föreskrivs i Internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden).

4. Termen byggt betyder med avseende på ett fartyg det byggnadsstadium

.1 då kölsträckningen görs,

.2 då byggandet av ett visst fartyg som kan identifieras påbörjas,

.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 då fartyget genomgår en väsentlig förändring.

5. Med termen väsentlig förändring menas en förändring av ett fartyg som

.1 ändrar fartygets barlastvattenkapacitet med minst 15 procent,

.2 ändrar fartygets typ,

.3 enligt administrationens bedömning görs i syfte att förlänga fartygets livslängd med minst 10 år, eller

.4 resulterar i annan ändring av fartygets barlastvattensystem än utbyte av komponenter.

SECTION A - GENERAL PROVISIONS

Regulation A-1

Definitions

For the purposes of this Annex:

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

2 "Ballast Water Capacity" means the total volumetric capacity of any tanks, spaces or compartments on a ship used for carrying, loading or discharging Ballast Water, including any multi-use tank, space or compartment designed to allow carriage of Ballast Water.

3 "Company" means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the International Safety Management Code.

4 "Constructed" in respect of a ship means a stage of construction where:

.1 the keel is laid; or

.2 construction identifiable with the specific ship begins; or

.3 assembly of the ship has commenced comprising at least 50 tonnes or 1 percent of the estimated mass of all structural material, whichever is less; or

.4 the ship undergoes a major conversion.

5 "Major conversion" means a conversion of a ship:

.1 which changes its ballast water carrying capacity by 15 percent or greater, or

.2 which changes the ship type, or

.3 which, in the opinion of the Administration, is projected to prolong its life by ten years or more, or

.4 which results in modifications to its ballast water system other than component replacement-in-kind. Conversion of a ship to

ter av motsvarande samma slag. För de syften som avses i denna bilaga skall förändring av ett fartyg för att uppfylla bestämmelserna i regel D-1 inte anses utgöra en väsentlig förändring.

6. Termen från närmaste land betyder från den baslinje från vilken territorialhavet för en stats territorium räknas enligt internationell rätt, med undantag för att, för de syften som avses i denna konvention, "från närmaste land" avseende Australiens nordostkust skall räknas från en linje dragen från en punkt på Australiens

kust latitud 11°00'S, longitud 142°08'E till en punkt latitud 10°35'S, longitud 141°55'E och därifrån genom följande punkter:

latitud 10°00'S, longitud 142°00'E,

latitud 9°10'S, longitud 143°52'E,

latitud 9°00'S, longitud 144°30'E,

latitud 10°41'S, longitud 145°00'E,

latitud 13°00'S, longitud 145°00'E,

latitud 15°00'S, longitud 146°00'E,

latitud 17°30'S, longitud 147°00'E,

latitud 21°00'S, longitud 152°55'E,

latitud 24°30'S, longitud 154°00'E,

och därifrån till en punkt på Australiens kust latitud 24°42'S, longitud 153°15'E.

7. Med termen aktiv substans avses en substans eller en organism, inbegripet ett virus eller en svamp, som har en allmän eller bestämd inverkan på eller mot skadliga vattenlevande organismer och patogener.

Regel A-2

Allmän tillämplighet

Utsläpp av barlastvatten får endast göras med barlastvattenhantering enligt bestämmelserna i denna bilaga, om inte annat ut-

meet the provisions of regulation D 1 shall not be deemed to constitute a major conversion for the purpose of this Annex.

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

latitude 11°00' S, longitude 142°08' E

to a point in latitude 10°35' S, longitude 141°55' E

thence to a point latitude 10°00' S, longitude 142°00' E

thence to a point latitude 9°10' S, longitude 143°52' E

thence to a point latitude 9°00' S, longitude 144°30' E

thence to a point latitude 10°41' S, longitude 145°00' E

thence to a point latitude 13°00' S, longitude 145°00' E

thence to a point latitude 15°00' S, longitude 146°00' E

thence to a point latitude 17°30' S, longitude 147°00' E

thence to a point latitude 21°00' S, longitude 152°55' E

thence to a point latitude 24°30' S, longitude 154°00' E

thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' S, longitude 153°15' E.

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

Regulation A-2

General Applicability

Except where expressly provided otherwise, the discharge of Ballast Water shall only be conducted through Ballast Water Man-

RP 122/2015 rd

tryckligen föreskrivs.

agement in accordance with the provisions of this Annex.

Regel A-3

Regulation A-3

Undantag

Exceptions

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

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

1. Vid intag eller utsläpp av ballastvatten och sediment som är nödvändiga för att trygga ett fartygs säkerhet i nödsituationer eller för att rädda människoliv till sjöss.

1 the uptake or discharge of Ballast Water and Sediments necessary for the purpose of ensuring the safety of a ship in emergency situations or saving life at sea; or

2. Vid ofrivilligt utsläpp eller intag av ballastvatten och sediment till följd av skada på ett fartyg eller dess utrustning,

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

2.1 under förutsättning att alla skäliga försiktighetsåtgärder har vidtagits före och efter det att skadan skedde eller upptäcktes eller utsläppet har gjorts i syfte att förebygga eller begränsa utsläppet,

.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

2.2. såvida inte ägaren, redaren eller den ansvarige befattningshavaren avsiktligt eller av vårdslöshet har vållat skadan.

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

3. Vid intag och utsläpp av ballastvatten och sediment för att undvika eller begränsa föroreningsolyckor från fartyget.

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. Vid intag och efterföljande utsläpp på det fria havet av samma ballastvatten och sediment.

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

5. Vid utsläpp av ballastvatten och sediment från ett fartyg på samma plats varifrån allt ballastvattnet och sedimentet härrör och om ingen blandning med obehandlat ballastvatten eller sediment från andra områden har förekommit. Om blandning har förekommit, skall ballastvatten som tagits in från andra områden genomgå ballastvattenhantering i enlighet med denna bilaga.

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

Regel A-4

Regulation A-4

Dispens

Exemptions

1. En eller flera parter får i vatten under sin jurisdiktion bevilja dispens från kraven på att tillämpa regel B-3 eller C-1 utöver sådana

1 A Party or Parties, in waters under their jurisdiction, may grant exemptions to any requirements to apply regulations B-3 or C-1,

RP 122/2015 rd

undantag som nämns på annan plats i denna konvention, men endast om dispensen

1.1. beviljas fartyg på en eller flera resor mellan angivna hamnar eller platser eller fartyg som uteslutande trafikerar särskilt angivna hamnar eller platser,

1.2. gäller för en tid om högst fem år med mellanliggande besiktning,

1.3. beviljas fartyg som inte blandar barlastvatten och sediment annat än mellan hamnar eller platser som avses i punkt 1.1 ovan, och

1.4 beviljas med stöd av organisationens riktlinjer om riskbedömning.

