

**Sveriges införande av den Internationella konventionen om  
kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment**

**Anna Borglin**

**Juris kandidat programmet**

**Examensarbete 20 p**

**Juridiska institutionen vid Göteborgs Universitet**

**Handledare: Svante O Johansson**

# Innehållsförteckning

<b>1 Inledning</b> .....	<b>4</b>
1.1 Introduktion .....	4
1.2 Syfte och frågeställningar .....	4
1.3 Avgränsningar .....	5
1.4 Metod och disposition .....	5
<b>2 Bakgrund</b> .....	<b>7</b>
2.1 Problemet med främmande arter .....	7
2.1.1 Miljövänliga transporter? .....	7
2.1.2 Främmande arter .....	7
2.1.3 Faran med främmande arter .....	8
2.1.4 Resultat av spridningen .....	9
2.1.5 Spridningen av främmande arter genom fartygstrafik .....	10
2.2 Östersjön – ett känsligt hav.....	11
2.3 Berörda myndigheter och organ.....	11
2.4 Konventionen om biologisk mångfald.....	14
<b>3 Jurisdiktion</b> .....	<b>15</b>
3.1 Havszoner.....	15
3.2 Staters lagstiftande och verkställande jurisdiktion.....	16
<b>4 Barlastkonventionen</b> .....	<b>18</b>
4.1 Allmänt.....	18
4.2 Barlastkonventionens uppkomst.....	19
4.3 Syftet med barlastkonventionen.....	20
4.3.1 Åtgärder för att hindra spridning av främmande arter.....	20
4.3.2 Skifte av barlastvatten.....	20
4.3.2.1 Krav på avstånd och djup.....	20
4.3.2.2 Geografiska områden.....	21
4.3.3 Tekniska system.....	22
4.3.3.1 Tekniska system som krav.....	22

4.3.3.2	Processen till ett godkänt tekniskt system.....	22
4.3.4	Mottagningsanordningar.....	24
4.3.5	Annan godkänd metod.....	24
4.3.6	Övriga krav.....	25
4.4	Global jämförelse.....	25
4.4.1	Länder i urval.....	25
4.4.2	Globallast projektet.....	26
4.5	Sveriges problem med implementering.....	27
<b>5</b>	<b>Införlivandet av barlastkonventionen i svensk lagstiftning.....</b>	<b>31</b>
5.1	Sverige ansluter sig till barlastkonventionen.....	31
5.2	Rättslig reglering.....	31
5.3	Barlastvattenlagen.....	32
5.3.1	Åtgärder vid överträdelse.....	32
5.3.2	Ansvar och påföljder.....	32
5.3.2.1	Barlastvattenavgift.....	32
5.3.2.2	Straffrättslig påföljd.....	33
5.3.2.3	Inspektion.....	34
5.3.2.4	Förbud och föreläggande.....	34
<b>6</b>	<b>Sammanfattande analys.....</b>	<b>36</b>

# 1 Inledning

## 1.1 Introduktion

Spridningen av främmande arter genom barlastvattnet är ett av de allvarligaste hoten mot den marina miljön och fartygstrafiken är den största orsaken till dagens allt snabbare spridning av främmande arter.<sup>1</sup> Genom att fartygen tar in och släpper ut barlastvatten för att stabilisera fartyget så släpper man tillsammans med vattnet ut en mängd olika organismer. Detta kan få ödesdigra konsekvenser.

Sjöfartsbranschen är internationell, dels på grund av att transporter sker till och från alla världens hörn, men också för att ett fartyg kan vara kopplat till ett land på grund av registrering och ett annat land på grund av ägandeskap. Internationella problem kan endast lösas med hjälp av samverkan av alla stater. Därför bör lösningarna utarbetas på den globala arenan.

För att förhindra spridning av främmande arter antogs år 2004 den Internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, som utarbetas under ledning av den internationella sjöfartsorganisationen, IMO.<sup>2</sup> Arbetet med att få länder att ratificera barlastkonventionen sker nu, dels på global nivå, men framförallt i de enskilda länderna då förutsättningarna att lyckas med implementeringen av barlastkonventionen är specifika för varje land.

## 1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med denna uppsats är att se närmare på och beskriva utvecklingen kring arbetet med den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. Jag vill förklara och sätta ljus på problemen specifika för oss europeiska nordbor. Med denna uppsats vill jag försöka få fram en sorts guide om barlastkonventionen och mitt mål är att ge en bred allmän grund. Min tanke med denna uppsats är att få upp ögonen för

---

<sup>1</sup> Sandström, Peter, Nya arter kan medföra fara, Meddelande från Åbo Akademi nr.10 2005-06-03 (2007-09-11), [http://www.abo.fi/meddelanden/forskning/2005\\_10\\_leppakoski.sht](http://www.abo.fi/meddelanden/forskning/2005_10_leppakoski.sht)

<sup>2</sup> International Maritime Organization

problemet med spridningen av främmande arter genom barlastvatten och belysa Sveriges väg mot en implementering av den internationella barlastkonventionen. Min förhoppning är att läsaren ska inse vikten av en lyckad implementering av den internationella barlastkonventionen.

### 1.3 Avgränsningar

Jag kommer att avgränsa arbetet på följande sätt. Bakgrundsbeskrivningen av främmande arter kommer ske översiktligt. Problemet med barlastvatten angränsar till ett miljötekniskt område och det är svårt att inte till viss grad beröra den tekniska sidan av det. Detta lägger grunden till att man förstår syftet med konventionen och dess betydelse för den marina miljön. För den som önskar fördjupa sig i främmande arter eller tekniken för reningen hoppas jag att man med hjälp av källhänvisningarna lätt kan finna ytterligare information i dessa ämnen.

### 1.4 Metod och disposition

För att beskriva bakgrunden till barlastkonventionens uppkomst har jag använt faktaböcker, vetenskaps artiklar och rapporter inom området. Mycket information har hämtats från berörda myndigheter och organisationers hemsidor på internet. Kontakt med bransch- och myndighets personer har hjälpt till att klargöra frågeställningar som uppstått i samband med inläsning av information. När jag påbörjade uppsatsen fanns det inte mycket information att tillgå. Sjöfartsverkets rapport från 2005<sup>3</sup> fick ligga till grund för mycket av beskrivningen av Sveriges problem med implementeringen av barlastkonventionen. Under uppsatsen gång har förarbeten arbetats fram och dessa har till största del legat till grund för min beskrivning och analys av Sveriges arbete med barlastkonventionen.

För att introducera ämnet och för att förstå grundproblematiken startar uppsatsen med en bakgrundsinformation om problemet med främmande arter och vilka förödande konsekvenser det kan få om de lyckas etablera sig.

---

<sup>3</sup> Sjöfartsverket, Redovisning av regeringsuppdrag att utreda Sveriges genomförande av den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, beteckning 0602-04-17389, Norrköping, 2005

Efter bakgrundsinformationen kommer fokus i uppsatsen placeras på syftet med barlastkonventionen och på Sveriges speciella förutsättningar att uppfylla de i barlastkonventionen ställda krav, med tanke på det vatten som finns runt vårt land. För att placera barlastkonventionen i dess rätta sammanhang, den globala arenan, sker en kort redovisning av utvalda länders olika regleringar. Detta kan visa på en vägledning hur man kan komma till rätta med den grundläggande problematiken, nämligen förflyttandet och etableringen av främmande arter.

Problematiken gällande olika staters jurisdiktion över havsområden diskuteras och därefter redogörs hur barlastkonventionen ska införlivas i svensk lagstiftning. Uppsatsen avslutas med en sammanfattande analys.

## 2 Bakgrund

### 2.1 Problemet med främmande arter

#### 2.1.1 Miljövänliga transporter?

Arters förflyttning över jordklotet har varit känt under hela 1900-talet. Däremot har de katastrofala effekterna inte varit lika kända. Som en naturlig följd av att transporterna blivit fler och fler har spridningen av främmande arter genom barlastvatten ökat. Sjötransporter är ett av de miljövänligaste transportsätt som idag finns att tillgå. I och med att miljökraven på övriga transportsätt, som till exempel bil och flyg, ökar så ökar också kraven på sjötransporter. Det faktum att vi inte kommer att se en minskning av transporter, utan snarare en ökning genom ökad handel<sup>4</sup> innebär att man får finna sätt att göra branschen miljövänligare. Ett av dessa sätt är att införa regleringar. Detta kan bland annat göras genom att sätta gränstal för vissa utsläpp och påföra en utsläppsskatt. En skatt eller avgift på utsläpp driver branschen att enskilt arbeta för miljövänligare transporter.

#### 2.1.2 Främmande arter

Med frasen en främmande art anses normalt en art, underart, population, proveniens eller gen av växter, djur, svampar eller mikroorganismer som med människans hjälp har spridits utanför sitt naturliga utbredningsområde.<sup>5</sup> I frasen innefattas alla delar, gameter, frön, ägg eller andra enheter som kan överleva eller reproducera sig.<sup>6</sup> En främmande art är en organism som inte härstammar från eller förekommer naturligt i ett område men som avsiktligt eller oavsiktligt, med människans hjälp, har flyttats till ett område som ligger utanför organismens naturliga och möjliga utbredningsområde. De arter som är ett direkt hot kallas invasiv främmande art, dessa är direkt skadliga för den biologiska mångfalden och människors ekonomi och hälsa.<sup>7</sup> De flesta arter har ett larvstadium då de simmar runt i vattnet och det är under detta stadium som de kan bli uppfångade i barlastvattnet.

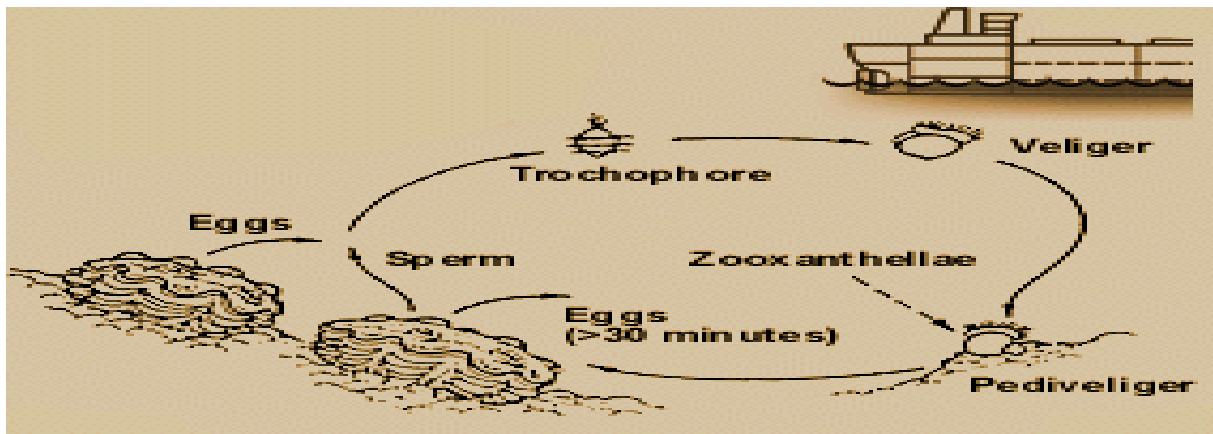
---

<sup>4</sup> Fortsatt stark ökning av utrikeshandeln, Pressmeddelande från SCB, nr 2011:57, 2011-03-03 (2011-03-27), <http://www.scb.se>

<sup>5</sup> Främmande arter, Definitioner, 2010-11-10 (2011-02-24), <http://www.frammandearter.se/>

<sup>6</sup> Centrum för biologisk mångfald, Sveriges genomförande av Konventionen om biologisk mångfald med avseende på främmande arter och genotyper, Dnr: 2004-02-22, s. 18

<sup>7</sup> Främmande arter, Definitioner, 2010-11-10 (2011-02-24), <http://www.frammandearter.se/>



## Clam life cycle<sup>8</sup>

För att en art ska vara introducerad i en ny miljö måste den även ha etablerat sig. Av de introducerade organismerna så etablerar sig cirka 10 % och av dessa är cirka 10 % liktydigt med problem.<sup>9</sup> Så den stora mängd av arter som sprids orsakar aldrig någon skada, detta kan bland annat bero på att förhållandena i det nya området inte skapar förutsättning för etablering och för att en art ska vara liktydigt med problem krävs det oftast att en art inte har naturliga fiender i det nya området.

En främmande art kan introduceras avsiktligt eller oavsiktligt. Avsiktlig introduktion är när man medvetet etablerar en art utanför dess normala område och lyckas med etableringen. Avsiktlig introduktion sker oftast i kommersiellt syfte som till exempel odling av fisk och skaldjur. Oavsiktlig introduktion sker då introduktionen inte är syftet. Oftast sker detta genom misstag då organismen följer med i till exempel ballastvattnet eller sitter fast på ett fartygs skrov.<sup>10</sup>

### 2.1.3 Faran med främmande arter

Vissa arter anpassar sig bra till ett nytt område och gör inga nämnvärda intryck på sin nya omgivning. En del arter etablerar sig inte och utgör därför inget hot. Det är de invasiva arterna som etablerar sig som kan utgöra en fara för miljön och människor. En invasiv art utgör en fara eftersom de oftast inte har några naturliga fiender i sitt nya område. De kan fritt

<sup>8</sup> International Maritime Organization, The problem, 2000-2011 (2011-02-24), <http://globallast.imo.org/index.asp?page=problem.htm&menu=true>

<sup>9</sup> Främmande arter, Införd men oetablerad? 2010-11-10 (2011-02-24), <http://www.frammandearter.se/>

<sup>10</sup> Främmande arter, Avsiktligt/oavsiktligt? 2010-11-10 (2011-02-24), <http://www.frammandearter.se/>



fortplantera sig utan att bli störda och detta kan i förlängningen innebära att de till slut slår ut andra etablerade arter. Enligt Erkki Leppäkoski<sup>11</sup> introduceras en ny art på global basis var nionde vecka.<sup>12</sup> Han trycker vidare på det faktum att när en främmande art har etablerat sig är det praktiskt taget omöjligt att avlägsna den eller att förhindra dess spridning och att det därför är mycket viktigt med förebyggande åtgärder.<sup>13</sup>

#### 2.1.4 Resultat av spridningen

I den prisbelönade dokumentären ”Invaders from the sea” av BBC Worldwide i samarbete med IMO, får man en skrämmande inblick i de konsekvenser etableringen av främmande arter kan innebära. I filmen berättas det bland annat om att giftbildande alger i Sydafrika lett till att människor avlidit. Musslor absorberar giftet, men blir inte påverkade. Då det ej syns på musslorna att de absorberat giftet har det hänt att människor plockar musslorna och när de äter dem, får de i sig gifter som sätter sig på nervsystemet och kan leda till döden genom andnöd.

I Kaspiska havet har det kommersiella fisket upphört på grund av att kammaneten *Mnemiopsis leidyi* fått fäste och helt slått ut fisket. Kammaneten som finns naturligt längs Amerikas östkust, har antagligen introducerats i Kaspiska havet genom barlastvatten.<sup>14</sup> I och med att den inte hade några naturliga fiender fick det ödesdigra konsekvenser. Farhågorna är stora att den kommer sprida och etablera sig även i europeiska vattenområden och att det är viktigt att begränsa dess framfart. Kammaneten klarar temperaturer mellan 3 och 35 grader Celsius och så låga salthalter som 3 procent, men behöver över 20 grader för att föröka sig kraftigt.<sup>15</sup> I Sverige har vi på västkusten kunnat se kammaneten, som i vissa fall verkar ha tagit över badplatserna. Enligt uppgift ska den ha syns till redan 2006 och tack vare den milda vintern ha överlevt.<sup>16</sup>

---

<sup>11</sup> Pensionerad professor i ekologi och miljövard vid Åbo Akademi som i början på 1980-talet uppmärksammade problematiken med främmande arter i Östersjön.

<sup>12</sup> Leppäkoski Erkki, (2003) Främmande arter i barlastvattentankar- Hot eller ny naturresurs? Göteborgs Hamn AB Oljedag 24 april 2003 genom Sjöfartsverket, Redovisning av regeringsuppdrag att utreda Sveriges genomförande av den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, Sjöfartsverkets beteckning 0602-04-17389, 2005-02-25, Norrköping, s.3

<sup>13</sup> Sandström, Peter, Nya arter kan medföra fara, Meddelande från Åbo Akademi nr.10 2005-06-03 (2007-09-11), [http://www.abo.fi/meddelanden/forskning/2005\\_10\\_leppakoski.sht](http://www.abo.fi/meddelanden/forskning/2005_10_leppakoski.sht)

<sup>14</sup> Jansson, Kristina, Främmande arter i marin miljö, Naturvårdsverket, Stockholm, 1994, s. 49

<sup>15</sup> Jansson, Kristina, Främmande arter i marin miljö, Naturvårdsverket, Stockholm, 1994, s. 49

<sup>16</sup> Hilvarsson, Annelie, Antifouling och ballastvatten – ekologiska konsekvenser, Föreläsning inom kursen Sjöfartens miljöpåverkan, Chalmers Lindholmen, 2007-09-13

Ett annat exempel är introduktionen av zebramusslan, *Dreissena polymorpha*. Zebramusslan som lätt fäster sig på fast yta, har orsakat stora kostnader då den täpper till rör som har till syfte att ta in vatten. Ontario Power Generation i Kanada uppskattar sina kostnader att rengöra vattenrören från zebramusslan till 44 miljoner USD för åren mellan 1990 och 2000.<sup>17</sup>

Barlastvatten kan även innehålla olika typer av virus och bakterier som sprids från hamn till hamn. Många hamnar är kraftigt förorenade av avloppsvatten och avrinning från jordbruk och man har konstaterat att bland annat kolera- och salmonella bakterien kan spridas genom barlastvattnet.<sup>18</sup>

Till skillnad från oljespill, där insatser kan göras för att rädda naturen, är spridningen av främmande arter oftast omöjlig att hindra. Att förebygga nya etableringar är det enda sättet.<sup>19</sup>

Ett alternativt sätt att hantera en etablerad främmande art är genom biologisk bekämpning, det vill säga genom att avsiktligt introducera en naturlig fiende. Problemet med detta är att det kräver noga övervägande för att finna lämplig art, som i sig själv inte medför samma skada som den art den ska bekämpa och som i övrigt fungerar väl med det aktuella ekosystemet. Då problemet oftast är gränsöverskridande krävs också att alla inblandade parter godkänner detta alternativ till bekämpning.<sup>20</sup>

### 2.1.5 Spridningen av främmande arter genom fartygstrafik

Introduktionen av främmande arter genom fartygstrafik sker dels genom in- och utsläpp av barlastvatten och dels genom att arter fäster sig på fartygens skrov. Då främmande arter kan ta sig hit på skroven på fartygen, innebär det att effektiva båtbottnfärger behövs för att hindra att organismer kan fästa. Förutom det faktum att främmande arter sprids, så krävs det också större energiförbrukning när massa djur är fästa på skrovet. På ett skrov är en art inte skyddad på samma sätt som i en barlastvattentank och det är troligt att en art inte kan hålla sig kvar under en lång resa över till exempel Atlanten.

---

<sup>17</sup> Transport Canada, The Canadian Ballast Water Programme, Alien Invasive Species, Economic Impact, 2010-01-21 (2011-02-24), <http://www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/oep-environment-ballastwater-alienspecies-1055.htm>

<sup>18</sup> Främmande arter, Människors hälsa, 2010-11-10 (2011-02-24), <http://www.frammandearter.se/>

<sup>19</sup> Leppäkoski, E, Gollasch, S and Olenin, S, Alien species in European waters, Invasive aquatic species of Europe, distribution, impact and management, Kluwer Academic Publishers, 2002, s. 6

<sup>20</sup> Jansson Kristina, Främmande arter I marin miljö, Naturvårdsverket, Stockholm, 1994, s. 31

Det sätt flest främmande arter sprids på är genom fartygstrafiken och barlastvatten.<sup>21</sup> En art blir uppfångad i en barlastvattentank och blir inte utsläppt förrän i nästa hamn när fartyget ska lasta och lossa. Ändå har problemet med spridningen av främmande arter i barlastvatten inte fått lika stor uppmärksamhet som problemet med giftiga båtbottnfärger. Bristen på uppmärksamhet gällande problemet med barlastvatten kommer sig antagligen av att man inte, till skillnad från båtbottnfärg, utsätter naturen för onaturliga, och i de flesta fall giftiga, ämnen. Folk förstår inte riktigt effekterna av att rubba naturens egna ekosystem. Att problemet med främmande arter kan få dessa enorma konsekvenser, har folk i allmänhet inte insett.

## 2.2 Östersjön – ett känsligt hav

Områden som är speciellt känsliga för sjöfartens skadeverkningar och behöver särskilt skydd på grund av ekologiska, ekonomiska, kulturell och vetenskaplig betydelse, kan av IMO utses till Particularly Sensitive Sea Area, PSSA.<sup>22</sup> Östersjön, med Ryssland undantaget, blev i juli 2006 klassad som ett särskilt känsligt havsområde av IMO. För tillfället har 11 områden i världen klassats som PSSA. Genom att man klassificerar ett område som PSSA kan hårdare regler införas, som till exempel att lägga om en rutt för att undvika ett specifikt område.<sup>23</sup> För sjötrafiken i Östersjön har klassningen inneburit trafikomläggningar i Ålandshav samt runt Gotland.<sup>24</sup>

## 2.3 Berörda myndigheter och organ

Sjöfartsbranschen berör flera länder, inte enbart på grund av transporter, utan även gällande ägandeskap och registrering. Detta innebär att man ofta rör sig mellan områden som berörs av olika jurisdiktioner. Behovet av internationell reglering på detta område var därför uppenbart och 1948 så bildades Inter-Governmental Maritime Organization, numera International

---

<sup>21</sup> Sandström, Peter, Nya arter kan medföra fara, Meddelande från Åbo Akademi nr.10 2005-06-03 (2011-03-27), [http://www.abo.fi/meddelanden/forskning/2005\\_10\\_leppakoski.sht](http://www.abo.fi/meddelanden/forskning/2005_10_leppakoski.sht)

<sup>22</sup> SOU 2003:72, Havet – tid för en ny strategi, s. 169

<sup>23</sup> International Maritime Organization, Particularly Sensitive Sea Areas, 2010 (2011-01-16) <http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/PSSAs/Pages/Default.aspx>

<sup>24</sup> Korrespondens med Pernilla Bergstedt, Chef Fartygsoperativa enheten, 2011-04-29, Sjöfartsavdelningen, Transportstyrelsen

Maritime Organization. IMO är ett FN-organ med syfte att fungera som en internationell sjöfartsorganisation och har till uppgift att utforma internationella regleringar.<sup>25</sup>

Bakom en stor del av arbetat med att ta fram riktlinjer för hantering av ballastvatten och grunden till ballastkonventionen, står IMO:s miljökommitté, Marine Environmental Protection Committee, MEPC, för.

Tillsammans med Global Environment Facility (GEF) och United Nations Development Programme (UNDP) arbetar IMO genom Global Ballast Water Management på att ge tekniskt stöd och expertis åt främst utvecklingsländerna. Projektet GloBallast ska främst hjälpa de utvecklande länderna med att implementera den nya konventionen.<sup>26</sup>

Helsingforskommissionen (HELCOM)<sup>27</sup> arbetar för att skydda den marina miljön i Östersjön från alla sorters föroreningar och att återställa och skydda den ekologiska balansen. Samarbete i denna kommission sker mellan Danmark, Estland, EU, Finland, Lettland, Litauen, Polen, Ryssland, Sverige och Tyskland. HELCOM ska aktivt arbeta för att uppnå sitt syfte, däri ligger att stötta en ratificering av ballastkonventionen.<sup>28</sup>

Ett liknande samarbete finns även för nordöstra Atlanten, OSPAR-kommissionen. Detta är ett samarbete mellan 15 länder för att skydda miljön i Nordsjön, inklusive Skagerrak och Kattegatt. Sverige har ratificerat konventionen för skydd av den marina miljön i nordöstra Atlanten, OSPAR. Inom detta samarbete sker ett arbete med att ta fram frivilliga riktlinjer för skifte av ballastvatten, vilken innebär att man bör ha skiftat ballastvatten innan inträde i OSPAR-regionen. Riktlinjerna innebär vidare att fartygen bör ha en ballastvattenhanteringsplan och föra dagbok över hanteringen av ballastvatten.<sup>29</sup>

Det låg på Sjöfartsverkets lott, genom sjöfartsinspektionen, att utreda hur ratificeringen av ballastkonventionen skulle gå till. Arbetet med denna utredning blev färdigställt i januari 2008 i SOU 2008:1 Ballastkonventionen – om Sveriges anslutning, fortsättningsvis kallad ballastvattenutredningen. Regeringen utser den myndighet som kommer ha till uppgift att

---

<sup>25</sup> International Maritime Organization, About IMO, 2011 (2011-04-17), [www.imo.org](http://www.imo.org)

<sup>26</sup> Se nedan under avsnitt 4.4.2

<sup>27</sup> Helsinki Commission Baltic Marine Environment Protection Commission