2. Dispens som beviljas enligt punkt 1 skall inte gälla förrän organisationen har fått del av aktuell information och meddelat parterna.

3. Dispens som beviljas med stöd av denna regel får inte störa eller skada angränsande staters eller andra staters miljö, människors hälsa, egendom eller resurser. En stat som parten anser kan komma att bli tillfogad skada skall konsulteras för att lösa eventuella identifierade problem.

4. Dispens som beviljas med stöd av denna regel skall införas i barlastvattendagboken.

Regel A-5

Motsvarande tillämpning

För fartyg som har en längd överallt under 50 meter och en största barlastvattenkapacitet på 8 m³ samt uteslutande används för nöje eller tävling och för farkoster som i första hand används för räddningstjänst skall administrationen med beaktande av organisationens riktlinjer bestämma motsvarande tillämpning av denna bilaga.

in addition to those exemptions contained elsewhere in this Convention, but only when they are:

.1 granted to a ship or ships on a voyage or voyages between specified ports or locations; or to a ship which operates exclusively between specified ports or locations;

.2 effective for a period of no more than five years subject to intermediate review;

.3 granted to ships that do not mix Ballast Water or Sediments other than between the ports or locations specified in paragraph 1.1; and

.4 granted based on the Guidelines on risk assessment developed by the Organization.

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

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

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

Regulation A-5

Equivalent compliance

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

Avsnitt B Krav om hantering och kontroll för fartyg

Regel B-1

Barlastvattenhanteringsplan

Varje fartyg skall ombord förvara och tillämpa en plan för hantering av barlastvatten. Planen skall godkännas av administrationen med beaktande av organisationens riktlinjer. Varje fartyg skall ha en särskild plan som skall omfatta minst följande:

1. Detaljerade säkerhetsbestämmelser för fartyget och den del av dess besättning som berörs av barlastvattenhanteringen enligt kraven i denna konvention.
2. En detaljerad beskrivning av åtgärder som skall vidtas för att uppfylla barlastvattenhanteringskraven och av kompletterande praxis i fråga om barlastvattenhantering enligt denna konvention.
3. En närmare beskrivning av förfarandena för avlägsnande av sediment
 - 3.1. på det fria havet, och
 - 3.2 i land.
4. En redogörelse för metoder för att koordinera barlastvattenhantering ombord som innebär utsläpp i havet med myndigheterna i den stat i vars vatten utsläppet skall göras.
5. Uppgift om befattningshavare ombord som ansvarar för att planen tillämpas på ett riktigt sätt.
6. Bestämmelserna om rapportering gällande fartyg enligt denna konvention.
7. Barlastvattenhanteringsplanen skall vara avfattad på fartygets arbetsspråk. Om det inte är engelska, franska eller spanska, skall en översättning till något av dessa språk bifogas.

Regel B-2

Barlastvattendagbok

1. Varje fartyg skall ombord ha en barlastvattendagbok. Den får vara i form av upptagning på elektronisk väg eller ingå i en annan

SECTION B – MANAGEMENT AND CONTROL REQUIREMENTS FOR SHIPS

Regulation B-1

Ballast Water Management Plan

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

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

Regulation B-2

Ballast Water Record Book

1 Each ship shall have on board a Ballast Water record book that may be an electronic record system, or that may be integrated into

dagbok eller ett annat system, som minst skall innehålla de uppgifter som anges i bilag II.

2. Anteckningarna i barlastvattendagboken skall bevaras ombord i minst två år efter det att den sista anteckningen har införts och därefter i redarens förvar i minst tre år.

3. När det förekommer utsläpp av barlastvatten enligt reglerna A-3, A-4 eller B-3.6 eller vid annat ofrivilligt eller exceptionellt utsläpp av barlastvatten som inte på annat sätt är undantaget enligt denna konvention, skall en anteckning införas i barlastvattendagboken med en beskrivning av omständigheterna vid och anledningen till utsläppet.

4. Barlastvattendagboken skall hållas tillgänglig för inspektion vid alla rimliga tider och får, med avseende på ett obemannat fartyg under bogsering, förvaras ombord på det bogserande fartyget.

5. Alla åtgärder i fråga om barlastvatten skall fullständigt och omedelbart antecknas i barlastvattendagboken. Alla anteckningar skall signeras av den befattningshavare som är ansvarig för åtgärden, och varje fullskrivna sida skall signeras av befälhavaren. Anteckningarna i barlastvattendagboken skall vara på fartygets arbetsspråk. Om det inte är engelska, franska eller spanska, skall anteckningarna innehålla en översättning till något av dessa språk. När anteckningar på ett officiellt språk i den stat vars flagg fartyget har rätt att föra också används, skall de ha företräde i fall av tvist eller 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 skall godtas i alla rättsliga förfaranden som bevis för de omständigheter som anges i anteckningen. Inspektion av en barlastvattendagbok och tagande av en bestyrkt avskrift skall göras så snart som möjligt utan att förorsaka fartyget otillbörlig försening.

another record book or system and which shall at least contain the information specified in Appendix II.

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

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

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

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

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

Regel B-3

Barlastvattenhantering för fartyg

1. Fartyg byggda före 2009,
1.1 med en barlastvattenkapacitet på 1 500 – 5 000 m³, skall utföra barlastvattenhantering som minst uppfyller normerna i regel D-1 eller D-2 fram till 2014, efter vilket datum fartyget minst skall uppfylla normerna i regel D-2,

1.2 med en barlastvattenkapacitet på mindre än 1 500 m³ eller mer än 5 000 m³, skall utföra barlastvattenhantering som minst uppfyller normerna i regel D-1 eller D-2 fram till 2016, efter vilket datum fartyget minst skall uppfylla normerna i regel D-2.

2. Fartyg för vilka bestämmelserna i punkt 1 gäller skall uppfylla dessa bestämmelser senast vid den första mellanliggande besiktningen eller den förnyade besiktningen, beroende på vilken av dessa besiktningar som först verkställs, efter årsdagen för fartygets leverans under det år som fartyget är skyldigt att uppfylla de normer som gäller för det.

3. Fartyg byggda 2009 och senare med en barlastvattenkapacitet under 5 000 m³ skall utföra barlastvattenhantering som minst uppfyller normerna i regel D-2.

4. Fartyg byggda mellan 2009 och utgången av 2011 med en barlastvattenkapacitet på minst 5 000 m³ skall utföra barlastvattenhantering enligt punkt 1.2.

5. Fartyg byggda 2012 och senare med en barlastvattenkapacitet på minst 5 000 m³ skall utföra barlastvattenhantering som minst uppfyller normerna i regel D-2.

6. Kraven i denna regel gäller inte fartyg som släpper ut barlastvatten i en mottagningsanordning som är konstruerad med beaktande av organisationens riktlinjer för sådana anordningar.

7. Även andra metoder för hantering av barlastvatten får godkännas som alternativ till de krav som anges i punkterna 1-5, om dessa metoder säkerställer minst samma skyddsnivå för miljö, människors hälsa, egendom

Regulation B-3

Ballast Water Management for Ships

1 A ship constructed before 2009:

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

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

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

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

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

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

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

7 Other methods of Ballast Water Management may also be accepted as alternatives to the requirements described in paragraphs 1 to 5, provided that such methods ensure at least the same level of protection to the envi-

RP 122/2015 rd

och resurser och har principgodkänts av kommittén.

Regel B-4

Skifte av barlastvatten

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

1.1 när så är möjligt utföra skiftet minst 200 nautiska mil från närmaste land och i vatten av minst 200 meters djup med beaktande av organisationens riktlinjer,

1.2 när fartyget inte kan utföra skiftet enligt punkt 1.1, utföra det med beaktande av de riktlinjer som anges i punkt 1.1 och så långt från närmaste land som möjligt och under alla omständigheter minst 50 nautiska mil från närmaste land och i vatten av minst 200 meters djup.

2. I havsområden där avståndet till närmaste land eller djupet inte motsvarar punkt 1.1 eller 1.2 ovan, får hamnstaten anvisa områden, i samråd med angränsande eller andra stater, där så är lämpligt, där fartyget kan utföra barlastvattensskifte 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 barlastvattensskifte får inte tvingas att uppfylla en bestämmelse i punkt 1 eller 2 om befälhavaren på skäliga grunder avgör att skiftet skulle kunna äventyra fartygets, dess besättnings eller dess passagerares säkerhet eller stabilitet på grund av ogynnsamt väder, fartygets konstruktion eller skrovspänning, haveri av dess utrustning eller någon annan exceptionell omständighet.

5. När ett fartyg skall utföra skifte av barlastvatten och inte gör det i enlighet med denna regel, skall skälen antecknas i barlastvattendagboken.

ronment, human health, property or resources, and are approved in principle by the Committee.

Regulation B-4

Ballast Water Exchange

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

.1 whenever possible, conduct such Ballast Water exchange at least 200 nautical miles from the nearest land and in water at least 200 metres in depth, taking into account the Guidelines developed by the Organization;

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

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

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

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

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

Regel B-5

Sedimenthantering för fartyg

1. Fartyg skall avlägsna och bortföra sediment från utrymmen som är avsedda för ballastvatten enligt bestämmelserna i fartygets ballastvattenhanteringsplan.

2. Fartyg som avses i regel B-3.3 - B.3.5 bör, utan att äventyra säkerheten eller drifteffektiviteten, konstrueras och byggas i syfte att begränsa intag och oönskade ansamlingar av sediment, underlätta avlägsnande av sediment och tillförsäkra säkert tillträde för att möjliggöra avlägsnande av sediment och provtagning, med beaktande av organisationens riktlinjer. Fartyg som avses i regel B-3.1 bör så långt som möjligt följa bestämmelserna i denna punkt.

Regel B-6

Befälets och besättningens skyldigheter

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

Avsnitt C Särskilda krav inom vissa områden

Regel C-1

Tilläggsåtgärder

1. En part som enskilt eller tillsammans med andra parter bestämmer att tilläggsåtgärder utöver de som avses i avsnitt B är nödvändiga för att förhindra, minska eller eliminera överföring av skadliga vattenlevande organismer och patogener via fartygs ballastvatten och sediment, får under respekterande av folkrätten kräva att fartyg uppfyller angivna normer eller krav.

2. Innan normer eller bestämmelser enligt punkt 1 införs, bör parten eller parterna samråda med angränsande eller andra stater som

Regulation B-5

Sediment Management for Ships

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

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

Regulation B-6

Duties of Officers and Crew

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

SECTION C – SPECIAL REQUIREMENTS IN CERTAIN AREAS

Regulation C-1

Additional Measures

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

2 Prior to establishing standards or requirements under paragraph 1, a Party or Parties should consult with adjacent or other

kan påverkas av dessa normer eller bestämmelser.

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

3.1 Beakta organisationens riktlinjer.

3.2 Minst sex månader före den avsedda dagen för åtgärdernas införande till organisationen meddela sin avsikt att vidta tilläggsåtgärder, utom i nödfall eller vid epidemier. Meddelandet skall innehålla följande uppgifter:

3.2.1 Den exakta positionen där tilläggsåtgärderna gäller.

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

3.2.3 En beskrivning av tilläggsåtgärderna.

3.2.4 Arrangemang för att underlätta fartygs efterlevnad av tilläggsåtgärderna.

3.3 Inhämta organisationens godkännande i den mån det krävs av den internationella sedvanerätten som den gestaltas i Förenta nationernas havsrättskonvention.

4. När en eller flera parter inför tilläggsåtgärder, skall de bemöda sig om att erbjuda alla lämpliga tjänster, vilket kan innefatta, men inte är begränsat till, meddelande till sjöfarande i det berörda området, och så långt som möjligt anvisa alternativa leder till hamnar för att underlätta för fartyg.

5. Tilläggsåtgärder som införs av en eller flera parter får inte äventyra fartygs säkerhet och trygghet och inte under några omständigheter strida mot andra konventioner som fartyget är skyldigt att följa.

6. En eller flera parter som inför tilläggsåtgärder får upphäva dem för en viss tid eller under särskilda omständigheter som de bedömer lämpligt.

States that may be affected by such standards or requirements.

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

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

.2 communicate their intention to establish additional measure(s) to the Organization at least 6 months, except in emergency or epidemic situations, prior to the projected date of implementation of the measure(s). Such communication shall include:

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

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

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

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

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

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

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

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

Regel C-2

Varning om barlastvattenintag i vissa områden och därtill relaterade åtgärder av flaggstaterna

1. En part skall bemöda sig om att meddela sjöfarande om områden under sin jurisdiktion i vilka fartyg inte bör ta in barlastvatten på grund av kända förhållanden. Parten skall i meddelandet ange de exakta positionerna för området eller områdena och, då så är möjligt, positionerna för alternativa områden för intag av barlastvatten. Varningar kan utfärdas för

1.1 områden som är kända för att där kan förekomma utbrott, härjningar eller populationer av skadliga vattenlevande organismer och patogener (exempelvis giftiga algbloomningar), som kan förmodas inverka på intag eller utsläpp av barlastvatten,

1.2 områden i närheten av utsläpp av avloppsvatten, och

1.3 områden där tidvattenströmningen är svag eller vid tidpunkter då tidvattenströmningen är känd för att vara särskilt grumlig.