<sup>28</sup> HELCOM, About Helcom, (2011-04-27), [http://helcom.fi/helcom/en\\_GB/aboutus/](http://helcom.fi/helcom/en_GB/aboutus/)

<sup>29</sup> SOU 2008:1, Ballastkonventionen – om Sveriges anslutning, Stockholm, 2008, s. 64 f

utöva tillsyn över efterlevnaden av barlastkonventionens regler. Sedan 1 januari 2009 faller merparten av sjöfartsinspektionens uppgifter under den nya myndigheten Transportstyrelsen.<sup>30</sup>

Naturvårdsverket har det övergripande ansvaret för genomförandet av Sveriges miljömål.<sup>31</sup>

De är 16 stycken till antalet och dessa består i sin tur av delmål. Ett av miljömålen är *Hav i balans samt levande kust och skärgård*. Behovet av att begränsa introduktion av främmande arter nämns inte som ett av delmålen.<sup>32</sup>

Kustbevakningen har till uppgift att bland annat bidra till att den negativa miljöpåverkan från sjöfarten minskar och att genomföra insatser för att bevara, skydda och vårda havsmiljön. Kustbevakningen spelar en viktig roll som tillsynsmyndighet, för Sverige och andra länders upprätthållande av internationella och nationella regleringar. Då en av kustbevakningens uppgifter är sjöövervakning och annan kontroll- och tillsynsverksamhet kommer deras viktigaste roll bestå i att upptäcka, utreda och rapportera brott mot barlastkonventionen.<sup>33</sup>

Sjöfartsverket har som sagt det övergripande ansvaret för sjöfarten, men av yttersta vikt är ett samarbete mellan alla berörda myndigheter. För att effektivt kunna implementera barlastkonventionen och för att barlastkonventionen ska ge den önskade effekten, behövs både uppföljning, i form av rapportering, vilket Naturvårdsverket<sup>34</sup> är bäst lämpade att genomföra, och övervakning, vilket Kustbevakningen kan bidra med. Då sjöfartsinspektionen numera ligger under Transportstyrelsen är det troligt att denna myndighet kommer att få det övergripande ansvaret gällande implementeringen och tillsynen av barlastkonventionen.

---

<sup>30</sup> Prop 2008/09:229 Anslutning till och genomförande av barlastvattenkonventionen, s.53

<sup>31</sup> Naturvårdsverket, Sveriges miljömål - för ett hållbart samhälle, 2011-04-05 (2011-04-17), <http://www.naturvardsverket.se/sv/Sveriges-miljomal--for-ett-hallbart-samhalle/>

<sup>32</sup> Miljömålsportalen, Hav i balans samt levande kust och skärgård, 2011-02-28 (2011-04-19), Miljömålsportalen, [http://www.miljomal.nu/om\\_miljomalen/miljomalen/mal10.php#hav\\_3](http://www.miljomal.nu/om_miljomalen/miljomalen/mal10.php#hav_3)

<sup>33</sup> Kustbevakningen, Strategiska mål, 2011-03-28 (2011-04-17), <http://www.kustbevakningen.se/sv/om-oss/vart-uppdrag/strategiska-mal/>

<sup>34</sup> För information om Naturvårdsverkets syn på hur rapporteringen kan gå till se Naturvårdsverkets rapport 5694 Informationsflöde och rapporteringssystem för främmande arter, Stockholm, 2007

## 2.4 Konventionen om biologisk mångfald

Konventionen om biologisk mångfald har sitt ursprung i FN: s konferens om miljö och utveckling, UNCED, i Rio de Janeiro 1992. Syftet med konventionen är ett gemensamt internationellt arbete för hållbart nyttjande av biologisk mångfald, bevarandefrågor och rättighet till genetiska resurser. Konventionen har skrivits på av 168 stater.

Sverige har skrivit på Konventionen om biologisk mångfald och har genom detta förbundit sig att vårda vår biologiska mångfald och använda den på ett sätt så att den inte förstörs. I syfte att leva upp till de krav som konventionen ställde bildades Centrum för biologisk mångfald (CBM). CBM arbetar med att bedriva och samordna forskning, samt att utbilda och informera om biologisk mångfald. Konventionen ger övergripande riktlinjer, men var och en får bestämma hur målen bäst ska genomföras med tanke på det egna landets förutsättningar och speciella behov.<sup>35</sup>

---

<sup>35</sup> Centrum för biologisk mångfald, Om CBM, (2011-04-17), <http://www.cbm.slu.se/omcbm.htm>

## 3 Jurisdiktion

### 3.1 Havszoner

För att veta över vilket område som ett lands regler gäller måste man veta vilket område ett land har jurisdiktion över. Svaret på denna fråga kan vi finna i United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS, på svenska kallad havsrättskonventionen

Inom sjörätt är frågan om vilka områden en stat har jurisdiktion över inte alltid helt enkel. Fartyg seglar med olika länders flagg på alla världens hav. En stat har jurisdiktion över de fartyg som bär dess flagg oavsett var de befinner sig, den så kallade flaggstatsprincipen. Fartyg måste även följa de regler som utfärdats av andra stater när de befinner sig i vatten som tillhör den kuststatens jurisdiktion. Över vilka områden ett land kan fatta gällande regler och hur världens hav skulle delas upp finns reglerat i havsrättskonventionen. Havsrättskonventionen delar upp havet i olika zoner; inre vatten, territorialt vatten, ekonomisk zon och det fria havet.

Zonerna mäts utifrån ett lands baslinje, som dras i vattenområdet närmast kusten. Vattenområdet innanför baslinjen kallas inre vatten och därefter sträcker sig territorialt vattnet 12 nautiska mil ut från kuststatens baslinje. Det inre vattnet och territorialhavet bildar tillsammans Sveriges sjöterritorium.<sup>36</sup> Till territorialhavet kan en angränsande zon utses. Den angränsande zonen kan inte sträcka sig längre än 24 nautiska mil från baslinjen. Syftet med en angränsande zon är att en stat ska kunna utöva kontroll gällande överträdelse av regleringar rörande tullar, skatter, invandring och hälsoskydd. Den ekonomiska zonen kommer därefter och sträcker sig max 200 nautiska mil från den baslinje som används för territorialt vattnet. Tanken med den ekonomiska zonen är bland annat att ge en stat vissa suveräna rättigheter, varav en av dessa rättigheter innefattar jurisdiktion med avseende att skydda och bevara den marina miljön.<sup>37</sup>

---

<sup>36</sup> Lag (1966:374) om Sveriges Sjöterritorium § 1

<sup>37</sup> SOU 2003:72, Havet - tid för en ny strategi, s. 266

## 3.2 Staters lagstiftande och verkställande jurisdiktion

En kuststat har fullständig suveränitet över sitt inre vatten.<sup>38</sup> Ett undantag finns vid de fall den eventuellt raka baslinjen skär av de vatten som annars inte skulle vara att betrakta som inre vatten. I dessa vatten har utländska fartyg rätt till oskadlig genomfart.<sup>39</sup> En genomfart är oskadlig om den inte stör kuststatens lugn, ordning eller säkerhet. En oskadlig genomfart ska genomföras i enlighet med havsrättskonventionen och andra folkrättsliga regler<sup>40</sup>

Förutom rätten för utländska fartyg till oskadlig genomfart, har ett land även suveränitet inom territorialhavet.<sup>41</sup> Kuststaten har inom detta område rätt att skapa lagar och regler gällande en rad frågor bland annat rörande bevarandet av kuststatens miljö.<sup>42</sup> Dessa lagar och regler får även gälla utländska fartygs design, konstruktion, manskap eller utrustning om det i övrigt överensstämmer med generellt accepterade internationella regleringar.<sup>43</sup> Barlastkonventionens främsta syfte är att bevara den marina miljön och anses innehålla internationellt accepterade regleringar.

Barlastkonventionen hänvisar i inledningen till artikel 196 i Havsrättskonventionen, som säger att en stat ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att förhindra, begränsa och kontrollera avsiktlig eller oavsiktligt införande av främmande eller nya arter till viss del i den marina miljön som kan innebära betydande och skadliga förändringar till densamma. Havsrättskonventionen ger också jurisdiktion inom den ekonomiska zonen med avseende på att skydda och bevara den marina miljön.<sup>44</sup> Med dessa artiklar och sett i ljuset av barlastkonventionens syfte, har en stat lagstiftande jurisdiktion över sin ekonomiska zon, en slutsats som även barlastvattenutredningen drar.<sup>45</sup>

Barlastkonventionens artikel 9.1 anger att inspektion får ske i hamnar eller offshore-terminaler, även åtgärder som att varna fartyget, kvarhålla det eller avvisa det ska ske i hamn eller offshore-terminal, artikel 10.2. Den verkställande jurisdiktionen regleras i

---

<sup>38</sup> Förenta nationernas havsrättskonvention, artikel 2

<sup>39</sup> Förenta nationernas havsrättskonvention, artikel 8.2

<sup>40</sup> Förenta nationernas havsrättskonvention, artikel 19

<sup>41</sup> Förenta nationernas havsrättskonvention, artikel 2

<sup>42</sup> Förenta nationernas havsrättskonvention, artikel 21

<sup>43</sup> Förenta nationernas havsrättskonvention, artikel 21.2

<sup>44</sup> Förenta nationernas havsrättskonvention, artikel 56 b.iii

<sup>45</sup> SOU 2008:1, Barlastkonventionen – om Sveriges anslutning, Stockholm, 2008, s. 105



barlastkonventionen och barlastvattenutredningen anser inte att den verkställande jurisdiktionen bör utvidgas till att omfatta territorialhavet och den ekonomiska zonen, men utesluter inte att det skulle vara möjligt i enlighet med havsrättskonventionen.<sup>46</sup>

Utsläpp av barlastvatten är näst intill omöjligt att upptäcka på ett fartyg som är i rörelse. Men det utesluts inte att metoder kommer utvecklas för att upptäcka otillåtna utsläpp av barlastvatten.<sup>47</sup> Frågan uppstår också om det skulle vara rimligt att ha inspektioner till havs. Det skulle ju försinka fartygen en del och frågan är om det skulle stå i proportion med dels kostnaden för det aktuella rederiet på grund av förseningen, dels kostnaden för den stat som skulle utföra inspektionen. Utöver kostnadsaspekten har vi frågan om säkerheten. Att göra inspektioner till havs innebär alltid en säkerhetsrisk då man måste borda fartyget för att kunna inspektera. I dagsläget finns därför ingen anledning att inspektera till havs. Misstanke om otillåtet utsläpp av barlastvatten bör i stället meddelas den stat vars flagg det misstänkta fartyget för eller nästa tilltänkta hamn vars stat är part av konventionen.