2. Utöver att meddela sjöfarande om områden i enlighet med bestämmelserna i punkt 1, skall en part meddela organisationen och de kuststater som kan förmodas bli påverkade om områden som avses i punkt 1 och om den tid varningarna kan förmodas gälla. Meddelanden till organisationen och till kuststater som kan förmodas bli påverkade skall innehålla de exakta positionerna för det eller de berörda områdena och, där så är möjligt, positionerna för alternativa områden för intag av barlastvatten. I meddelandena skall ingå råd till fartyg som behöver ta in barlastvatten i området och en beskrivning av arrangemangen för alternativa intag. Parten skall även meddela sjöfarande, organisationen och de kuststater som kan förmodas bli påverkade när en given varning upphör att gälla.

Regel C-3

Meddelande av upplysningar

Organisationen skall med lämpliga medel

Regulation C-2

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

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

.1 known to contain outbreaks, infestations, or populations of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens (e.g., toxic algal blooms) which are likely to be of relevance to Ballast Water uptake or discharge;

.2 near sewage outfalls; or

.3 where tidal flushing is poor or times during which a tidal stream is known to be more turbid.

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

Regulation C-3

Communication of Information

The Organization shall make available,

tillkännage upplysningar som den mottagit enligt reglerna C-1 och C-2.

through any appropriate means, information communicated to it under regulations C-1 and C-2.

Avsnitt D Normer för hantering av barlastvatten

SECTION D - STANDARDS FOR BALLAST WATER MANAGEMENT

Regel D-1

Regulation D-1

Normer för skifte av barlastvatten

Ballast Water Exchange Standard

1. Fartyg som skiftar barlastvatten i enlighet med denna regel skall göra det med en effektivitet av minst 95 procent av volymen barlastvatten.

1 Ships performing Ballast Water exchange in accordance with this regulation shall do so with an efficiency of at least 95 percent volumetric exchange of Ballast Water.

2. För fartyg som skiftar barlastvatten med genomflödesmetoden skall 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.

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.

Regel D-2

Regulation D-2

Normer för kvaliteten på barlastvatten

Ballast Water Performance Standard

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.

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. Indikatororganismer som norm för människors hälsa skall omfatta

2 Indicator microbes, as a human health standard, shall include:

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,

.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 ;

2.2 kolibakterien *Escherichia coli* mindre än 250 kbe per 100 milliliter,

.2 *Escherichia coli* less than 250 cfu per 100 millilitres;

2.3 intestinala enterokocker mindre än 100 kbe per 100 milliliter.

.3 Intestinal Enterococci less than 100 cfu per 100 milliliters.

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 skall godkännas av organisationen på grundval av ett förfarande som tagits fram av organisationen. Detta förfarande skall beskriva godkännande och återkallande av godkännande av aktiva substanser och deras föreslagna sätt att användas. Vid återkallande av ett godkännande skall användningen av den eller de aktiva substanserna i fråga förbjudas inom ett år efter dagen för återkallandet av godkännandet.

3. System för hantering av ballastvatten som används för att följa denna konvention måste vara säkra med avseende på fartyget, dess utrustning och dess besättning.

Regel D-4

Prototyper för teknologier för behandling av ballastvatten

1. För ett fartyg som, före den dag då normerna i regel D-2 annars skulle ha börjat gälla för fartyget, deltar i ett program godkänt av administrationen för att testa och bedöma lovande teknologier för behandling av ballastvatten, skall normerna i regel D-2 inte tillämpas förrän efter fem år räknat från den dag då fartyget annars skulle ha varit skyldigt att uppfylla normerna i fråga.

2. För ett fartyg som, efter den dag då normerna i regel D-2 har börjat gälla för det, deltar i ett program godkänt av administrationen som tar hänsyn till organisationens riktlinjer för test och bedömning av lovande

Regulation D-3

Approval Requirements for Ballast Water Management Systems

1 Except as specified in paragraph 2, Ballast Water Management systems used to comply with this Convention must be approved by the Administration taking into account Guidelines developed by the Organization.

2 Ballast Water Management systems which make use of Active Substances or preparations containing one or more Active Substances to comply with this Convention shall be approved by the Organization, based on a Procedure developed by the Organization. This procedure shall describe the approval and withdrawal of approval of Active Substances and their proposed manner of application. At withdrawal of approval, the use of the relevant Active Substance or Substances shall be prohibited within 1 year after the date of such withdrawal.

3 Ballast Water Management systems used to comply with this Convention must be safe in terms of the ship, its equipment and the crew.

Regulation D-4

Prototype Ballast Water Treatment Technologies

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

2 For any ship that, after the date on which the standard in regulation D-2 has become effective for it, participates in a programme approved by the Administration, taking into account Guidelines developed by the Organi-

teknologier för behandling av ballastvatten som skulle kunna resultera i en teknologi för behandling som uppnår en högre norm än den som avses i regel D-2, skall normerna i regel D-2 upphöra att gälla för fartyget under en period av fem år räknat från dagen för installationen av teknologin i fråga.

3. Vid upprättande och genomförande av program för att testa och bedöma lovande ballastvattenteknologier, skall parterna

3.1 beakta organisationens riktlinjer, och

3.2 tillåta deltagande endast av det minsta antal fartyg som behövs för att effektivt testa dessa teknologier.

4. Under testnings- och bedömningstiden måste behandlingssystemet vara igång konsekvent och på avsett sätt.

Regel D-5

Organisationens prövning av normerna

1. Vid ett möte i kommittén, som skall hållas senast tre år före tidigaste datum för ikraftträdande av normerna i regel D-2, skall kommittén genomföra en prövning som innefattar fastställande av huruvida lämpliga teknologier är tillgängliga för att uppfylla normerna, en bedömning av kriterierna i punkt 2 och en bedömning av de socioekonomiska effekterna, särskilt med avseende på utvecklingsländernas utvecklingsbehov, särskilt i små ö-stater som är utvecklingsländer. Kommittén skall också periodiskt genomföra prövning när så är lämpligt för att granska de bestämmelser som är tillämpliga på fartyg som avses i regel B-3.1 liksom andra aspekter av hantering av ballastvatten som avses i denna bilaga, inklusive riktlinjer som utarbetas av organisationen.

2. Vid prövningen av dessa teknologier skall även beaktas

2.1 säkerhetsaspekter för fartyget och besättningen,

2.2 miljömässig godtagbarhet, dvs. att teknologierna inte förorsakar större inverkan på miljön än de förhindrar,

2.3 genomförbarhet, dvs. förenlighet med fartygets konstruktion och drift,

zation, to test and evaluate promising Ballast Water technologies with the potential to result in treatment technologies achieving a standard higher than that in regulation D-2, the standard in regulation D-2 shall cease to apply to that ship for five years from the date of installation of such technology.

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

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

.2 allow participation only by the minimum number of ships necessary to effectively test such technologies.