---

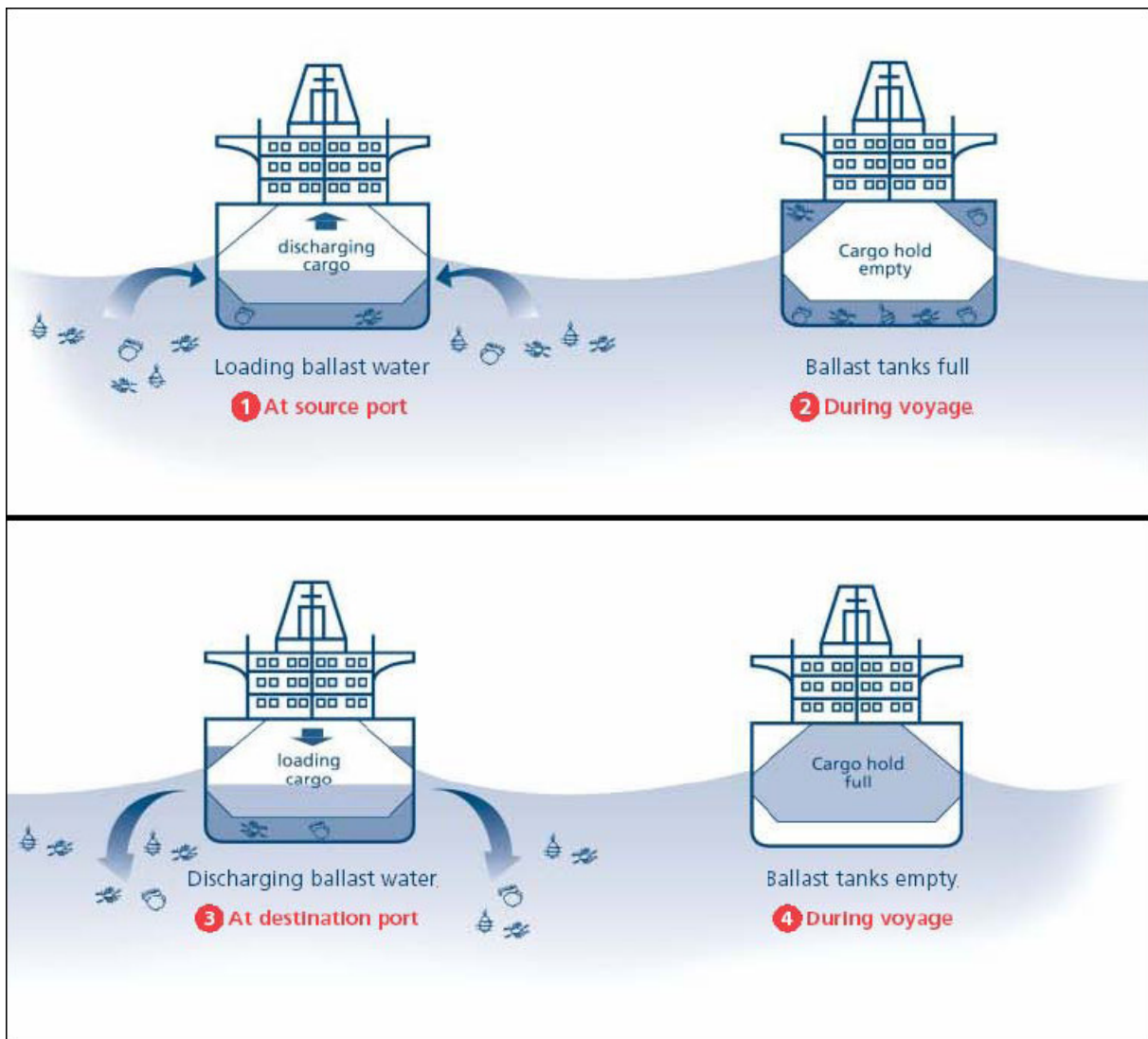
<sup>46</sup> SOU 2008:1, Barlastkonventionen – om Sveriges anslutning, Stockholm, 2008, s. 106

<sup>47</sup> Prop 2008/09:229 Anslutning till och genomförande av barlastvattenkonventionen, s.62

## 4 Barlastkonventionen

### 4.1 Allmänt

Barlastvatten används i syfte att reglera ett fartygs stabilitet, djupgående och manöverförmåga. Vid in- respektive utsläpp av vatten i barlasttankarna medföljer även sediment och organismer. Detta innebär att sediment och organismer sprids från hamn till hamn och får en chans att etablera sig utanför sitt naturliga utbredningsområde.



48

<sup>48</sup> International Maritime Organization, The problem, 2000-2011 (2011-04-17), <http://globallast.imo.org/index.asp?page=problem.htm&menu=true>

Sjöfarten står för mer än 80 % av världshandelns transporter idag. Detta innebär att tre till fem miljarder ton ballastvatten blir transporterat runt mellan olika platser årligen. Lika mycket kan också årligen bli transporterat inom olika länder och regioner.<sup>49</sup> Enligt svenska studier släpps årligen mer än 20 miljoner ton ballastvatten ut i svenska farleder. Med detta följer uppskattningsvis fyra tusen arter av växter och djur över haven.<sup>50</sup> Enligt en senare studie skulle det numera röra sig om ca 46 miljoner ton ballastvatten som släpps ut i svenska vatten.<sup>51</sup>

## 4.2 Ballastkonventionens uppkomst

1988 gjordes MEPC uppmärksam på problemet med främmande arter. Kanada hade då funnit främmande arter i sina sjöar. Detta var startskottet och 1991 kom de första frivilliga riktlinjerna för hur man skulle förebygga förekomsten av oönskade vattenlevande organismer. På FN:s konferens om miljö och utveckling, UNCED, i Rio de Janeiro 1992 granskade man riktlinjerna och 1993 antog IMO:s generalförsamling resolutionen<sup>52</sup> innehållande de frivilliga riktlinjerna.

Som en frukt av MEPC arbete kom 1997 en ny resolution<sup>53</sup> som tog över de äldre resolutionerna. I denna uppmuntrades regeringar att ta brådskande steg mot användning av riktlinjerna och att också rapportera erfarenheter angående detta arbete. Enligt resolutionen skulle MEPC arbeta mot fulländandet av juridiskt bindande regler och riktlinjer för att effektivt kunna implementera dessa regler. Först 1999 startade arbetet med att ta fram juridiskt bindande regler i form av en fristående konvention.

Under 2002 års toppmöte i Johannesburg som behandlade hållbar utveckling uppmärksammades det faktum att problemet med främmande arter var ett av de största hoten mot den marina miljön. Man uppmanade till agerande på alla nivåer för att utvecklingen för

---

<sup>49</sup> International Maritime Organization, The problem, 2000-2011 (2011-04-17), <http://globallast.imo.org/index.asp?page=problem.htm&menu=true>

<sup>50</sup> Bernes, Claes, Förändring under ytan Sveriges havsmiljö granskad på djupet, Naturvårdsverket, Värnamo, 2005, s.146

<sup>51</sup> Hoffrén, Karin, Sjöfartsverket, Pilot study on annual ballast water discharge and uptake in Sweden, 2006, p. 3.3.3 och 5 genom SOU 2008:1, Ballastkonventionen – om Sveriges anslutning, Stockholm, 2008, s. 83

<sup>52</sup> Resolution A.774(18) - Guidelines for Preventing the Introduction of Unwanted Organisms and Pathogens from Ships' Ballast Water and Sediment Discharges

<sup>53</sup> Resolution A.868(20) - Guidelines for the control and management of ships' ballast water to minimize the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens

åtgärder mot detta problem skulle ske snabbare och på den internationella konferensen angående hanteringen av fartygs barlastvatten, som hölls på IMO: s huvudkontor i London 2004, antogs den Internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment tillsammans med fyra resolutioner innehållande riktlinjer.

Barlastkonventionen träder i kraft när den har ratificerats av minst 30 stater som tillsammans står för minst 35 % av världshandelsflottans bruttodräktighet. Hittills har 28 stater skrivit på, vilka står för 25,43 % av världshandelsflottans tonnage.<sup>54</sup>

## 4.3 Syftet med barlastkonventionen

### 4.3.1 Åtgärder för att hindra spridning av främmande arter

Den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment är som namnet anger en internationell konvention och gäller alla fartyg i internationell trafik, om de ej är undantagna enligt konventionens tredje artikel.

Konventionen innebär att vissa åtgärder måste införas för att minska och till slut eliminera att främmande organismer sprids med barlastvattnet. Dessa åtgärder är:

1. Att skifta barlastvatten i ett vattenområde som är 200 meter djupa eller mer och minst 50 nautiska<sup>55</sup> mil från närmaste land.
2. Att behandla barlastvattnet ombord med godkända tekniska system.
3. Att lämna barlastvattnet till mottagningsanordningar i land.
4. Att använda annan godkänd metod för hantering av barlastvatten.<sup>56</sup>

### 4.3.2 Skifte av barlastvatten

#### 4.3.2.1 Krav på avstånd och djup

När så är möjligt ska skifte av barlastvatten ske i ett vattenområde med minst 200 meters djup och minst 200 nautiska mil från närmaste land. Om detta inte är möjligt ska ett skifte ske på

---

<sup>54</sup> International Maritime Organization, Status of Conventions- summary, 2011-05-03 (2011-05-09), <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

<sup>55</sup> 1 nautisk mil = 1852 meter

<sup>56</sup> Sjöfartsverket, Redovisning av regeringsuppdrag att utreda Sveriges genomförande av den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, beteckning 0602-04-17389, Norrköping, 2005, s. 7.

minst 200 meters djup och så långt från närmaste land som möjligt, och allra minst 50 nautiska mil från land.<sup>57</sup>

Alternativet att skifta barlastvatten är inte en ultimat lösning. Det är kostnadskrävande på grund av den extra tid detta kräver. Kravet i konventionen är att fartyg ska skifta barlastvatten med en effektivitet av 95 % av volymen barlastvatten. Detta ska anses ha skett om genompumpning av tre gånger volymen i varje barlasttank har genomförts. Mindre än tre gånger kan godtas om man kan visa att minst 95 % av volymen har blivit skiftat.<sup>58</sup>

Då barlastvatten är till för ett fartygs stabilitet är skifte av barlastvatten ute på öppet hav självklart förknippat med en ökad risk ur säkerhetssynpunkt. Det är dessutom inte självklart att det går att genomföra på grund av en enkel faktor; vädret. Ett fartyg kan inte heller tvingas avvika från sin avsedda rutt eller försena sin resa för att uppfylla kravet med skifte av barlastvatten på öppet hav.<sup>59</sup>

Största problemet i Sverige eller egentligen i en stor del av Europas stora hamnar är att det inte finns havsdjup som överstiger 200 meter. Medeldjupet i Östersjön uppgår till cirka 55 meter.<sup>60</sup> Skifte av barlastvatten är av denna enkla anledning inte en realistisk lösning för trafiken i Europa.

#### 4.3.2.2 Geografiska områden

I vatten som inte uppfyller kraven på djup finns möjligheten att utse speciella områden där byte av barlastvatten kan ske.<sup>61</sup> Enligt en rapport från SMHI<sup>62</sup> är det få områden som lämpar sig för byte av barlastvatten. Även vid byte i ett speciellt utnämnt område är risken för spridning och eventuell etablering av främmande arter stor. Vid lämplighetsprovningen av områden för skifte av barlastvatten bedöms riskerna för att organismer som släpps ut överlever och sprider sig. Man tar även i beaktande riskerna för spridning till områden som är

---

<sup>57</sup> Internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, Bilaga Regler för kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment B-4.1

<sup>58</sup> Internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, Bilaga Regler för kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment D-1.1 och 2

<sup>59</sup> Internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment 2004, Bilaga Regler för kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, B-4.3

<sup>60</sup> SOU 2008:1, Barlastkonventionen – om Sveriges anslutning, Stockholm, 2008, s. 70

<sup>61</sup> Internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment 2004, Bilaga Regler för kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, B-4.2

<sup>62</sup> Andersson, Pia, SMHI, Oceanografi, Ballast Water Exchange Areas, Prospects of designating BWE areas in the Baltic Proper, 2007, rapport nr 85 genom SOU 2008:1, Barlastkonventionen – om Sveriges anslutning, Stockholm, 2008, s. 72

värdefulla för biologisk mångfald och fiske. Vid ett eventuellt krav på skifte av barlastvatten i särskilda områden får fartygets säkerhet inte äventyras och onödiga förseningar ska undvikas. Undersökningar av lämpliga områden i Östersjön och Skagerrak har gjorts. Slutsatsen blev att inga områden lämpar sig för skifte av barlastvatten. Vattenförhållandena är gynnsamma så risken är stor att organismer överlever och sprider sig till värdefulla och skyddsvärda områden. De aktuella områdena skulle klara kravet ur sjösäkerhetssynpunkt, då vågklimatet inte är hårt, men områdena är små och detta skulle innebära att fartygen kraftigt måste minska farten, vilket skulle innebära förseningar.