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

Regulation D-5

Review of Standards by the Organization

1 At a meeting of the Committee held no later than three years before the earliest effective date of the standard set forth in regulation D-2, the Committee shall undertake a review which includes a determination of whether appropriate technologies are available to achieve the standard, an assessment of the criteria in paragraph 2, and an assessment of the socio-economic effect(s) specifically in relation to the developmental needs of developing countries, particularly small island developing States. The Committee shall also undertake periodic reviews, as appropriate, to examine the applicable requirement 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;

2.4 kostnadseffektivitet, dvs. ekonomi, samt

2.5 biologisk effektivitet med avseende på avlägsnande eller på annat sätt oskadliggörande av skadliga vattenlevande organismer och patogener i ballastvatten.

3. Kommittén kan bilda en eller flera grupper för att genomföra en prövning som avses i punkt 1. Kommittén skall bestämma dessa gruppers sammansättning och uppdrag samt vilka särskilda frågor de skall ägna sig åt. Grupperna får formulera och framlägga förslag till ändring i denna bilaga, vilka skall underställas parterna. Endast parter får delta i utformning av rekommendationer och ändringsbeslut som fattas av kommittén.

4. Om parterna, på grundval av de olika former av prövning som anges i denna regel, beslutar att anta ändringar i denna bilaga, skall ändringarna antas och träda i kraft i enlighet med förfarandena i artikel 19 i konventionen.

Avsnitt E Bestämmelser om besiktning och certifiering vid hantering av ballastvatten

Regel E-1

Besiktning

1. Fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 för vilka denna konvention gäller, utom flytande plattformar, flytande lagringseenheter (FSU) och flytande enheter för produktion, lagring och avlastning (FPSO), skall genomgå besiktning enligt följande bestämmelser.

1.1 En första besiktning innan fartyget tas i bruk eller innan det certifikat som krävs enligt regel E-2 eller E-3 utfärdas för första gången. Vid denna besiktning skall kontrolleras att ballastvattenhanteringsplanen enligt regel B-1 och strukturer, utrustning, system, anordningar, arrangemang och material eller processer som har samband med planen fullständigt uppfyller konventionens bestämmelser.

.4 cost effectiveness, i.e., economics; and

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

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

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

SECTION E - SURVEY AND CERTIFICATION REQUIREMENTS FOR BALLAST WATER MANAGEMENT

Regulation E-1

Surveys

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

1.1 An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under regulation E-2 or E-3 is issued for the first time. This survey shall verify that the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 and any associated structure, equipment, systems, fitting, arrangements and material or processes comply fully with the requirements of this Convention.

1.2 En förnyad besiktning efter tidsintervall som anges av administrationen, vilka dock inte får överstiga fem år, utom i det fall reglerna E-5.2, E-5.5, E-5.6 eller E-5.7 är tillämpliga. Vid denna besiktning skall kontrolleras att 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 skall ersätta en av de årliga besiktningar som anges i punkt 1.4. Den mellanliggande besiktningen är till för att utrustning, tillhörande system och processer för hantering av barlastvatten fullständigt uppfyller de tillämpliga kraven i denna bilaga och fungerar tillfredsställande. Mellanliggande besiktningar skall påtecknas i certifikat som utfärdas enligt regel E-2 eller E-3.

1.4 En årlig besiktning inom tre månader före eller efter varje årsdag som omfattar en allmän inspektion av strukturer, utrustning, system, anordningar, arrangemang och material eller processer som ingår i den 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 som fartyget är avsett för. Påteckning av certifikat skall ske efter utförd årlig besiktning enligt regel E-2 eller E-3.

1.5 En extra besiktning, som kan vara antingen full eller partiell beroende på omständigheterna, skall göras efter ändring, ersättning eller väsentlig reparation av strukturer, utrustning, system, anordningar, arrangemang eller material som behövs för att fullständigt uppfylla bestämmelserna i denna konvention. Besiktningen skall säkerställa att ändringen, ersättningen eller den väsentliga reparationen har utförts effektivt, så att fartyget uppfyller konventionens bestämmelser. Påteckning av certifikat skall ske efter utförd extra besiktning enligt regel E-2 eller E-3.

2. Administrationen skall fastställa lämpliga åtgärder för fartyg som inte berörs av bestämmelserna i punkt 1 för att tillse att de till-

2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where regulation E-5.2, E-5.5, E-5.6, or E-5.7 is applicable. This survey shall verify that the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 and any associated structure, equipment, systems, fitting, arrangements and material or processes comply fully with the applicable requirements of this Convention.

3 An intermediate survey within three months before or after the second Anniversary date or within three months before or after the third Anniversary date of the Certificate, which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4. The intermediate surveys shall ensure that the equipment, associated systems and processes for Ballast Water Management fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation E-2 or E-3.

4 An annual survey within three months before or after each Anniversary date, including a general inspection of the structure, any equipment, systems, fittings, arrangements and material or processes associated with the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph 9 and remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation E-2 or E-3.

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

2 The Administration shall establish appropriate measures for ships that are not subject to the provisions of paragraph 1 in order to

lämpliga bestämmelserna i denna konvention är uppfyllda.

3. Besiktning av fartyg för att tillse att bestämmelserna i denna konvention efterlevs skall utföras av administrationens befattningshavare. Administrationen kan dock överlåta besiktningen till inspektörer som utsetts för ändamålet eller till organisationer som den har erkänt.

4. En administration som utser inspektörer eller erkänner organisationer för att verkställa besiktning enligt punkt 3 skall som minst bemyndiga dem att

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 skall meddela organisationen vilka uppgifter och vilken behörighet som har delegerats till dessa inspektörer eller organisationer för vidare befordran till parterna som upplysning för deras befattningshavare.

6. När administrationen, en utsedd inspektör eller en erkänd organisation bestämmer att ett fartygs hantering av ballastvatten inte motsvarar uppgifterna i ett certifikat enligt regel E-2 eller E-3 eller är sådan att fartyget inte är lämpligt att fortsätta till sjöss utan att utgöra en risk för miljön, människors hälsa, egendom eller resurser, skall inspektören respektive organisationen omedelbart se till att alla nödvändiga åtgärder vidtas för att fartyget skall uppfylla kraven. En inspektör eller en erkänd organisation skall omedelbart underrättas och se till att certifikatet inte utfärdas respektive att det dras in. Om fartyget befinner sig i en annan parts hamn, skall de behöriga myndigheterna i hamnstaten omedelbart underrättas. När en befattningshavare från administrationen, en inspektör eller en organisation har underrättat de behöriga myndigheterna i hamnstaten, skall denna stats regering ge befattningshavaren respektive inspektören eller organisationen all hjälp som behövs för att de skall kunna fullgöra sina skyldigheter enligt denna regel, inklusive att vidta sådana åtgärder som avses i artikel 9.

7. När en olyckshändelse inträffar för ett fartyg eller en brist upptäcks som väsentligen

ensure that the applicable provisions of this Convention are complied with.