### 4.3.3 Tekniska system

#### 4.3.3.1 Tekniska system som krav

Genom att behandla barlastvattnet innan det släpps ut kan man minska risken för spridning avsevärt. Teknisk lösning för hantering av barlastvatten är det bästa alternativet ur miljö – och säkerhetssynpunkt. Exempel på tekniska lösningar kan vara filtrering eller kemisk behandling av barlastvatten.<sup>63</sup>

Enligt barlastkonventionen kommer det från år 2016 inte längre vara tillåtet med skifte av barlastvatten. System för behandling av barlastvatten ombord på fartygen kommer att vara ett krav.<sup>64</sup> Fram till år 2016 kommer infasning ske vad gäller kraven på fartygen och det kommer under denna övergångstid vara tillåtet med skifte av barlastvatten till havs. I dagsläget gäller att från och med 2012 kommer tekniska system att krävas på nybyggda fartyg med en barlastvattenkapacitet på minst 5000 kubikmeter, under förutsättning att barlastkonventionen har trätt i kraft.<sup>65</sup>

#### 4.3.3.2 Processen till ett godkänt tekniskt system

Processen för att få ett tekniskt system godkänt ser olika ut beroende på om det används aktiva substanser eller ej. Aktiva substanser beskrivs vara en substans eller organism som har

---

<sup>63</sup> International Maritime Organization, Treatment Technology, 2000-2011 (2011-04-17), [http://globallast.imo.org/index.asp?page=ballastw\\_treatm.htm&menu=true](http://globallast.imo.org/index.asp?page=ballastw_treatm.htm&menu=true)

<sup>64</sup> SOU 2008:1, Barlastkonventionen – om Sveriges anslutning, Stockholm, 2008, s.77

<sup>65</sup> Transportstyrelsen, Internationell barlastkonventionen, Kommande bestämmelser för fartygen, 2008-11-11 (2010-08-28), <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Miljoskydd/Vattenfororening/Barlastvatten/Internationell-barlastvattenkonvention/Kommande-bestammelser-for-fartygen/>

inverkan på eller mot vattenlevande organismer.<sup>66</sup> En aktiv substans kan till exempel vara ozon. Tekniska system som hanterar barlastvatten ombord på fartygen måste klara de utsläppsnormer som finns angivna i konventionen för att kunna bli godkända.<sup>67</sup> För att ett tekniskt system ska bli godkänt krävs att respektive stat, genom aktuell myndighet, typgodkänner systemet. För de system som använder aktiva substanser krävs dessutom godkännande från IMO. Båda godkännandeprocesserna ska ske i enlighet med de riktlinjer som IMO satt upp. För ett system som använder aktiva substanser sker godkännandet först genom ett "basic approval" och sen genom ett "final approval".<sup>68</sup> Först granskas systemet av en expertgrupp, GESAMP-BWWG, inom IMO, som sedan ger rekommendation till MEPC. MEPC tar därefter beslutet om systemet ska godkännas eller ej. Ingen svensk myndighet har bemyndigats att typgodkänna system.<sup>69</sup> Barlastvattenutredningen föreslår att Sjöfartsverket, numera Transportstyrelsen, snarast bemyndigas att godkänna system. Samtliga system som ska användas på svenska fartyg ska godkännas av den behöriga myndigheten, även de system som godkänts av behörig myndighet i annan stat. Bemyndigandet av Transportstyrelsen bör ske snarast innan barlastkonventionen träder i kraft för att möjliggöra installation av tekniska system på svenska fartyg i god tid.<sup>70</sup> I avvaktan på att en myndighet utses hanteras processen för godkännande av Transportstyrelsen som samråder med andra myndigheter vid behov.<sup>71</sup>

Det första system som uppnådde ett "final approval" är det svenska företags Alfa Laval system Pureballast. I samarbete med företaget Wallenius Water har Alfa Laval utarbetat en lösning som grundar sig på avancerad oxidation teknologi, AOT. Wallenius Waters patenterade system Wallenius AOT frigör radikaler med hjälp av katalysator och en ljuskälla som sedan förstör cell membranet på mikroorganismerna.<sup>72</sup> Systemet kan installeras både vid nybyggen och på existerande fartyg, priset varierar beroende på var i världen och på vilket

---

<sup>66</sup> Internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment 2004, Bilaga Regler för kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, A-1.7

<sup>67</sup> Internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment 2004, Bilaga Regler för kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, D-2.1

<sup>68</sup> Internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment 2004, Bilaga Regler för kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, D-3

<sup>69</sup> Transportstyrelsen, Internationell barlastkonventionen, Teknik för hantering av barlastvatten, 2008-11-11 (2010-08-28)

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Miljoskydd/Vattenfororening/Barlastvatten/Internationell-barlastvattenkonvention/Teknik-for-hantering-av-barlastvatten/>

<sup>70</sup> SOU 2008:1, Barlastkonventionen – om Sveriges anslutning, Stockholm, 2008, s.111 ff

<sup>71</sup> Transportstyrelsen, Internationell barlastkonventionen, Teknik för hantering av barlastvatten, 2008-11-11 (2010-08-28)

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Miljoskydd/Vattenfororening/Barlastvatten/Internationell-barlastvattenkonvention/Teknik-for-hantering-av-barlastvatten/>

<sup>72</sup> Alfa Laval Pureballast, Technology, (2008-03-10), <http://www.alfalaval.com/pureballast/>

varv man gör det och det blir avsevärt mycket dyrare vid installation på redan existerande fartyg.<sup>73</sup>

Transportstyrelsen ska aktivt stötta svenska initiativ att ta fram en effektiv behandlingsteknik för barlastvattenhantering.<sup>74</sup> Detta må vara sant, men Alfa Laval fick ta hjälp av det norska sjöfartsverket med godkännandeprocessen. Anledningen till detta var att det enligt uppgift gick för långsamt att få det godkänt genom det svenska sjöfartsverket.<sup>75</sup> Norge var tidig med att ratificera barlastkonventionen och hade kommit mycket längre i sitt arbete med barlastkonventionen.

#### 4.3.4 Mottagningsanordningar

Enligt lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg ska mottagningsanordningar och behandling för bland annat oljehaltigt barlastvatten finnas på de platser där olja lastas eller oljetankfartyg repareras eller på av regeringen utsedda platser.<sup>76</sup> Alternativet att använda dessa för hantering av barlastvatten enligt barlastkonventionen anses av barlastvattenutredningen inte vara en bra lösning. Anledningen till detta är att det i det senare fallet handlar om sådana mängder barlastvatten att de anläggningar som finns idag inte skulle kunna hantera barlastvattnet. Att installera nya anläggningar skulle vara väldigt kostsamt och mycket plats- och resurskrävande. Många av dagens fartyg saknar dessutom kapacitet att pumpa ut barlastvatten i tillräckigt stor volym och att lämna barlastvatten till mottagningsanordningar, skulle innebära stora förseningar. Barlastvattenutredningen gör därför den bedömningen att mottagningsanordningar ej bör installeras.<sup>77</sup>

#### 4.3.5 Annan godkänd metod

I nuläget existerar inga andra godkända metoder för hanteringen av barlastvatten, men barlastkonventionen ger möjligheten till andra godkända metoder i framtiden. Dessa metoder

---

<sup>73</sup> Korrespondens med Niclas Dahl, Sales manager, 2007-10-09, Alfa Laval Tumba AB

<sup>74</sup> Transportstyrelsen, Internationell barlastkonventionen, Teknik för hantering av barlastvatten, 2008-11-11 (2010-08-28),

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Miljoskydd/Vattenforening/Barlastvatten/Internationell-barlastvattenkonvention/Teknik-for-hantering-av-barlastvatten/>

<sup>75</sup> Korrespondens med Niclas Dahl, Sales manager, 2007-10-09, Alfa Laval Tumba AB

<sup>76</sup> Lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg 3 kapitlet 1 §

<sup>77</sup> SOU 2008:1, Barlastkonventionen – om Sveriges anslutning, Stockholm, 2008, s. 81ff



ska säkerställa minst samma skyddsnivå för miljö, människors hälsa, egendom och resurser som övriga metoder för hantering av barlastvatten och ska först ha principgodkänts av IMO:s miljöskyddskommitté.<sup>78</sup> Därefter ska metoden även godkännas av nationellt behörig myndighet.<sup>79</sup>

#### 4.3.6 Övriga krav

Förutom ovan nämnda praktiska åtgärder för att minska spridningen av främmande arter, så finns det andra krav uppställda i konventionen. Varje fartyg ska ombord förvara och tillämpa en plan för hantering av barlastvatten. Denna plan skall godkännas av respektive stat med beaktande av IMO:s riktlinjer.<sup>80</sup>

Varje fartyg ska även ombord ha en barlastvattendagbok som minst ska innehålla vissa uppgifter som barlastkonventionen kräver. Utsläpp av barlastvatten ska dokumenteras i denna och kunna visas upp vid eventuell inspektion. Varje anteckning skall signeras av den befattningshavare som är ansvarig för åtgärden och varje fulltecknad sida ska signeras av befälhavaren.<sup>81</sup>

### 4.4 Global jämförelse

#### 4.4.1 Länder i urval

Skifte av barlastvatten är ett krav vid anlop till några av världens största export- och importhamnar. Även om många länder inte ratificerat avtalet så har de infört reglering för hantering av barlastvatten.

Kanada är ett av de länder som infört regleringar vad gäller hanteringen av barlastvatten. Det var, som nämnts ovan, Kanada som uppmärksammade IMO på problemet. Detta beror nog främst på det faktum att införandet av främmande arter har medfört stora ekologiska och ekonomiska skador för detta land. Kanada har sedan 2001 haft nationella riktlinjer för

---

<sup>78</sup> Internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment 2004, Bilaga Regler för kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, B-3.7

<sup>79</sup> Prop 2008/09:229 Anslutning till och genomförande av barlastvattenkonventionen, s.42

<sup>80</sup> Internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment 2004, Bilaga Regler för kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, B-1

<sup>81</sup> Internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment 2004, Bilaga Regler för kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, B-2

hantering av ballastvatten, bland annat ska byte av ballastvatten ske 200 nautiska mil från land och på 2000 meters djup. Alla fartyg som anlöper kanadensisk hamn ska ha en ballastvattenhanteringsplan.<sup>82</sup>

Australien har även sedan 2001 infört obligatoriska regler för hantering av ballastvatten. Dessa innebär att det är förbjudet att släppa ut ballastvatten från högrisk områden inom Australiens territorialvatten. Till ballastvatten från högrisk områden räknar de australienska myndigheterna allt saltvatten från hamnar eller kust, utanför Australiens territorialvatten. Varje fartyg ska ha en logbok där all ballastvattenhantering registreras, denna ska visas upp på begäran.<sup>83</sup>

USA har tvingande federala regler. Dessa kräver byte av ballastvatten på öppet hav innan anlop inom USA:s exklusiva ekonomiska zon, att ballastvatten behålls ombord eller att ett behandlingsalternativ av ballastvatten används. Behandlingsalternativet måste vara godkänt av USA:s kustbevakning. Varje fartyg ska fylla i ett formulär som sedan ska förvaras ombord i minst två år. Att bryta mot de tvingande reglerna är ett brott och kan ge så mycket som upp till 27 500 USD per dag i böter.<sup>84</sup>

#### 4.4.2 Globallast projektet

När ändringar ska till i den globala sfären kan man inte kräva av alla att ställa upp. För att kunna vara behjälplig för andra, måste man själv ha kraften att göra det som krävs. Denna kraft finns absolut inte om man saknar det mest väsentliga, som mat och kläder. Det är alltså upp till de privilegierade länderna att dels genomföra förändringar, men det är också upp till dessa att se till att vara behjälplig för de mindre privilegierade länderna då stora förändringar krävs. När det kommer till miljön, så måste förändringar och insatser till på en global nivå. Vad vi gör i ena änden av världen påverkar även de i andra änden av världen. Det är också av betydelse att se till att nya regleringar inte skapar ännu större klyftor i världen. De stora effekter som ballastvatten kan ge, främjar inte en hållbar utveckling och inte heller den

---

<sup>82</sup> Canada Gazette, Government of Canada, Ballast Water Control and Management Regulations Vol. 144, No. 51 — December 18, 2010, (2011-02-24), <http://canadagazette.gc.ca/rp-pr/p1/2010/2010-12-18/html/reg4-eng.html>

<sup>83</sup> Department of agriculture, fisheries and forestry, Australian Ballast Water Management Requirements, 2010-03-03 (2011-02-24), [http://www.daff.gov.au/aqis/avm/vessels/ballast/australian\\_ballast\\_water\\_management\\_requirements\\_-\\_version\\_4#man](http://www.daff.gov.au/aqis/avm/vessels/ballast/australian_ballast_water_management_requirements_-_version_4#man)

<sup>84</sup> Federal Regulations, West Coast Ballast Outreach Project, 2009 (2011-02-24), [http://groups.ucanr.org/Ballast\\_Outreach/Laws\\_and\\_Regulations/Federal\\_Regulations.htm](http://groups.ucanr.org/Ballast_Outreach/Laws_and_Regulations/Federal_Regulations.htm)

ekonomiska utvecklingen för utvecklingsländerna. Som nämnts ovan så kan det få väldigt stora ekonomiska och hälsofarliga konsekvenser om invasiva främmande arter får fäste i ett område.

IMO startade tillsammans med GEF, UNDP, medlemsländer och sjöfartsbranschen ett projekt som i enkelt tal kallas Globallast, vars fullständiga namn är ”Removal of Barriers to the Effective Implementation of Ballast Water Control and Management Measures in Developing Countries”. Projektet pågick 2000-2004 och visade sig vara mycket framgångsrikt. Sex demonstrationsplatser utsågs som representerade de sex huvudsakliga utvecklingsområdena. Lärdomen man drog på dessa platser ska användas i arbetet för att minska spridningen av främmande arter och förbättra hanteringen av ballastvatten. På lång sikt vill man med Globallast hjälpa utvecklingsländerna att reducera spridningen av främmande arter genom att implementera IMO:s riktlinjer för hantering av ballastvatten och förbereda för implementeringen av ballastkonventionen. På kort sikt var syftet med projektet bland annat att koordinera likformigt tillvägagångssätt i regionerna, göra riskanalys och att genom kommunikation och utbildning sprida kunskap om problemet.<sup>85</sup>

Globallast projektet är ett exempel på att industriländerna tar ett visst ansvar när det gäller att få med alla i den kommande regelförändringen. Men detta är å andra sidan ett nödvändigt agerande; det är som nämnts många gånger tidigare ett globalt problem. Det är av största vikt att alla gör sitt yttersta för att tillämpa de nya reglerna.