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

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

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

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

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

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

7 Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially af-

påverkar fartygets förmåga att utföra hantering av ballastvatten i enlighet med denna konvention, skall ägaren, operatören eller annan person som är ansvarig för fartyget så snart som möjligt rapportera till administrationen respektive den organisation eller inspektör som ansvarar för att utfärda certifikatet i fråga, som skall tillse att en utredning verkställs för att bestämma om en besiktning enligt punkt 1 är nödvändig. Om fartyget befinner sig i en annan parts hamn, skall ägaren, operatören eller annan person som är ansvarig för fartyget också omedelbart avge rapport till de behöriga myndigheterna i hamnstaten, och inspektören eller organisationen skall se till att en sådan rapport har avgivits.

8. I vart fall skall den berörda administrationen fullt garantera besiktningens fullständighet och effektivitet och åta sig att se till att nödvändiga åtgärder vidtas för att uppfylla denna skyldighet.

9. Fartyget och dess utrustning, system och processer skall underhållas för att uppfylla konventionens bestämmelser för att säkerställa att fartyget är i sådan kondition att det i alla hänseenden är lämpat att gå ut till sjöss utan att utgöra ett hot mot miljö, människors hälsa, egendom eller resurser.

10. När en besiktning av fartyget enligt punkt 1 har verkställts, får ingen ändring göras av strukturer, utrustning, anordningar, arrangemang eller material som är en del av den ballastvattenhanteringsplan som erfordras enligt regel B-1 och som ingår i besiktningen utan administrationens godkännande med undantag för direkt utbyte av utrustningen eller anordningarna.

Regel E-2

Utfärdande eller påtecknande av certifikat

1. Administrationen skall se till att det för ett fartyg på vilket regel E-1 är tillämplig utfärdas ett certifikat efter företagen godkänd besiktning enligt regel E-1. Ett certifikat som utfärdats av en parts myndighet skall godtas av varje annan part och anses ha samma giltighet som ett certifikat utfärdat av den själv för alla syften som denna konvention gäller.

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

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

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

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

Regulation E-2

Issuance or Endorsement of a Certificate

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

2. Certifikat skall utfärdas eller påtecknas av administrationen eller av en person eller ett organ som vederbörligen har auktoriserats av administrationen. I samtliga fall har administrationen det fulla ansvaret för certifikatet.

Regel E-3

Utfärdande och påtecknande av certifikat av annan part

1. En annan part får på begäran av administrationen låta ett fartyg besiktigas och, om den har förvässat sig om att bestämmelserna i denna konvention är uppfyllda, utfärda eller tillåta att ett certifikat utfärdas för fartyget samt, i förekommande fall, påteckna respektive bemyndiga påtecknande av certifikatet ombord på fartyget i överensstämmelse med denna bilaga.

2. En kopia av certifikatet och besiktningssrapporten skall så snart som möjligt överlämnas till den begärande administrationen.

3. Ett certifikat som utfärdas på detta sätt skall förses med en anteckning om att det har utfärdats på begäran av administrationen och ha samma verkan och få samma erkännande som ett certifikat utfärdat av administrationen.

4. Certifikat får inte utfärdas till fartyg som har rätt att föra en stats flagg som inte är part i denna konvention.

Regel E-4

Formulär för certifikat

Certifikat skall utfärdas på den utfärdande statens officiella språk enligt formuläret i bilaga I. Om det användas språket inte är engelska, franska eller spanska, skall det finnas en översättning till något av dessa språk.

Regel E-5

Certifikats giltighet

1. Certifikat skall gälla för det tidsintervall som anges av administrationen, dock högst fem år.

2. För förnyade besiktningar gäller följande:

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

Regulation E-3

Issuance or Endorsement of a Certificate by Another Party

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

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

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

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

Regulation E-4

Form of the Certificate

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

Regulation E-5

Duration and Validity of the Certificate

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

2 For renewal surveys:

2.1 Utan hinder av bestämmelserna i punkt 1, skall det nya certifikatet - när en förnyad besiktning har verkställts inom tre månader före det gällande certifikatets upphörandedag - gälla från dagen för den förnyade besiktningen för en tid på högst fem år räknat från dagen för det gällande certifikatets upphörandedag.

2.2 När den förnyade besiktningen har verkställts efter det gällande certifikatets upphörandedag, skall det nya certifikatet gälla från dagen för den förnyade besiktningen för en tid på högst fem år räknat från dagen för det gällande certifikatets upphörandedag.

2.3 När den förnyade besiktningen har verkställts mer än tre månader före det gällande certifikatets upphörandedag, skall det nya certifikatet gälla från dagen för den förnyade besiktningen för en tid på högst fem år räknat från dagen för den förnyade besiktningen.

3. När ett certifikat utfärdas för kortare tid än fem år, kan administrationen förlänga dess giltighetstid bortom upphörandedagen till den längsta tid som anges i punkt 1, om de besiktningar verkställs som avses i regel E-1.1.3 och som är tillämpliga när certifikatet utfärdas för en tid på fem år om så behövs.

4. När en förnyad besiktning har verkställts och ett nytt certifikat inte kan utfärdas eller sändas till fartyget innan det gällande certifikatet upphör att gälla, får den av administrationen auktoriserade personen eller organisationen påteckna det gällande certifikatet, som då skall godtas som giltigt för en ytterligare tid på högst fem månader räknat från den dag då det skulle ha upphört att gälla.

5. Om ett fartyg på ett certifikats upphörandedag inte befinner sig i en hamn där det skall besiktigas, kan administrationen förlänga certifikatets giltighetstid, men förlängningen skall endast beviljas så att fartyget skall kunna fortsätta sin resa till den hamn där det skall besiktigas och endast i de fall där det verkar vara riktigt och skäligt att göra detta. Ett certifikat får inte förlängas mer än tre månader, och ett fartyg som beviljas en sådan förlängning skall inte vid ankomsten till den hamn där det skall besiktigas ha rätt att med stöd av en sådan förlängning lämna

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

2. When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate.

3. When the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

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

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

5. If a ship at the time when the Certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the Certificate, but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No Certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which such extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed,

den hamnen utan att ha ett nytt certifikat. När den förnyade besiktningen har verkställts, skall det nya certifikatet gälla till en dag som får vara högst fem år senare än det gällande certifikatets upphörandedag innan förlängningen beviljades.

6. Ett certifikat utfärdat för ett fartyg som gör korta resor och som inte har förlängts enligt ovanstående bestämmelser i denna regel får av administrationen förlängas för en tid av högst en månad räknat från den upphörandedag som anges i certifikatet. När den förnyade besiktningen har verkställts, skall det nya certifikatet gälla till en dag som får vara högst fem år senare än det gällande certifikatets upphörandedag innan förlängningen beviljades.