## 4.5 Sveriges problem med implementering

Då skifte av ballastvatten är ett krav vid anlöp till några av världens största export- och importhamnar innebär att de största transportörerna redan idag måste anpassa sig.<sup>86</sup> Men som jag uppfattade Sjöfartsverkets tidiga rapport<sup>87</sup> så var den väldigt problemfokuserad. Och även om den senare utredningen (SOU 2008:1) ger uttryck åt en optimism och problemlösning, så

---

<sup>85</sup> International Maritime Organization, The GloBallast Programme, 2000-2011 (2011-04-17), [http://globallast.imo.org/index.asp?page=gef\\_interw\\_project.htm&menu=true](http://globallast.imo.org/index.asp?page=gef_interw_project.htm&menu=true)

<sup>86</sup> Se ovan under avsnitt 4.4.1

<sup>87</sup> Sjöfartsverket, Redovisning av regeringsuppdrag att utreda Sveriges genomförande av den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs ballastvatten och sediment, beteckning 0602-04-17389, Norrköping, 2005

finns det fortfarande en viss försiktighet som visar att Sverige inte kommer vara ledande i arbetet med att implementera barlastkonventionen. En av slutsatserna barlastvattenutredningen drog var att vi skulle ratificera konventionen snarast, men med reservation att Sverige ej kan uppfylla alla åtaganden enligt konventionen. Detta på grund av de geografiska, hydrografiska och hydrologiska förhållanden som är specifika för Sverige. Vi talar här om det faktum att vattenförhållandena runt Sverige ej är tillräckligt djupa för att kunna utföra skifte av barlastvatten och att det inte finns lämpliga områden där byte av barlastvatten kan ske. Konventionen hindrar ej att stater inför mer långtgående åtgärder än vad konventionen ställer upp. Ett alternativ för Sverige skulle då vara att kräva tekniska system för behandling av barlastvatten från den dagen konventionen träder i kraft. Som nämnts ovan kommer inte tekniska system vara ett krav på alla fartyg innan 2016. Sjöfartsverket anser dock att det skulle innebära betydande negativa effekter för svensk konkurrenskraft att införa krav på tekniska system innan konventionen trätt i kraft.<sup>88</sup>

Kanada har infört att byte ska ske på 2000 meters djup istället för 200 meters djup som barlastkonventionen anger, antagligen anpassat efter hur deras förhållanden ser ut. Jag ställer mig alltså fortfarande frågan varför inte Sverige kan kräva behandling av barlastvatten, förutsatt att dessa finns att tillgå på marknaden i viss omfattning.

Sverige är ett litet land och beroende av sin export. Och även om jag tror att Sverige skulle ses som ett föregångsland om de införde krav på tekniska system på svenska fartyg och fler skulle följa dess exempel, är risken större att utländska rederier tvingas ändra sina rutter för att undvika Sveriges hårdare regleringar. Dessutom kanske en del svenska fartyg flaggas ut för att på så sätt undvika kraven på tekniska system innan de trätt i kraft internationellt. Om några år kanske tillgången på system för behandling av barlastvatten är betydligt större, vilket innebär större konkurrens och förhoppningsvis billigare alternativ.

Det är viktigt med enhetliga regler och IMO:s juridiska avdelning anser det inte lämpligt att tillämpa barlastkonventionens regler innan de träder i kraft internationellt.<sup>89</sup> För att effektivt kunna genomföra barlastkonventionens regler och uppnå syftet med barlastkonventionen

---

<sup>88</sup> SOU 2008:1, Barlastkonventionen – om Sveriges anslutning, Stockholm, 2008, s. 86 ff

<sup>89</sup> Sjöfartsverkets rapport från det 11:e mötet med IMO:s underkommitté Bulk Liquids and Gases, april 2007, diariernr. 050212-07-15307, s. 6 genom SOU 2008:1, Barlastkonventionen – om Sveriges anslutning, Stockholm, 2008, s. 150

krävs det en enhetlig tolkning av de globala reglerna och riktlinjerna. Då barlastkonventionen ännu ej trätt i kraft kan den inte anses utgöra en accepterad internationell reglering. Att då som enskilt land införa krav på fartygs design och konstruktion skulle inte vara förenligt med internationell rätt.

Även om jag förstår Sveriges ståndpunkt gällande att inte införa regleringar innan barlastkonventionen trätt i kraft internationellt, kan jag tycka att det finns stort utrymme för Sverige att påverka. Vi är medlemmar i både OSPAR och HELCOM och borde i dessa samarbeten kunna verka för att länderna gemensamt inför hårdare regleringar. Det har dock inom samarbetet i OSPAR och HELCOM tagits fram frivilliga riktlinjer.

Sedan den 1 april 2008 har fartyg som går in i nordöstra atlanten från transatlantiska rutter och de fartyg vars rutter passerar västra Afrika möjlighet att tillämpa frivilliga riktlinjer för skifte av barlastvatten. Beslutet att tillämpa frivilliga riktlinjer har tagits fram i samarbete inom OSPAR och HELCOM och stöds av EU kommissionen. IMO har informerats om riktlinjerna och har spridit informationen vidare till IMO:s medlemmar. Frivilligt skifte av barlastvatten ska ske innan fartyget kommer in i nordöstra atlanten. Frivilligt skifte som inte har kunnat genomföras innan fartyget kommit in i nordöstra Atlanten kan i stället genomföras inom nordöstra Atlanten minst 200 nautiska mil från närmaste land och i vatten som är 200 meter djupt eller däröver. Är detta inte möjligt bör skiftet i stället ske så långt från närmaste land som det är möjligt och minst 50 nautiska mil från närmaste land och i vatten som är minst 200 meter djupt. Dessa krav kan, som nämnts ovan i avsnitt 3.3.2.2, inte uppfyllas i Östersjön.<sup>90</sup>

Det finns inga uppgifter om hur många fartyg som anlöper svenska hamnar och som följer de frivilliga riktlinjerna för skifte av barlastvatten. Möjligheten finns även för de enskilda staterna att tillämpa frivilliga riktlinjer för besiktning och inspektion, men det är inget som i dagsläget tillämpas. Transportstyrelsen har inga indikationer på att de frivilliga riktlinjerna tillämpas. av svenska Sjöfartsinspektionen.<sup>91</sup>

---

<sup>90</sup> Transportstyrelsen, Internationell barlastkonvention, Frivilligt skifte av barlastvatten, 2008-11-11 (2010-08-18), <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Miljoskydd/Vattenforening/Barlastvatten/Internationell-barlastvattenkonvention/Frivilligt-skifte-av-barlastvatten/>

<sup>91</sup> Korrespondens med Henrik Ramstedt, Miljöhandläggare, 2011-04-21, Sjöfartsavdelningen, Transportstyrelsen

Ett misslyckande i ratificeringen av barlastkonventionen skulle innebära att man ej tar sitt ansvar enligt den internationella överenskommelsen man ingått genom konventionen om biologisk mångfald. Även om behovet av att begränsa introduktion av främmande arter inte nämns som ett av delmålen skulle Sveriges miljömål *Hav i balans samt levande kust och skärgård* inte kunna uppnås, då syftet med miljömålet i stort skulle gå till spillo om inte spridningen av främmande arter hindras.

Förhoppningsvis kommer inte oviljan att genomföra hårdare regleringar innebära att redarna ändå tar sitt ansvar, främst på grund av tids- och kostnadsskäl. Men huvudsaken när det gäller problemet med spridningen av främmande arter, och gällande miljöproblem i stort, är inte varför något görs utan huvudsaken är att något görs. Då länder som USA och Kanada infört stränga regler gällande utsläpp av barlastvatten, tvingas redarna att ta sitt ansvar. Antagligen är det mer effektivt och därigenom mer lönsamt att installera tekniska system än att tvingas byta barlastvatten ute på öppet hav. Skifte av barlastvatten ute på öppet hav kan i värsta fall ta ett par dagar, om man ska uppnå de krav på utsläppsnormer som ställs enligt barlastkonventionen. Ett alternativt som inte är särskilt lönsamt i en värld där en dags försening kan betyda avsevärda kostnader. I en värld där tid är pengar är det avgörande med effektiva lösningar.

Alfa Laval har nyligen fått en order att installera deras produkt Pureballast på 14 båtar som byggs åt det danska rederiet A.P Møller – Maersk.<sup>92</sup> Det ser ut som om barlastkonventionen kommer att träda ikraft så det är väl främst av ekonomiska skäl som A.P Møller – Maersk väljer att installera system för hantering av barlastvatten redan nu. Om de skulle installera dem på redan byggda fartyg skulle det, som nämnts ovan, bli betydligt dyrare. Jag kan ändå inte tycka annat än att det är otroligt glädjande att världens största rederi föregår med sådant gott exempel innan barlastkonventionen trätt ikraft. Pureballast ska även installerats på två fartyg som byggs åt Australiensiska flottan. Det som är glädjande i denna nyhet är att det är ett frivilligt åtagande från Australienskt håll då dessa fartyg är undantagna kraven i barlastkonventionen.<sup>93</sup>

---

<sup>92</sup> Alfa Laval, Press releases, Alfa Laval wins groundbreaking orders for PureBallast from leading shipyards in South Korea, 2010-06-14 (2010-08-28), [http://www.alfalaval.com/about-us/investors/press-releases/Pages/details.aspx?cisionID=497068&lang=en&label=Press releases](http://www.alfalaval.com/about-us/investors/press-releases/Pages/details.aspx?cisionID=497068&lang=en&label=Press%20releases) 2010&source=<http://www.alfalaval.com/about-us/press/press-releases/Pages/Press-releases.aspx>

<sup>93</sup> Alfa Laval, Product press, Alfa Laval´s pureBallast selected for Royal Australian Navy, 2010-03-25 (2010-08-28), <http://www.alfalaval.com/about-us/press/product-press/Pages/PureBallast-for-Royal-Australian-Navy.aspx>

## 5 Införlivandet av barlastkonventionen i svensk lagstiftning

### 5.1 Sverige ansluter sig till barlastkonventionen

Barlastkonventionen träder i kraft 12 månader efter att den har ratificerats av minst 30 stater som tillsammans står för minst 35 % av världshandelsflottans bruttodräktighet. Det var tänkt att barlastkonventionen skulle ha trätt i kraft den 1 januari 2009. Så är uppenbarligen inte fallet. Sverige anslöt sig till barlastkonventionen den 23 november 2009 och vid barlastvattenkonventionens ikraftträdande kommer ett nytt regelverk att införas.<sup>94</sup> När detta blir är i dagsläget omöjligt att svara på.