7. I särskilda fall som administrationen bestämmer, behöver ett nytt certifikat inte dateras från det gällande certifikatets upphörandedag enligt bestämmelserna i punkt 2.2, punkt 5 eller punkt 6 i denna regel. I dessa särskilda fall skall det nya certifikatet gälla till en dag som får vara högst fem år senare än dagen för den förnyade besiktningen.

8. Om en årlig besiktning verkställs före den tid som anges i regel E-1,

8.1 skall den årsdag som anges i certifikatet ändras genom påteckning till ett datum som inte får vara mer än tre månader senare än det datum då besiktningen verkställdes,

8.2 skall nästkommande årliga besiktning eller mellanliggande besiktning enligt regel E-1 vara verkställd under det tidsintervall som anges i den regeln med 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 överskrider.

9. Ett certifikat utfärdat med stöd av regel E-2 eller E-3 skall upphöra att gälla i följande fall:

9.1 När strukturer, utrustning, system, anordningar, arrangemang eller material som behövs för att till fullo följa denna konvention har ändrats, ersatts eller väsentligen reparerats och certifikatet inte har påtecknats i en-

be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new Certificate. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

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

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

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

.1 the Anniversary date shown on the Certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than three months later than the date on which the survey was completed;

.2 the subsequent annual or intermediate survey required by regulation E-1 shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new Anniversary date;

.3 the expiry date may remain unchanged provided one or more annual surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation E-1 are not exceeded.

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

.1 if the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material necessary to comply fully with this Convention is changed, replaced or significantly repaired and the Certificate is not endorsed in accord-

lighet med denna bilaga.

9.2 När fartyget har övergått till en annan stats flagg. Ett nytt certifikat skall endast utfärdas när den part som skall utfärda det har förväntat sig om att fartyget uppfyller kraven i regel E-1. Vid överlåtelse mellan parter skall, om framställning har gjorts om det inom tre månader efter överlåtelsen, den part vars flagg fartyget tidigare hade rätt att föra så snart som möjligt till administrationen överlämna kopior av de certifikat som fartyget hade före överlåtelsen och, om sådana finns, kopior av tillämpliga 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.

ance with this Annex;

.2 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Party issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation E-1. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the Certificates carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports;

.3 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation E-1.1; or

.4 if the Certificate is not endorsed in accordance with regulation E-1.1.

Bihang I

Formulär till internationellt barlastvattenhanteringscertifikat

Internationellt barlastvattenhanteringscertifikat

Detta certifikat har utfärdats i enlighet med bestämmelserna i internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment ("konventionen") med tillstånd av myndigheterna i

.....
(landets fullständiga namn)

av

(fullständig benämning på behörig person eller behörigt organ enligt konventionen)

Uppgifter om fartyget¹

Fartygets namn:

Signalbokstäver:

Hemort:

Bruttodräktighet:

IMO-nummer²:

Datum för kölsträckning eller då fartyget var på motsvarande byggnadsstadium:

Barlastvattenkapacitet (m³):

Uppgifter om använda metoder för hantering av barlastvatten

Använd metod för hantering av barlastvatten:

Datum för installation (i tillämpliga fall):

Tillverkarens namn (i tillämpliga fall):

Huvudsaklig metod eller metoder för hantering av barlastvatten på detta fartyg är:

- i överensstämmelse med regel D-1
- i överensstämmelse med regel D-2 (beskriv!)
- regel D-4 gäller för fartyget.

Härmed intygas

1. att fartyget har besiktigats enligt regel E-1 i konventionens bilaga,

¹ Kan även anges horisontellt i rutor.

² Enligt systemet för identifiering av fartyg som antogs av organisationen genom resolution A.600(15).

RP 122/2015 rd

2. att det vid besiktningen har konstaterats att hantering av barlastvatten uppfyller bestämmelserna i konventionens bilaga.

Detta certifikat gäller till den (datum), under förutsättning att fartyget genomgår besiktning i enlighet med regel E-1 i konventionens bilaga.

Datum för genomförande av den besiktning som avses i detta certifikat: (dag, månad, år).

Utfärdat i

.....
(ort)

.....
(Datum)

.....
(Underskrift av behörig befattningshavare)

(Myndighetens prägel eller stämpel)

RP 122/2015 rd

Påteckning av årlig besiktning och mellanliggande besiktningar

Härmed intygas att detta fartyg vid besiktning enligt regel E-1 i konventionens bilaga har befunnits uppfylla konventionens tillämpliga bestämmelser.

Årlig besiktning:
(av behörig befattningshavare)

Underskrift

Ort

Datum.....

(Myndighetens prägel eller stämpel)

Årlig besiktning* / mellanliggande besiktning*: Underskrift
(av behörig befattningshavare)

Ort

Datum.....

(Myndighetens prägel eller stämpel)

Årlig besiktning* / mellanliggande besiktning*: Underskrift
(av behörig befattningshavare)

Ort

Datum.....

(Myndighetens prägel eller stämpel)

Årlig besiktning:

Underskrift
(av behörig befattningshavare)

Ort

Datum.....

(Myndighetens prägel eller stämpel)

* Stryk det ej tillämpliga.

Årlig besiktning / mellanliggande besiktning enligt regel E-5.8.3

Härmed bekräftas att detta fartyg vid årlig besiktning* / mellanliggande besiktning* enligt regel E-5.8.3 i konventionens bilaga har befunnits uppfylla konventionens tillämpliga bestämmelser.

Underskrift
(av behörig befattningshavare)

Ort

Datum.....

(Myndighetens prägel eller stämpel)

Påteckning för att förlänga certifikat som är giltiga under fem år då regel E-5.3 är tillämplig

Detta fartyg uppfyller de tillämpliga bestämmelserna i konventionen och detta certifikat skall därför enligt regel E-5.3 i konventionens bilaga godtas som giltigt till den (datum):

Underskrift
(av behörig befattningshavare)

Ort

Datum.....

(Myndighetens prägel eller stämpel)

Påteckning i fall då förnyad besiktning har verkställts och regel E-5.4 är tillämplig

Detta fartyg uppfyller de tillämpliga bestämmelserna i konventionen och detta certifikat skall därför enligt regel E-5.4 i konventionens bilaga godtas som giltigt till den (datum):

Underskrift
(av behörig befattningshavare)

Ort

Datum.....

(Myndighetens prägel eller stämpel)

* Stryk det ej tillämpliga.

RP 122/2015 rd

Påteckning för att förlänga giltighetstiden för ett certifikat tills fartyget kommer fram till besiktningshamn eller för en förlängning där regel E-5.5 eller E-5.6 är tillämplig

Detta certifikat skall enligt regel E-5.5 eller E-5.6* i konventionens bilaga godtas som giltigt till (datum):

Underskrift
(av behörig befattningshavare)

Ort

Datum.....