### 5.2 Rättslig reglering

För att uppnå barlastkonventionens syfte är det viktigt att den grundas på globala regler och att dessa regler tillämpas enhetligt. Barlastvattenutredningen anser det därför inte lämpligt att tillämpa barlastkonventionens regler innan den har trätt i kraft internationellt.<sup>95</sup>

Barlastkonventionen behöver införlivas i svensk rätt för att bli gällande. Då barlastkonventionen innehåller vissa regler som inte är direkt tillämpbara utan måste regleras i nationell lagstiftning, ska barlastkonventionen införlivas i svensk rätt genom att barlastkonventionens innehåll omarbetas till författningstext.<sup>96</sup>

Då barlastkonventionen ska införlivas i svensk rätt uppstår frågan om det behövs en ny lag eller om möjligheten finns att utvidga befintlig lagstiftning. Barlastvattenutredningen diskuterade möjligheten att utvidga Miljöbalken eller Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg (LÅFF) med de regler som krävs för att införliva barlastkonventionen i svensk rätt. Barlastkonventionen innehåller specifika och detaljerade regler för sjöfarten och alla är inte

---

<sup>94</sup> Regeringskansliet, Näringsdepartementet, Sverige ansluter sig till barlastvattenkonventionen, pressmeddelande 2009-11-23 (2010-08-28), <http://www.sweden.gov.se/sb/d/12329/a/135873>

<sup>95</sup> SOU 2008:1, Barlastkonventionen – om Sveriges anslutning, Stockholm, 2008, s. 149

<sup>96</sup> SOU 2008:1, Barlastkonventionen – om Sveriges anslutning, Stockholm, 2008, s. 91 f

av miljökaraktär. Detta och det faktum att LÅFF, som liknar barlastkonventionen till innehållet, inte inarbetades i miljöbalken när den kom talar emot att införliva barlastkonventionens regler i miljöbalken. Till stora delar påminner LÅFF om barlastkonventionen. Dock finns det avgörande skillnader mellan de båda. LÅFF omfattar både internationell och nationell trafik medans barlastkonventionen endast omfattar internationell trafik. Begreppet förorening är centralt i LÅFF och för att LÅFF ska kunna utvidgas måste en ny begreppsbildning ske då begreppet förorening inte inkluderar främmande organismer. Då en ny begreppsbildning skulle kunna göra LÅFF än mer svårtillämpad och det faktum att en stor del av reglerna i barlastkonventionen ändå måste särskiljas från övriga LÅFF, drar barlastvattenutredningen den slutsatsen att barlastkonventionens införlivande i svensk rätt bäst görs genom en ny lag.<sup>97</sup> Det nya regelverket föreslås finnas i barlastvattenlagen (2009:1165) och kompletteras med myndighetsföreskrifter då många av de riktlinjer till bestämmelserna i barlastkonventionen lämpar sig bäst att regleras i myndighetsföreskrifter.<sup>98</sup>

## 5.3 Barlastvattenlagen

### 5.3.1 Åtgärder vid överträdelse

I barlastkonventionens artikel 8 stadgas att alla överträdelser av konventionens regler skall förbjudas och påföljder ska införas. Vid överträdelse ska en stat vidta åtgärder eller förse det land som fartyget tillhör med den bevisning som den kan ha i sin besittning om att en överträdelse har begåtts.

### 5.3.2 Ansvar och påföljder

#### 5.3.2.1 Barlastvattenavgift

Barlastvattenavgiften finns stadgad i 7 kap. 1 § barlastvattenlagen. Avgiften ska påföras även i de fall då överträdelsen ej skett uppsåtligt eller av oaktsamhet, så kallat strikt ansvar, och det är fartygets rederi som ska påföras avgiften, 7 kap. 2 §. Strikt ansvar anses försvarbart då utsläpp av barlastvatten har svårt att ske utan oaktsamt eller uppsåtligt handlande. Då barlastkonventionen reglerar fartyg i internationell trafik kommer många fartyg att vara utländska. Det är därför av stor vikt att de påföljder som införs ger möjlighet till snabba och effektiva åtgärder. Regeringen anser att en barlastvattenavgift bör införas i likhet med den

---

<sup>97</sup> SOU 2008:1, Barlastkonventionen – om Sveriges anslutning, Stockholm, 2008, s. 92 ff

<sup>98</sup> Prop 2008/09:229 Anslutning till och genomförande av barlastvattenkonventionen, s.36



vattenföroreningsavgift som finns i LÅFF.<sup>99</sup> Den vattenföroreningsavgift som finns stadgad i LÅFF har visat sig vara ett bra system. Avgiften är accepterad och möjligheten att kvarhålla fartygen är ett funktionellt påtryckningsmedel för att få in avgiften.<sup>100</sup>

#### Avgift i prisbasbelopp för fartyg med bruttodräktighet

---

upp till och med 3 000	3 001–15 000	15 001–50 000	50 001 och större
1	3	5	10

---

101

#### 5.3.2.2 Straffrättslig påföljd

För den som uppsåtligen eller av oaktsamhet släpper ut barlastvatten mot gällande bestämmelser, kan fängelse i max två år eller böter bli aktuellt, 8 kap. 1 § barlastvattenlagen. Om befälhavaren brustit i sin tillsyn kan även denne dömas till böter eller fängelse i max två år, 8 kap. 2 § barlastvattenlagen. Skulle ansvaret för tillsynen vara delegerat till annat befäl eller denne genom tjänstens beskaffenhet innehar sådant ansvar, gäller detsamma detta befäl.

De straffrättsliga påföljder som införs i Barlastvattenlagen motiveras bland annat med att det skulle verka mer avskräckande om även en fysisk person skulle kunna hållas ansvarig. Straffrättsliga påföljder, då en redare eller befälhavare kommer att kunna hållas personligt ansvariga, skulle motverka det ekonomiska ställningstagande ett rederi skulle överväga vid ett eventuellt utsläpp av barlastvatten om de endast skulle riskera att betala en avgift. Barlastvattenlagen innehåller även en del andra regler som skyldigheten för fartyg att ha en barlastvattenhanteringsplan och att föra en barlastvattendagbok. Vid oaktsamt eller uppsåtlig överträdelse av dessa regler finns straffrättsliga påföljder. Detta motiveras med att det är svårt bestämma om dessa överträdelser lämpar sig för strikt ansvar och att liknande överträdelser i LÅFF har straffrättsliga påföljder.<sup>102</sup>

---

<sup>99</sup> Prop 2008/09:229 Anslutning till och genomförande av barlastvattenkonventionen, s.59

<sup>100</sup> SOU 2008:1, Barlastkonventionen – om Sveriges anslutning, Stockholm, 2008, s. 135

<sup>101</sup> SOU 2008:1, Barlastkonventionen – om Sveriges anslutning, Stockholm, 2008, s. 31 ff

<sup>102</sup> Prop 2008/09:229 Anslutning till och genomförande av barlastvattenkonventionen, s.62

### 5.3.2.3 Inspektion

Fartyg av annan flagg, på vilken konventionen är tillämplig, får inspekteras i hamn eller offshore-terminal av bemyndigad befattningshavare, barlastkonventionen artikel 9. Inspektionen ska kontrollera att det finns giltigt certifikat ombord på ett fartyg, kontrollera barlastvattendagboken och utföra stickprovsundersökning av fartygets barlastvatten.<sup>103</sup> Den tid det tar för analysen av stickprovet får ej otillbörligt försena fartygets verksamhet. Otillbörlig försening eller kvarhållning av ett fartyg skall ge rätt till ersättning för liden förlust och skada.<sup>104</sup>

För att förhindra spridningen av främmande arter får krav ställas på fartygs konstruktion, utrustning, drift och underhåll, 5 kap. 1 § barlastvattenlagen. Svenska fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 ska besiktigas innan de sätts i bruk för att se att de uppfyller de krav som ställs enligt barlastvattenlagen 5 kap. 2 §. Certifikat ska utfärdas för de fartyg som uppfyller kraven, 5 kap. 3 § barlastvattenlagen. Om ett fartyg ej har ett giltigt certifikat enligt barlastvattenlagen får den aktuella tillsynsmyndigheten besluta att fartyget, om det förs med svensk flagg, ej får användas till sjöfart.

För utländska fartyg kan tillsynsmyndigheten besluta att fartyget ej få användas till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon, 5 kap. 5 § barlastvattenlagen. Inspektion av fartyg får ske när tillsynsmyndigheten anser att det behövs, dock med begränsningen att utländska fartyg endast får inspekteras när de befinner sig i hamn eller offshore-terminal i Sverige, 5 kap. 7 § barlastvattenlagen.

### 5.3.2.4 Förbud och föreläggande

Utöver påföljder och inspektion får, om överträdelse av konventionens bestämmelser uppdagas, den part vars flagg ett fartyg har rätt att föra eller den part vars hamn eller offshore-terminal ett fartyg trafikerar, varna, kvarhålla eller avvisa fartyget, barlastkonventionen artikel 10. Denna reglering finns intagen i barlastvattenlagen 6 kap. 2 § och ger enligt 2 st följande möjligheter:

---

<sup>103</sup> SOU 2008:1, Barlastkonventionen – om Sveriges anslutning, Stockholm, 2008, s. 123

<sup>104</sup> Internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, 2004, artikel 9 och 12.2

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

Vid beslut om förbud ska det uppges vilka åtgärder som vidtas samt en tidsram då åtgärderna ska vara färdigställda. Ett beslut om föreläggande ska ha en tidsram inom vilken de begärda åtgärderna ska vara färdigställda. Besluten får förenas med vite och riktas mot fartygets rederi eller befälhavare. Vid underlåtenhet av begärd åtgärd får åtgärderna verkställas av tillsynsmyndigheten, 6 kap. 5 § barlastvattenlagen.

## 7 Sammanfattande analys

Tanken var att barlastkonventionen skulle träda i kraft 1 januari 2009. Vi är nu inne på år 2011 och barlastkonventionen har ratificerats av 28 stater som står för 25,43 % av världshandelns tonnage. Det kommer att ta tid innan barlastkonventionen träder i kraft och när jag började skriva denna uppsats tvivlade jag på att den någonsin skulle träda i kraft. Några år har passerat och jag är inte lika negativ längre. Barlastkonventionen ratificeras av fler och fler länder och även om det går långsamt så går det framåt.

I vissa delar av världen har främmande arter redan slagit ut det kommersiella fisket och hotar infrastrukturen och människors liv och hälsa. Min tanke kring det här ämnet är att problemet med främmande arter, eller miljön i stort inte tas på allvar av gemene man. Då vi här har att göra med en ”naturlig” fiende som endast hamnat fel, är det min uppfattning att många kanske inte förstår de stora skador dessa felnavigerade varelser kan åstadkomma. Men vi kan inte blunda för att detta är ett av de största hoten mot vår marina miljö. Varför man har problem med att ratificera konventionen hade jag svårt att förstå när jag började sätta mig in i ämnet och ännu svårare att förstå det nu. Visst förstår jag vissa aspekter som framförts angående problematiken att Östersjön och delar av Västerhavet inte är djup tillräckligt eller med de avstånd som krävs för att byta barlastvatten ute till havs. Men fokuseringen kring implementeringen har, enligt min mening, legat på problematiken snarare än lösningar. Varför har inte kraften istället fokuserats på att finna tekniska lösningar? Det kan inte ha tagit lång tid att förstå att vi i norra Europa skulle ha problem med att byta barlastvatten till havs. Det borde inte heller tagit lång tid att förstå att särskilt anpassade områden för barlastvatten inte var den ultimata lösningen. Med sunt förnuft skulle den idén kunnat förkastas utan att dyrbar tid las på utredning kring detta. Varför har inte tid och pengar lagts på att finna tekniska hållbara lösningar eller att aktivt stötta svenska initiativ?

Tekniska lösningar finns idag att tillgå och det arbetas för fullt på nya lösningar.<sup>105</sup> Mitt hopp är att inom några år ska barlastkonventionen vara i full kraft och det ska finnas ett flertal lösningar att välja på. Även om det idag endast är 28 länder som skrivit på så har ju flera

---

<sup>105</sup> 18 system har i dagsläget erhållit ”final approval” av IMO.

BWM.2/Circ.30, International convention for the control and management of ships’ ballast water and sediments, 2004, List of ballast water management systems that make use of Active substances which received Basic and final approval, 2010-10-13

länder infört regleringar, däribland de stora länderna som USA och Kanada, länder som verkligen kan påverka. Ett land kan ej behandla ett fartyg med flagg från ett land som står utanför konventionen förmånligare än de som tillämpar konventionen.<sup>106</sup> Detta skulle innebära att även de som ej är parter till barlastkonventionen blir tvingade att anpassa sig, då de drabbas av regleringar om de vill besöka stater som tillämpar barlastkonventionens regler.

En annan tanke är att samarbetet mellan olika intressenter inom sjöfartsbranschen inte är tillräckligt stort. Jag tror att de företag som redan för flera år sedan, som Wallenius, tog ett eget miljöansvar och aktivt söker lösningar kommer att ha ett väldigt stort försprång. De sätter också andra i dålig dager genom att visa att det går. Självklart kan inte alla parter göra allt, vissa har inte möjligheten. Men jag tycker att det måste finnas fler som kan. Att satsa långsiktig och att ha framförhållning kan inte vara ett dåligt val sett ur en affärsmässig synvinkel.

Vid utsläpp av barlastvatten visar sig som sagt inte skadan med en gång och det är inte helt säkert att det blir en skada. Men det betyder inte att det i slutändan inte blir oerhört kostsamt när en skada så väl sker. Om en främmande art väl etablerar sig kan det gå så illa att allt kommersiellt fiske slås ut och de samhällsekonomiska konsekvenserna för en ort som livnär sig på fisket kan bli förödande. Främmande arter är också det största hotet mot biologiskt mångfald och vad kostnaden i slutändan blir för detta är svår att överblicka. Men det vi kan vara säkra på är att de globala kostnaderna blir gigantiska om vi inte får bukt med problemet. Vi måste i detta fall se till att stoppa etableringen då det inte finns samma möjlighet att städa upp som det till viss mån finns med oljeutsläpp.

Principen om att förorenaren betalar finns idag intagen i Miljöbalken. Denna princip går ut på att den som vidtagit en åtgärd som medfört skada eller olägenhet för miljön ansvarar till dess skadan eller olägenheten har upphört för att denna avhjälpas i den omfattning som anses skäligt enligt miljöbalken.<sup>107</sup> Principen om att förorenaren betalar är i detta fall än svårare att tillämpa, då den är knuten till att skada faktisk går att härleda till ett specifikt utsläpp. Gällande främmande arter vet man ju inte om det blir en skada förrän efter en lång tid och det blir omöjligt att härröra skadan till ett specifikt fartyg. De påföljder som därför kan bli aktuella måste vara kopplade till brottet och inte till skadan. Det är därför bra att barlastavgiften

---

<sup>106</sup> Internationell konvention om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, 2004, Artikel 3.3

<sup>107</sup> Miljöbalk (1998:808) 2 kapitlet 8 §

bygger på strikt ansvar. Genom att ha strikt ansvar sänder man ut de signaler jag tror kommer generera en allmän acceptans för barlastvattenlagen. Om man endast har att förlita sig på ett straffrättsligt förfarande tror jag att det hade varit lättare att se barlastvattenlagen som en oklar reglering som man endast behöver ha i beaktande, inte de facto ett förbud mot otillåtet utsläpp av barlastvatten. Nu visar man klart och tydligt genom lagstiftningen att det är förbjudet. Det finns inte utrymme för chansningar.

Regelverk är inte hela lösningen på problemet med barlastvatten, men utan regelverken skulle många satsa på egen vinning utan att tänka på andra. Regelverk behövs. Bara för att saker och ting varit på ett visst sätt i många år betyder inte det att det kommer att fortsätta på detta sätt i många år till. Sjöfartsbranschen är en väldigt gammal bransch och med detta kommer traditionerna. Sjöfarten har länge förlitat sig på att den är mest miljövänlig av alla inom transportbranschen. Detta har varit sant, men bara för att man är definierad som den mest miljövänliga betyder inte det att man är miljövänlig.

Idag finns det frivilliga riktlinjer att följa för hantering av barlastvatten. Det vore intressant att veta i vilken omfattning, om någon, de frivilliga riktlinjerna tillämpas. Enligt Transportstyrelsen finns det inga indikationer på att de tillämpas. Endast ett fåtal förfrågningar om de frivilliga riktlinjerna har skett under de år de varit i kraft. Det har heller aldrig diskuterats inom Transportstyrelsen att det ska göras någon form av uppföljning av hur de frivilliga riktlinjerna tillämpas.<sup>108</sup>

Jag tycker det är märkligt att man som myndighet inte är intresserad av att få veta i vilken utsträckning de frivilliga riktlinjerna tillämpas. Det kan vara så att man inte har de ekonomiska resurserna att göra detta. Men att inte följa upp tillämpningen av riktlinjerna är som att inte ha ett straff kopplat till brottet, det vill säga tandlöst. För att ett handlingsmönster ska ändras måste en reglering införas annars saknas pressen att genomföra förändringar. Enligt två av de största rederierna så har man en barlastvattenhanteringsplan och där det är möjligt försöker man utföra skifte av barlastvatten.<sup>109</sup> Detta är glädjande, men det tar tid att skifta barlastvatten och tid är pengar. Jag har därför svårt att tro att de frivilliga riktlinjerna för

---

<sup>108</sup> Korrespondens med Henrik Ramstedt, Miljöhandläggare, 2011-04-21, Sjöfartsavdelningen, Transportstyrelsen

<sup>109</sup> CMA CGM, Environment, Biodiversity, 2006 (2011-02-24), <http://www.cma-cgm.com/Environment/Ocean/Biodiversity.aspx> och Maersk, Sustainability, Invasive Species, (2011-02-24), <http://www.maersk.com/Sustainability/ClimateEnvironment/Pages/InvasiveSpecies.aspx>

skifte av ballastvatten används i en större omfattning då de ekonomiska intressena alltid tar över. Jag anser därför att det är nödvändigt med tvingande reglering som kan tvinga fram ett önskvärt beteende.

Det är ett framsteg att en internationell konvention om kontroll och hantering av fartygs ballastvatten och sediment har utarbetats. Det är ett faktum att det verkligen behövs sättas in resurser snarast för att minska spridningen av främmande arter. Det som talar för en ratificering är att det på frivillig basis utvecklas tekniska system av privata intressenter. Det är stora summor involverade i att ta fram nya tekniska lösningar och detta om något tyder på att man ser att ballastkonventionen kommer träda ikraft.

# Källförteckning

## Rättskällor

Förenta Nationernas Havsrättskonvention

Internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs ballastvatten och sediment med bilagor

Lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

Lag (1966:374) om Sveriges Sjöterritorium

Miljöbalk (1998:808)

## Offentliga tryck

SOU 2003:72, Havet – tid för en ny strategi

SOU 2008:1, Ballastkonventionen – om Sveriges anslutning

Prop 2008/09:229 Anslutning till och genomförande av ballastvattenkonventionen

## Rapporter

BWM.2/Circ.30, International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004, List of ballast water management systems that make use of Active substances which received Basic and final approval, 2010-10-13

Centrum för biologisk mångfald, Sveriges genomförande av Konventionen om biologisk mångfald med avseende på främmande arter och genotyper, Dnr: 2004-02-22



Sjöfartsverket, Redovisning av regeringsuppdrag att utreda Sveriges genomförande av den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs ballastvatten och sediment, beteckning 0602-04-17389, Norrköping, 2005

## Litteratur

Bernes, Claes, Förändring under ytan Sveriges havsmiljö granskad på djupet, Naturvårdsverket, Värnamo, 2005

Jansson, Kristina, Främmande arter I marin miljö, Naturvårdsverket, Stockholm, 1994

Leppäkoski, E, Gollasch, S and Olenin, S, Alien species in European waters, Invasive aquatic species of Europe, distribution, impact and management, Kluwer Academic Publishers, 2002

## Elektroniska källor

Alfa Laval, Press releases, Alfa Laval wins groundbreaking orders for PureBallast from leading shipyards in South Korea, 2010-06-14 (2010-08-28), [http://www.alfalaval.com/about-us/investors/press-releases/Pages/details.aspx?cisionID=497068&lang=en&label=Press releases](http://www.alfalaval.com/about-us/investors/press-releases/Pages/details.aspx?cisionID=497068&lang=en&label=Press%20releases)

Alfa Laval, Product press, Alfa Laval´s pureBallast selected for Royal Australian Navy, 2010-03-25 (2010-08-28), <http://www.alfalaval.com/about-us/press/product-press/Pages/PureBallast-for-Royal-Australian-Navy.aspx>

Alfa Laval Pureballast, Technology, (2008-03-10), <http://www.alfalaval.com/pureballast/>

Canada Gazette, Government of Canada, Ballast Water Control and Management Regulations Vol. 144, No. 51 — December 18, 2010, (2011-02-24), <http://canadagazette.gc.ca/rp-pr/p1/2010/2010-12-18/html/reg4-eng.html>

Centrum för biologisk mångfald, Om CBM, (2011-04-17), <http://www.cbm.slu.se/omcbm.htm>

CMA CGM, Environment, Biodiversity, 2006 (2011-02-24),  
<http://www.cma-cgm.com/Environment/Ocean/Biodiversity.aspx>

Department of agriculture, fisheries and forestry, Australian Ballast Water Management Requirements, 2010-03-03 (2011-02-24),  
[http://www.daff.gov.au/aqis/avm/vessels/ballast/austrlain\\_ballast\\_water\\_management\\_requirements\\_-\\_version\\_4#man](http://www.daff.gov.au/aqis/avm/vessels/ballast/austrlain_ballast_water_management_requirements_-_version_4#man)

Federal Regulations, West Coast Ballast Outreach Project, 2009 (2011-02-24),  
[http://groups.ucanr.org/Ballast\\_Outreach/Laws\\_and\\_Regulations/Federal\\_Regulations.htm](http://groups.ucanr.org/Ballast_Outreach/Laws_and_Regulations/Federal_Regulations.htm)

Fortsatt stark ökning av utrikeshandeln, Pressmeddelande från SCB, nr 2011:57, 2011-03-03 (2011-03-27), <http://www.scb.se>

Främmande arter, Definitioner, 2010-11-10 (2011-02-24), <http://www.frammandearter.se/>

Främmande arter, Införd men oetablerad, 2010-11-10 (2011-02-24),  
<http://www.frammandearter.se/>

Främmande arter, Människors hälsa, 2010-11-10 (2011-02-24),  
<http://www.frammandearter.se/>

Främmande arter, Avsiktligt eller oavsiktligt? 2010-11-10 (2011-02-24),  
<http://www.frammandearter.se/>

HELCOM , About HELCOM, 2011-04-27, [http://helcom.fi/helcom/en\\_GB/aboutus/](http://helcom.fi/helcom/en_GB/aboutus/)

International Maritime Organization, About IMO, 2011 (2011-04-17), [www.imo.org](http://www.imo.org)

International Maritime Organization, Status of Conventions- summary, 2011 (2011-04-17),  
[www.imo.org](http://www.imo.org)

International Maritime Organization, Particularly Sensitive Sea Areas, 2010 (2011-01-16)  
<http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/PSSAs/Pages/Default.aspx>

International Maritime Organization, The Globallast Programme, 2000-2011 (2011-04-17),  
<http://globallast.imo.org/>

International Maritime Organization, The problem, 2000-2011 (2011-04-17),  
<http://globallast.imo.org/index.asp?page=problem.htm&menu=true>

International Maritime Organization, Treatment Technology, 2000-2011 (2011-04-17),  
<http://globallast.imo.org/>

Kustbevakningen, Strategiska mål, 2011-03-28 (2011-04-17),  
<http://www.kustbevakningen.se/sv/om-oss/vart-uppdrag/strategiska-mal/>

Maersk, Sustainability, Invasive Species, (2011-02-24),  
<http://www.maersk.com/Sustainability/ClimateEnvironment/Pages/InvasiveSpecies.aspx>

Miljömålsportalen, Hav i balans samt levande kust och skärgård, 2011-02-28 (2011-04-19),  
Miljömålsportalen, [http://www.miljomal.nu/om\\_miljomalen/miljomalen/mal10.php#hav\\_3](http://www.miljomal.nu/om_miljomalen/miljomalen/mal10.php#hav_3)

Naturvårdsverket, Sveriges miljömål - för ett hållbart samhälle, 2011-04-05 (2011-04-17),  
<http://www.naturvardsverket.se>

Regeringskansliet, Näringsdepartementet, Sverige ansluter sig till ballastvattenkonventionen,  
pressmeddelande 2009-11-23 (2010-08-28), <http://www.sweden.gov.se/sb/d/12329/a/135873>

Sandström Peter, Nya arter kan medföra fara, Meddelande från Åbo Akademi nr.10 2005-06-03 (2007-09-11), [http://www.abo.fi/meddelanden/forskning/2005\\_10\\_leppakoski.sht](http://www.abo.fi/meddelanden/forskning/2005_10_leppakoski.sht)

Transport Canada, The Canadian Ballast Water Programme, Alien Invasive Species,  
Economic Impact, 2010-01-21 (2011-02-24), <http://www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/oep-environment-ballastwater-alienspecies-1055.htm>

Transportstyrelsen, Internationell barlastkonvention, Frivilligt skifte av barlastvatten, 2008-11-11 (2010-08-18),

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Miljoskydd/Vattenforening/Barlastvatten/Internationell-barlastvattenkonvention/Frivilligt-skifte-av-barlastvatten/>

Transportstyrelsen, Internationell barlastkonvention, Kommande bestämmelser för fartygen, 2008-11-11 (2010-08-28),

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Miljoskydd/Vattenforening/Barlastvatten/Internationell-barlastvattenkonvention/Kommande-bestammelser-for-fartygen/>

Transportstyrelsen, Internationell barlastkonventionen, Teknik för hantering av barlastvatten, 2008-11-11 (2010-08-28)

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Miljoskydd/Vattenforening/Barlastvatten/Internationell-barlastvattenkonvention/Teknik-for-hantering-av-barlastvatten/>

## Personliga källor

Dahl, Niclas

Sales manager, Alfa Laval Tumba AB

Hilvarsson, Annelie

Sjöfartens miljöpåverkan, Chalmers  
Lindholmen

Ramstedt, Henrik

Miljöhandläggare, Sjöfartsavdelningen,  
Transportstyrelsen

Bergstedt, Pernilla

Chef Fartygsoperativa enheten,  
Sjöfartsavdelningen, Transportstyrelsen