(Myndighetens prägel eller stämpel)

Påteckning för att framflytta årsdagen när regel E-5.8 är tillämplig

Enligt regel E-5.8 i konventionens bilaga är den nya årsdagen (datum):

Underskrift
(av behörig befattningshavare)

Ort

Datum.....

(Myndighetens prägel eller stämpel)

Enligt regel E-5.8 i konventionens bilaga är den nya årsdagen (datum):

Underskrift
(av behörig befattningshavare)

Ort

Datum.....

(Myndighetens prägel eller stämpel)

* Stryk det ej tillämpliga.

Bihang II

Formulär till barlastvattendagbok

Internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment

Tid: från (datum) till (datum)

Fartygets namn:

.....

IMO-nummer:

.....

Bruttodräktighet:

.....

Flagg:

.....

Total barlastvattenkapacitet (m³):

.....

Fartyget har barlastvattenhanteringsplan:

Diagram över fartyget med angivande av barlasttankar:

1. Inledning

I enlighet med regel B-2 i bilagan till internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment skall anteckningar föras om varje barlastvattenoperation. Häre ingår utsläpp till sjöss och till mottagningsanordningar.

2. Barlastvatten och hantering av barlastvatten

Med termen barlastvatten avses vatten och däri flytande materia som tas in i ett fartyg för att reglera fartygets trim, krängning, djupgående, stabilitet eller skrovspänning. Hantering av barlastvatten skall verkställas i enlighet med en godkänd plan för hantering av barlastvatten och med beaktande av organisationens riktlinjer³.

3. Anteckningar i barlastvattendagboken

Anteckningar i barlastvattendagboken skall införas vid följande tillfällen:

3.1 När barlastvatten tas in

³ Syftar på riktlinjerna för kontroll och hantering av fartygs barlastvatten för att begränsa införande av skadliga vattenlevande organismer och patogener antagna av organisationen i resolution A.868(20).

RP 122/2015 rd

3.1.1 Datum, tidpunkt och lokalisering av hamn eller anordning för intag (hamn eller latitud och longitud) och djup, om intaget görs utanför hamn.

3.1.2 Uppskattad volym av intag (m³).

3.1.3 Underskrift av för åtgärden ansvarig befattningshavare.

3.2 När barlastvatten cirkuleras eller behandlas i syfte att hantera barlastvatten

3.2.1 Datum och tidpunkt för åtgärden.

3.2.2 Uppskattad volym som cirkuleras eller behandlas (m³).

3.2.3 Uppgift om åtgärden vidtagits i enlighet med barlastvattenhanteringsplanen.

3.2.4 Underskrift av för åtgärden ansvarig befattningshavare.

3.3 När barlastvatten släpps ut i havet

3.3.1 Datum, tidpunkt och lokalisering av hamn eller anordning för utsläpp (hamn eller latitud och longitud).

3.3.2 Uppskattad volym av utsläpp (m³) och återstående volym (m³).

3.3.3 Uppgift om den godkända barlastvattenhanteringsplanen har tillämpats före utsläppet.

3.3.4 Underskrift av för åtgärden ansvarig befattningshavare.

3.4 När barlastvatten släpps ut i en mottagningsanordning

3.4.1 Datum, tidpunkt och plats för intag av barlastvatten.

3.4.2 Datum, tidpunkt och plats för utsläppet.

3.4.3 Hamn eller anordning.

3.4.4 Uppskattad utsläppt och intagen volym (m³).

3.4.5 Uppgift om godkänd barlastvattenhanteringsplan har tillämpats före utsläppet.

3.4.6 Underskrift av för åtgärden ansvarig befattningshavare.

3.5 Vid ofrivilligt eller annat exceptionellt intag eller utsläpp av barlastvatten

3.5.1 Datum och tidpunkt för händelsen.

3.5.2 Fartygets hamn eller position vid händelsen.

3.5.3 Uppskattad volym utsläppt barlastvatten (m³).

RP 122/2015 rd

3.5.4 Omständigheterna vid intag, utsläpp, läcka eller förlust och skälen härför samt allmänna kommentarer.

3.5.5 Uppgift om godkänd barlastvattenhanteringsplan har tillämpats före utsläppet.

3.5.6 Underskrift av för åtgärden ansvarig befattningshavare.

3.6 Ytterligare driftsförfaranden och allmänna kommentarer

4. Barlastvattenvolym

Ombordvarande barlastvattenvolym uppskattas i kubikmeter. Barlastvattendagboken innehåller många hänvisningar till den uppskattade volymen barlastvatten. Det erkänns att exaktheten i uppskattning av barlastvolym är föremål för olika tolkningar.

Anteckningar om barlastvattenoperationer

Exempel på en sida i barlastvattendagboken

Fartygets namn:

Signalbokstäver:

Datum	Nummer	Anteckning om åtgärder / underskrift av ansvarig befattningshavare

Befälhavarens namnteckning:

APPENDIX I

FORM OF INTERNATIONAL BALLAST WATER MANAGEMENT CERTIFICATE

INTERNATIONAL BALLAST WATER MANAGEMENT CERTIFICATE

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

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

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

Particulars of ship¹

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Gross Tonnage

IMO number²

Date of Construction

Ballast Water Capacity (in cubic metres)

Details of Ballast Water Management Method(s) Used

Method of Ballast Water Management used

Date installed (if applicable)

Name of manufacturer (if applicable)

¹ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.
² IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

RP 122/2015 rd

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEY(S)

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

Annual survey: Signed
(Signature of duly authorized official)
Place
Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed
(Signature of duly authorized official)
Place
Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

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

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

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

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

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

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

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate

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

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

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

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

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate

APPENDIX II

FORM OF BALLAST WATER RECORD BOOK

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

Period From: To:

Name of Ship

IMO number

Gross tonnage

Flag

Total Ballast Water capacity (in cubic metres)

The ship is provided with a Ballast Water Management plan

Diagram of ship indicating ballast tanks:

1 Introduction

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

2 Ballast Water and Ballast Water Management

“Ballast Water” means water with its suspended matter taken on board a ship to control trim, list, draught, stability, or stresses of a ship. Management of Ballast Water shall be in accordance with an approved Ballast Water Management plan and taking into account Guidelines⁴ developed by the Organization.

3 Entries in the Ballast Water Record Book

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

3.1 When Ballast Water is taken on board:

- .1 Date, time and location of port or facility of uptake (port or lat/long), depth if outside port
- .2 Estimated volume of uptake in cubic metres
- .3 Signature of the officer in charge of the operation.

⁴ Refer to the Guidelines for the control and management of ships' ballast water to minimize the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens adopted by the Organization by resolution A.868(20).

RP 122/2015 rd

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

3.6 Additional operational procedure and general remarks

4 Volume of Ballast Water

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

RECORD OF BALLAST WATER OPERATIONS

SAMPLE BALLAST WATER RECORD BOOK PAGE

Name of Ship:

Distinctive number or letters

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

Signature of master